UNIVERSIDAD DE CARABOBO
FACULTAD DE CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN
DIRECCIÓN DE POSTGRADO
MAESTRIA ENSEÑANZA DE LA GEOGRAFÍA NACIONAL

INCIDENCIA DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN LA REORGANIZACIÓN DEL ESPACIO. PARROQUIAS, UNIÓN, FRATERNIDAD Y BARTOLOME SALOM. PTO. CABELLO. ESTADO CARABOBO (1930-2009)

Autora: Cindy Rojas de Hernández
Tutora: Dra. Carmen Morfes

Marzo, 2017

UNIVERSIDAD DE CARABOBO
FACULTAD DE CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN
DIRECCIÓN DE POSTGRADO
MAESTRIA ENSEÑANZA DE LA GEOGRAFÍA NACIONAL

AUTORIZACIÓN DEL TUTOR

Dando cumplimiento a lo establecido en el Reglamento de Estudios de Postgrado de la Universidad de Carabobo en su artículo 133, quién suscribe: **Dra. Carmen Morfes**, titular de la cédula de identidad No. **6.941.662** en mi carácter de tutor del trabajo de Maestría titulado **INCIDENCIA DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN LA REORGANIZACIÓN DEL ESPACIO. PARROQUIAS, UNIÓN, FRATERNIDAD Y BARTOLOME SALOM. PTO. CABELLO.ESTADO CARABOBO (1930-2009)** Presentado por la Licenciada **Cindy Rojas de Hernández** titular de la cédula de identidad **No. 7.128.749**, para optar al título de Magister en Educación Mención Enseñanza de la Geografía Nacional hago constar que dicho trabajo reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometido a la evaluación y presentación pública por parte del jurado examinador que se le designe.

En Valencia a los _____ días del mes de Marzo de 2017

Tutor: **Dra. Carmen Morfes**
C.I: **6.941.662**

UNIVERSIDAD DE CARABOBO
FACULTAD DE CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN
DIRECCIÓN DE POSTGRADO
MAESTRIA ENSEÑANZA DE LA GEOGRAFÍA NACIONAL

AVAL DEL TUTOR

Dando cumplimiento a lo establecido en el Reglamento de Estudios de Postgrado de la Universidad de Carabobo en su artículo 133, quién suscribe: **Dra. Carmen Morfes**, titular de la cédula de identidad No. **6.941.662** en mi carácter de tutor del trabajo de Maestría titulado **INCIDENCIA DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN LA REORGANIZACIÓN DEL ESPACIO. PARROQUIAS, UNIÓN, FRATERNIDAD Y BARTOLOME SALOM. PTO. CABELLO.ESTADO CARABOBO (1930-2009)** Presentado por la Licenciada **Cindy Rojas de Hernández** titular de la cédula de identidad **No. 7.128.749**, para optar al título de Magister en Educación Mención Enseñanza de la Geografía Nacional hago constar que dicho trabajo reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometido a la evaluación y presentación pública por parte del jurado examinador que se le designe.

.

En Valencia a los _____ días del mes de julio de 2016

Tutor: **Dra. Carmen Morfes**
C.I: **6.941.662**

UNIVERSIDAD DE CARABOBO
FACULTAD DE CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN
DIRECCIÓN DE POSTGRADO
MAESTRIA ENSEÑANZA DE LA GEOGRAFÍA NACIONAL

INFORME DE ACTIVIDADES

Participante: Cindy Rojas de Hernández **Cédula de Identidad: 7.128.749**
Tutor(a): Tutor: Dra. Carmen Morfes **Cédula de Identidad: 6.941.662**
Título tentativo del trabajo: INCIDENCIA DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN LA REORGANIZACIÓN DEL ESPACIO. PARROQUIAS, UNIÓN, FRATERNIDAD Y BARTOLOME SALOM. PTO. CABELLO.ESTADO CARABOBO (1930-2009)
Línea de Investigación: Diagnostico geohistorico delo espacio.

Sesión	Asunto tratado	Observación
1	Planteamiento del Problema	Contextualizar y precisar el problema.
2	Formulación de los Objetivos. Justificación	Ordenar los objetivos y sus planteamientos.
3	Antecedentes del Estudio	Reforzar los antecedentes.
4	Bases Teóricas	Enriquecer las bases.
5	Tabla de Operacionalización de las Variables.	Conceptualizar las variables.
6	Metodología, Población y Muestra.	Acorde a la investigación
7	Instrumento, Validación y Confiabilidad.	Correcciones del instrumento en el planteamiento de las interrogantes.
8	Instrumento	Asesoría para la aplicación del instrumento.
9	Análisis de los resultados	Adecuar los gráficos de acuerdo a los resultados arrojados.
10	Interpretación de los resultados	Interpretar y relacionar los resultados con la investigación.
11	Propuesta, conclusiones y recomendaciones	Acorde con el planteamiento del problema y con los resultados.
12	Revisión de páginas preliminares, bibliografías y anexos.	Los autores coinciden con las referencias y los anexos son pertinentes al estudio.

Título Definitivo: INCIDENCIA DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN LA REORGANIZACIÓN DEL ESPACIO. PARROQUIAS, UNIÓN, FRATERNIDAD Y BARTOLOME SALOM. PTO. CABELLO.ESTADO CARABOBO (1930-2009)

Comentarios finales acerca de la investigación:

Msc. Marina C. de Toro
C.I: 2.838.991

Licda. Cindy Rojas de Hernández
C.I: 7.128.749

Índice

	pp
Autorización del Tutor……..	ii
Aval del Tutor…….	iii
Cronograma de Actividades…….	iv
Índice de Cuadros…….	vii
Índice de Gráficos…….	viii
Resumen…….	ix
Introducción……..	1

CAPÌTULOS

I.-EL PROBELMA

Planteamiento del Problema…….	3
Objetivos de la Investigación…….	23
Objetivo General…….	23
Objetivos Específicos…….	23
Justificación…….	24

II.- MARCO TEÒRICO

Antecedentes de la investigación……..	28
Bases Teóricas…….	36
Bases Legales……..	41
Glosario de Términos…….	47

III.- MARCO METODOLOGICO

Tipo de Investigación……..	55
Diseño de Investigación……..	55
Métodos Utilizados……..	55
Población y Muestra…….	60
Operacionalizacion de Variables……..	61

IV.- DINAMICA ESPACIAL

Venezuela: Transición Agrícola a Petrolera I carta (1930 – 1960)..	67
El Puerto como espacio Incorporado Venezuela Petroexportadora II Carta (1960-1990)…….	86
Reorganización Espacial del Puerto: Zona Almacén Efectos en la Fragmentación Espacial III Carta (1990-2009) …….	98
Carta IV Síntesis del Flujo de Cargas y Mercancías interno – externa. Vías Terrestres (1930-2009)…….	108

V.- PROPUESTA PEDAGOGICA

El Repertorio Fotográfico como Herramienta Pedagógica para la Enseñada de la Geografía desde la Relación Aula – Cuidad……..	123
Etapas de la Propuesta Pedagógica…….	127
Propuesta Pedagógica (Sistematización)…….	145

Contenido Programático Especifico de Geografía Económica, Competencias, Objetivos…… 147
Referencias…… 159
Anexos

Índice de Cuadros

Cuadro	**pp**
1.- Tabla de Opracionalizacion……	63
2.- Censo de Vivienda Dao (1979)……	75
3.-Ocupacion de la Población……	78
4.-Valor de la Tierra……	80
5.-Comparacion de Documentos encontrados en la Oficina Subalterna del Registro Inmobiliario de Puerro Cabello (1940)……	82
6.-Relacion Petróleo – Mercancía – Población……	93
7.-Mercancia Movilizada por tipo de Comercio Año 1990……	94
8.-Produccion Petrolero – Movimiento Portuario……	96
9.- Crecimiento Poblacional por Parroquia……	99
10.- Datos del Terreno……	103
11.- Carga Mobiliaria Según, Los Principales Puertos. en Tonelada……	105
12.- Cambio en la Estructura Interna del Ipacp ……	106
13.- Aspectos Socio – Economías – Afectivos……..	134
14.- Aspectos Socio – económicos afectivos / Lugar de Nacimiento de los Estudiantes……..	135
15.- Aspectos Socio – Económico – Afectivos……	135
16.- Relación Sector y Parroquia……..	140
17.- Que Observaron los estudiantes (Recorrido Hogar – Liceo – Hogar)……	142
18.- Geografía Económica y Trabajo de Campo……..	143
19.-Acceso a Computadora, Camera Digitales e Internet……	144
20.-Contenido de Actividades……..	146

Índice de Gráficos

Gráficos	**pp**
1.- Objetivos de la Geografía……	131
2.- Familia o Persona con la que vive el estudiante……	137
3.-Ocupacion de los Padres, Madres, Representantes o Responsables	140

UNIVERSIDAD DE CARABOBO
FACULTAD DE CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN
DIRECCIÓN DE POSTGRADO
MAESTRIA ENSEÑANZA DE LA GEOGRAFÍA NACIONAL

INCIDENCIA DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN LA REORGANIZACIÓN DEL ESPACIO. PARROQUIAS, UNIÓN, FRATERNIDAD Y BARTOLOME SALOM. PTO. CABELLO.ESTADO CARABOBO (1930-2009)

Autora: Cindy Rojas de Hernández
Tutor: Dra. Carmen Morfes
Fecha: 2017

Resumen

El trabajo de grado está referido a la incidencia, que la naturaleza socioespacial e histórica ha tenido la actividad portuaria en la reorganización de Puerto Cabello, específicamente en las Parroquias Unión, Fraternidad y Bartolomé Salom. En este sentido se encuentra elementos constituyentes de fuerzas interno-externas enfrentadas con el uso del espacio que se ha venido dando en diversas etapas históricas del país. Los fundamentos teóricos – metodológicos en los que se basa esta investigación, radican en el enfoque geohistorico, así como en los métodos geográficos, histórico, dialectico y de los conjuntos. Los mismos permitieron lograr el análisis y explicación de la dinámica espacial existente en el espacio seleccionado, de manera que se logren relacionar las actividades y expansión del puerto con el ocupamiento del espacio y la situación problematizadora que allí se vive. La producción de una cartografía conceptual servirá de síntesis para el relacionamiento de las variables e indicadores sociales, económicos, problemacionales, geográficos e históricos que intervienen en las actividad portuaria y el espacio que contienen el puerto.

Palabras Claves: Incidencia, Reorganizacion, Actividad Portuaria, Uso del Espacio, Situacion Problematizadora.
Línea de Investigación: Diagnostico geohistorico delo espacio.

CARABOBO UNIVERSITY
FACULTY OF SCIENCE IN EDUCATION
POSTGRADE DIVISION
MAESTERS IN TEACHING NATIONAL GEOGRAPHY

INCIDENCE OF PORT ACTIVITY IN THE REORGANIZATION OF SPACE. PARISHES, UNION, FRATERNITY AND BARTOLOME SALOM. PTO. CARABOBO'S HAIR.ESTADO (1930-2009)

Author: Cindy Rojas de Hernández
Tutor: Dra. Carmen Morfes
Fecha: 2017

Summary

The grade work refers to the incidence, that the socio-spatial and historic issues that the port activity has had in the re-organization of Puerto Cabello, especially in the Union Parish, Fraternidad and Bartolome Salom. In this same sequence, we find elements that constitute internal-external powers that come face to face withthe use of space that took place in a series of historical-layer of events in the country.The fundamental theories - methodologies that we base this research on, happened in a geo-historical emphasis , as well as geographical, historical, and dialectical of the wholegroup. The above mentioned allowed this analysis and explanation of the space-dynamic that exists in the selected places, therefore its co-relation with activities and expansion of the port with the occupation and problematic situation issues that reside there. The conceptual mapping production will let out a synthesis of the relationship of the variables of social indicators, economics,problems associated with geography and history which inter-relate and intervene in the port activity and its space.

Key Words: Incidence (Range of occurrences), Re-Organization. Port Activity, Use of Space, Problematical Situation.
Line of Research: Geo-Historic Place situation diagnosis of the space.

INTRODUCCIÓN

En la ciudad de Puerto Cabello se encuentra unos de los puertos más importantes del país. La misma radica en su estratégica ubicación geográfica y las funciones de diversa índole que cumple el puerto dentro de la estructura económica dominante en Venezuela, que se basa en la disposición de los centros de poder económico y político apostados a lo largo de toda la faja centro-norte –costera.

Desde tiempos de la Venezuela Agroexportadora y posteriormente en tiempos de la Petroexportación, este puerto ha revestido una importancia vital en la recepción, almacenaje y punto central de distribución de mercancías que son llevadas tanto al centro del país, como a la zona llanera y al occidente de la nación.

El espacio de influencia inmediata del puerto, conformado por las parroquias Unión (donde se encuentran ubicados los muelles, patios y silos), Fraternidad y Bartolomé Salóm, han evidenciado una organización espacial a consecuencia de las actividades portuarias, generando una serie de conflictos espaciales y de uso que han ido en aumento. Se ha experimentado inclusive, reorganizaciones en el espacio, en función de los intereses derivados de la actividad portuaria.

El presente proyecto tiene como propósito determinar la influencia de la actividad portuaria en la reorganización del espacio de las parroquias antes mencionadas, como forma de explicar los conflictos que vive en la actualidad este espacio portuario en sus dimensiones económicas, políticas, sociales, espaciales, ambientales, entre otras.

El Capítulo I contiene el planteamiento del problema, el cual se presenta como una situación problematizadora, donde se exponen el entramado de

relaciones socioespaciales. También contiene los objetivos y la justificación de la investigación.

El Capítulo II está referido al Marco Teórico-Conceptual que sustenta la investigación. Allí destacan los antecedentes de la investigación, las Bases Teóricas y Legales que le dan validez a la misma. También se presentan una serie de términos básicos que son manejados en la investigación y que orientan al lector conceptualmente.

El Capítulo III hace referencia al Marco Metodológico, donde se destaca, que la investigación se basa en el paradigma Histórico-Dialéctico del cual se desprenden los métodos a utilizar para alcanzar los objetivos de la investigación, los cuales están cargados de una pluralidad cognitiva y la inclusión del hombre como centro de la sociedad y como principal transformador del espacio. Además se incluye el tipo de población y muestra que se utilizó. También se incluye un cuadro contentivo de la opercionalización de las variables expresadas en los objetivos específicos.

En el Capítulo IV, se encuentras las cartas conceptuales producto de la investigación, cada una de ellas explica un periodo determinado en la dinámica del puerto con sus características poblacionales, económicas, del uso del espacio y en general de todas las variables que inciden en la dinámica portuaria, que han de repercutir en la reorganización del espacio desde 1930 hasta el año 2009.

Seguidamente se ubica el Capítulo V, donde se reseña la propuesta pedagógica que se derivó de la propia investigación y que fue puesta en práctica en el liceo Simón Rodríguez de la misma ciudad arrojando excelente, resultados como una experiencia educativa actual, dinámica y viable. Finalmente se ubica las referencias y los anexos que sustentan la presente investigación.

CAPITULO I

EL PROBLEMA

Planteamiento del Problema.

La dinámica espacial de Venezuela en sus diferentes etapas históricas, ha obedecido al modelo económico capitalista. Este modelo es el que rige las relaciones socio espacial y económico en el país y en general a nivel mundial. Globalmente se pautan las relaciones partiendo de los principios económicos que este modelo impone.

Para el caso de Venezuela, la organización espacial y sus variaciones en el tiempo, han sido consecuencia de las actividades económicas capitalistas. La estructura espacial es la resultante de una asociación económica de empresarios venezolanos con el capital foráneo, representado en la figura de las grandes trasnacionales. Todo este escenario se vio amparado, por la aprobación del Estado venezolano, resultando en la progresiva selección de áreas potenciales para la rentabilidad. Convirtiéndose en espacios subordinados a grandes centros de poder económico.

Estos espacios subordinados han sido seleccionados a su vez, partiendo de ciertas ventajas comparativas que le otorgan un valor agregado o aprovechable al ser comparados con otros. En otras palabras, hay espacios que presentan, por condiciones físico-naturales, geográficas o estratégicas ventajas notorias con respecto a otros. Se convierten entonces en lugares seleccionables para la inversión. Entre estas ventajas se podrían

considerar: el tipo de relieve, cercanía al mar, presencia de puertos, factibilidad de construcción de vías de comunicación, cercanía a grandes ciudades, cantidad de población entre muchas otras.

En este orden de ideas, la selección y posterior dinamización económica, desde la época colonial hasta las dos primeras décadas del siglo XX, obedecieron a ventajas comparativas y acoplamiento a la dinámica económica mundial existente. Esta situación se ha repetido sistemáticamente hasta la actualidad, las inversiones son llevadas a cabo en espacios previamente seleccionados, atendiendo a una serie de aspectos, entre los que destacan las ventajas comparativas que justifiquen la inversión, aseguren las ganancias y de se conviertan en piezas del engranaje capitalista global.

Fue la actividad agrícola la que dictaminó toda la estructura económica-social venezolana hasta la década de 1920, debido principalmente, a las necesidades de los países europeos de satisfacer los requerimientos de café y cacao principalmente y la progresiva incorporación de otros rubros como el añil, el tabaco y el algodón.

Venezuela se incorpora al sistema capitalista mundial en una situación de dependencia, al igual que el resto de lo que hoy conforman los países latinoamericanos, esto constituye una condicionante histórica que le da explicación a la organización y dinámica de los espacios geográficos del país. La actividad eminentemente rural de Venezuela durante todo este largo periodo estuvo supeditada a las exigencias de los intereses externos, por tanto, la acumulación económica se obtiene de la producción agrícola y la consecuente dinamización que se ha experimentado, ha dependido de las inversiones y movilizaciones del capital de acuerdo a sus requerimientos y exigencias.

La actividad agrícola se había erguido como la de mayor importancia económica y alrededor de ella giraban innumerables intereses como el monopolio de los mercados, dominio de las rutas de navegación, obtención

de grandes terrenos agrícolas, el aseguramiento de la mano de obra, la esclavitud, entre otros. Los centros de poder económico ubicados en Europa requerían de ciertos rubros agrícolas para satisfacer las necesidades de alimentación de las grandes metrópolis. Venezuela es incorporada a este sistema económico en este escenario de intereses ya establecido.

Es por esta razón que la propia dinámica económica fue incorporando los espacios cercanos a las costas, convirtiéndolos en espacios de vital importancia. En primer lugar como vías de penetración y luego como puntos que debían ser resguardados de ataques piratas y corsarios o la posible penetración de intereses asociados a otras metrópolis de Europa.

Se inicia entonces la progresiva incorporación de espacios como es el caso de la franja litoral, como punto de partida, la cuenca del Lago de Maracaibo y después la Depresión del Lago de Valencia. Estos espacios a su vez enlazaron otros espacios de influencia como la región de Los Andes, Apure, Guárico y Barinas como principales productores agrícolas. Paulatinamente dinamizados, respondiendo a las necesidades de los centros de poder según se fueron sucediendo los hechos históricos.

De manera que, inicialmente son los productos de la tierra los que incorporan a Venezuela a la dinámica mundial, el abastecimiento de los productos agrícolas representaba solo una pieza en el engranaje capitalista que ya se había erigido, y que al igual que otros espacios en América Latina, cumplían su función de cultivo, cosecha y extracción de los frutos de la tierra. En el caso de Venezuela, la riqueza mineral existente en el subsuelo no fue muy importante, por lo menos hasta las primeras dos décadas del siglo XX. A partir de 1960, se inicia la explotación y extracción del hierro y la bauxita, aparte de la explotación y extracción del petróleo, que ya se había iniciado.

A diferencia de otros espacios del llamado nuevo continente, la existencia del oro, plata y bronce, formaron parte de las ventajas comparativas como espacios seleccionables para el capital, como el caso de México, Colombia, Bolivia y Brasil entre otros.

Con la irrupción del petróleo, Venezuela deja de ser un país agro exportador y adquiere una significación totalmente distinta para el mercado internacional. El petróleo a nivel mundial ya tenía una importancia energética notoria, donde es necesario tomar en cuenta los hechos históricos de la Segunda Guerra Mundial, como demandante del preciado hidrocarburo. Este conflicto bélico hace posible que se aumenten muy significativamente la exportación de petróleo y adicionalmente los vehículos motorizados por combustión ya estaban comenzando a fabricarse industrialmente.

De manera que el petróleo como factor dinamizador del espacio geográfico del país, inicia sus repercusiones precisamente en la franja litoral, que se encontraba inicialmente dinamizado para la actividad agrícola, sirviendo las vías de comunicación terrestre y los puertos de acondicionamiento previo para la nueva etapa que estaba iniciándose.

Vertiginosamente el petróleo se hace del espacio nacional, como el producto básico que habría de generar las mayores riquezas experimentadas en el país hasta el momento. Esto hace posible que los estados andinos por su cercanía al Zulia, comiencen a dinamizarse en otra dirección económica a parte de la agrícola. A su vez se inicia, como repercusión inmediata, la dinamización de los llanos, los cuales se encontraban estancados en cuanto a crecimiento poblacional y de infraestructura, además de una actividad agrícola de poca intensidad. Al respecto Carrera (1991), en referencia a esto expone:

> El impacto del factor dinámico se expresa en el proceso de expansión de la implantación en sentido espacial, mediante la ocupación primera y primaria de nuevas áreas, tanto en los llanos, como en la región del sur del Lago de Maracaibo, mediante nuevas fundaciones de centros de población, promovidas directamente, o estimuladas indirectamente, por la explotación petrolera. (p, 136)

Por otra parte, hacia la zona oriental y central del país también se experimenta la dinamización económica petrolera, con la instalación de diversas refinerías y plantas de procesamiento de los derivados del petróleo; así como también la activación del delta del Orinoco como salida al Atlántico para la comercialización del crudo.

La nueva situación económica del país hace posible que la Depresión del lago de Valencia se dinamice, económica, política social y culturalmente de una manera muy particular. Debido principalmente al manejo de los excedentes de la renta petrolera, que se direccionaron mayormente en esta zona, con la implantación de toda una red de industrias que se asociaban al "boom petrolero" y que terminó de consolidar al país como monoproductor en la medida en que las industrias mayormente con una tendencia de ensamblaje, culminaron por adecuar a Venezuela de ser un país que basaba su economía en la agricultura a convertirlo en una pieza clave del sistema económico internacional, que progresivamente acondicionó el espacio Centro Norte Costero para un sistema económico mayor que lo contenía.

En este sentido, Venezuela desde la colonia hasta las dos primeras décadas del siglo XX, se constituyó en un espacio periférico, abastecedor de productos del suelo y luego de productos del subsuelo, para el abastecimiento de los centros de poder del capitalismo. Con referencia a esto La Rosa (1999), afirma:

> En el ámbito del capitalismo los países desarrollados llamados centros, han generado espacios periféricos a su servicio, en este sentido, la adopción de políticas orientadas hacia adentro o hacia fuera por parte de los países dominantes del "Tercer Mundo" responde a patrones de comportamiento económico, social, y político que los hace perder su autonomía en las organizaciones progresivas del espacio y prepara la instalación y operación del capital foráneo (p. 9).

Esta relación de dependencia generó en los espacios del país las condiciones necesarias para el padecimiento de problemas sociales y de organización espacial. Al volverse vulnerables como espacios seleccionables, experimentaron transformaciones aceleradas e impactos sociales y ambientales que pueden catalogarse desde el abuso de los recursos naturales, hasta la construcción acelerada de viviendas de todo tipo en diversas ciudades del país o el incremento e inadecuado manejo de los desechos sólidos y el deterioro de la calidad del agua. Es decir, son espacios que no obedecieron a un crecimiento propio, planificado según las necesidades internas, por el contrario, los cambios acontecieron atendiendo a motivaciones económicas que procedían muchos más allá de las fronteras y del espacio-nación como unidad independiente. En consecuencia, se caracterizan por ser espacios contradictorios y altamente problematizados.

Toda esta situación de vulnerabilidad, generó espacios desorganizados donde coexisten una serie de problemas que son de naturaleza compleja. La pobreza, las zonas periféricas deprimidas de las ciudades, espacios saturados de población en unos casos y deshabitados y deprimidos económicamente en otros y los conflictos de uso espacial. Generan una situación problematizadora que luce desorganizada, sobre todo si se compara con países llamados del primer mundo, por contradictorio que parezca, sigue una lógica organizacional que va en función de los intereses económicos dominantes. Estos espacios subordinados cumplen funciones específicas que forman parte del engranaje de una realidad mayor. La dinamización de éstos se materializa en la medida que favorezcan los intereses del sistema económico a niveles superiores.

Espacios destinados a la agricultura, violentamente pasaron a tener o cumplir un uso urbano, tanto residencial, comercial y de servicios en general. En Venezuela fueron desestructurados espacios de forma violenta y reestructurados en concordancia con las nuevas exigencias del sistema económico mundial. Esta situación se vio mayormente reflejada cuando Venezuela pasó de ser un espacio agroexportador para convertirse en uno

dinamizado por el factor petróleo, a partir de los años treinta del siglo próximo pasado. Los excedentes de la renta petrolera originaron cambios económicos drásticos que se evidenciaron en la organización espacial.

En ambas fases: agroexportadora y petrolera; los espacios portuarios son fundamentales para la dinámica económica ya que suponen todo un entramado de relaciones de exportación e importación. Esta situación se potenció con una Venezuela ya integrada al Sistema Capitalista Mundial en el momento que irrumpe el petróleo como dinamizador del espacio geográfico venezolano, lo cual trajo como consecuencia, la merma en la productividad manufacturera que se había iniciado en el país para los años cuarenta del siglo XX, ocasionando su disminución a medida que se acrecentaban las importaciones a causa de los excedentes de la renta petrolera.

Primeramente con los productos agrícolas y luego con la exportación del petróleo, los puertos del país: La Guaira, Puerto Cabello y Maracaibo se revalorizaron como espacios fundamentales de la Venezuela petroexportadora. La actividad portuaria que se había mantenido económicamente fluida en la Venezuela agraria, con la exportación de café, cacao y otros productos, se activa sobremanera cuando el petróleo pasa a ser el factor dinamizador fundamental de la economía nacional.

Los puertos operan de forma bidireccional en cuanto al flujo económico, pero además se constituyen en centros de atracción poblacional y de activación de otros espacios geográficos que terminan por relacionarse a ellos. Al respecto Santaella (1989), afirma que para el tiempo de la Venezuela agraria: “Las exportaciones y los ingresos generados, según la distribución de las aduanas, permiten considerar el territorio venezolano dividido en pequeñas y grandes regiones en las que el puerto constituye el asiento geoeconómico de relación”

Luego de este proceso de estructuración, desestruccturación y reestructuración de Venezuela, a consecuencia de las necesidades del orden económico mundial en sus diferentes fases, es importante señalar que para el

momento del irrumpimiento del petróleo como causal de la desestimación del la producción agrícola, los puertos del país se encontraban activos y completamente operativos, de modo que ofrecían de antemano todas las ventajas como espacios geográficos de interés para la estructuración de la nueva dinámica económica.

Los puertos se revalorizan como espacios fundamentales para la Venezuela petroexportadora. Adquieren una valoración superior asociada a los cambios, que de manera violenta, se generan en el espacio nacional producto de enormes flujos de dinero que circularon a consecuencia de los excedentes de la renta petrolera. Los espacios pertenecientes a la Cuenca del Lago de Maracaibo y a la Depresión del Lago de Valencia, fueron especialmente impactados por la dinámica económica mundial asociada a su producto fundamental: El petróleo.

Al cambiar la estructura económica, Venezuela inició un proceso de cambios acelerados que se evidenciaron en lo social, económico y geográfico. El espacio geográfico se modificó de acuerdo a los intereses del sistema capitalista en expansión y se experimentó la activación de otros espacios y su incorporación a la nueva dinámica económica. Al respecto Ríos (2000) expone:

> El nuevo dinamismo fue produciendo cambios significativos en el uso de los recursos y en la organización del espacio, que operaron bajo los parámetros definidos por los patrones históricos (…) acentuaron su tendencia concentradora, al tiempo que la formación social venezolana se dotaba de una capacidad creciente para incorporar plenamente al espacio construido, áreas del territorio que habían permanecido por completo al margen de esa dinámica o apenas ocupadas parcialmente. (Pág. 105).

Históricamente el espacio conocido como Centro Norte Costero, ha jugado un papel crucial tanto en la Venezuela agraria como en la petrolera y es precisamente en esta zona, donde se encuentran dos de los principales

puertos, relacionados básicamente con la importación de mercancías diversas, productos terminados, insumos y productos para el ensamblaje o acabado final.

La instalación de los puertos se vio favorecida por las propias características físico-naturales de las costas venezolanas. El sistema montañoso del Caribe ofrece a las embarcaciones de diversa índole unas costas altas, propicias para la navegación y arribo seguro de las naves, tanto para la recepción de mercancías e insumos como para la exportación de petróleo y otros productos. Esta condición favorable propició el establecimiento de redes económicas y de trasporte.

Para el caso del Puerto Cabello, estas condiciones favorables fueron vislumbradas desde tiempos coloniales. Según documentos de la época recopilados por Dao (1976), se expone parte de un informe previo a la instalación de la Compañía Guipuzcoana en Puerto Cabello, donde Pedro de Olavarriaga escribió:

> Este puerto, el cual sin réplica alguna, debe considerarse como el mejor de la costa, tiene su entrada estrecha y un fondo muy bueno para cualquier navío(…) Todas las facilidades necesarias a la marina se hallan en él, quien quisiera mejorarlo lo perdería, por razón de su situación, por la comunicación que tiene con muchos valles, por la ventaja de su terreno, y en fin, por la facilidad de hallar todos los materiales necesarios a la construcción, sino que también ofrece bahías grandes y seguras y la posibilidad de carenar y reparar los navíos. (p.4)

De modo que, desde la colonia y hasta la Venezuela agraria este puerto se mantuvo en continua actividad. En la Venezuela petrolera, las ventajas señaladas continuaron favoreciendo los intereses del capital y la progresiva potenciación del puerto mediante la inversión y el aumento de los volúmenes de importación, al tiempo que las actividades que allí se realizan, generan una dinámica tendente a movilizar personas, activar otras redes económicas y

concentrar población, debido a que la estructura espacial no es independiente de la actividad económica.

El estado Carabobo como parte, del CNC constituye un espacio indispensable para las líneas de flujo de mercancías. La existencia de importantes arterias viales que se utilizan para la distribución de las mercancías que ingresan al país por este puerto. La autopista Valencia-Puerto Cabello, resulta fundamental en el enlace con las Autopista Regional del Centro, la Variante de San Diego-Naguanagua, que se conecta también con la ARC y otras vías que conectan hacia la región de Los Llanos, así como también hacia el centro- occidente del país.

A su vez existen conexiones entre el eje Valencia- Puerto Cabello y el eje Caracas –La Guaira, debido a la naturaleza de las mercancías que ingresan por cada puerto, que luego terminan complementándose y distribuyéndose nacionalmente. No son los productos nacionales el eje de la economía; es el petróleo y sus derivados los cuales se exportan por estos puertos.

Si bien los puertos operan de manera bidireccional en cuanto a la recepción y salida de mercancías, para el caso de Venezuela, los volúmenes de importación superan por gran margen a las mercancías exportadas. Precisamente esos enormes volúmenes de importación constituyen también un fenómeno económico, cultural y social que genera cambios y que obedece a las premisas económicas del sistema capitalista mundial.

Los puertos tienen una importancia fundamental en la dinámica espacial y en las transformaciones que ha sufrido la región CNC, especialmente en la Venezuela petrolera, donde los cambios se han dado como consecuencia de intereses económicos internacionales en asociación con los nacionales, pero que en definitiva los impactos acelerados se deben a la adecuación de los espacios a los intereses dominantes, es decir que los intereses nacionales obedecen a los objetivos del capitalismo trasnacional.

Estos espacios constituyen enclaves geoeconómicos que generan toda una dinámica tendente a transformar y que para el caso particular ha sido espacialmente violenta porque obedece a motivaciones económicas de gran poder a nivel mundial. Para Santaella (1989):

> La estructura espacial es producto histórico y en ella toma parte de la planificación de los enclaves geoeconómicos del capitalismo internacional. La estructura espacial no es independiente del modo de producción dominante, forma parte de un universo dialéctico en el cual las desigualdades y contradicciones forman parte de la coherencia de un conjunto mayor (p.576)

Desde tiempos coloniales hasta la actualidad, el eje económico que incluye a las ciudades de Caracas y La Guaira son espacios interconectados, que poseen infraestructura y conexiones socio-económicas que son fundamentales en la comercialización de productos diversos que ingresan al país por el puerto de La Guaira. El impacto que genera este eje, repercute mucho más allá del territorio físico que lo compone, abarcando toda la zona capital, el estado Miranda y los Valles del Tuy, repercutiendo además no solo en toda la región central, sino en forma indirecta en todo el país.

El eje conformado por las conexiones e infraestructura Puerto Cabello y Valencia, por otra parte, dinamiza, prácticamente a toda la región central, extendiendo su área de influencia hacia los llanos centrales y los llanos occidentales, pero que en consecuencia, de una manera u otra también repercute en una amplia zona, que abarca mucho más allá del componente geográfico físico que su nombre denota.

Estos dos ejes, conjuntamente con la Cuenca del Lago de Maracaibo, han sido los más dinamizados, debido principalmente a la presencia de los puertos y sus conexiones directas con capitales trasnacionales. Evidenciándose impactos en los espacios geográficos cercanos a los propios puertos, así como su influencia en la generación de transformaciones en otras

regiones del país. Para la etapa histórica de la colonia, los espacios portuarios revestían una importancia generadora de cambios espaciales, también asociados a factores externos. A decir de Ríos (2000):

> El eje Caracas –La Guaira y en menor medida Valencia-Puerto Cabello, Maracaibo y Ciudad Bolívar, constituyeron las únicas poblaciones que llegaron a actuar como foco de flujos de mercancías que tenían una alcance que iba más allá del ámbito zonal, al servir como puntos de acopio de bienes de exportación y de distribución de mercancías importadas.
> (p. 75).

Posteriormente, con otros requerimientos en el escenario económico mundial, el país pasa de ser exportador agrícola, para convertirse en una pieza clave del sistema capitalista mundial, con un producto clave para su expansión: El petróleo. Este nuevo escenario, le imprime una valoración de uso elevada a los espacios portuarios, entre los que destaca Puerto Cabello, el cual encajó perfectamente en la nueva dinámica económica.

Estos espacios de interés fundamental para el capitalismo, sistema económico que suele seleccionar los espacios, sufrieron enormes transformaciones espaciales e impactos diversos. Destaca principalmente, el aumento y migración de la población, por ende se generó, una serie de necesidades de consumo de mercancías, las cuales serían satisfechas con al importación de gran variedad de productos que entrarían al país por los puertos, situación esta, que se ha mantenido hasta el presente. Y que ha continuado potenciándose.

Llama particularmente la atención como en los años más recientes, se ha incrementado de forma considerable las importaciones. Por lo que cada vez se destinan nuevos espacios para el almacenaje de enormes pilas de contenedores. Progresivamente se ha ido consolidado lo que Carrera (1991), ha llamado: “Evolución de los patrones de consumo del venezolano y la orientación de toda la sociedad en una sola dirección…el efecto conformante

de la articulación plena de la sociedad venezolana con el sistema capitalista mundial" (p, 160)

Puerto Cabello por su cercanía a Valencia y con un puerto naturalmente conformado por las características de la costa carabobeña, se ofreció como espacio de múltiples ventajas, altamente seleccionable para el capitalismo en expansión. Ceballos (2008) contempla que:

> La selección de los espacios a nivel mundial se ajusta a las ventajas comparativas ligadas al desarrollo de las actividades industriales y espacios con una infraestructura, movilización, posición geográfica favorable y cercanía a los mercados de consumo….Las ciudades o mercados de consumo más importantes se comunican fácilmente con los puertos de exportación e importación, cuya función pasa a ser fundamentalmente de importación de bienes de consumo y de capital para desarrollar una industria de acabado en las ciudades más próximas a ellos (Puerto Cabello- La Guaira) (p. 67)

La importancia del puerto de Puerto Cabello a través del proceso histórico venezolano ha sido fundamental en las diversas etapas económicas por las que ha atravesado el país. Su papel fue clave, tanto en la etapa agroexportadora, en la petrolera y la subsiguiente política de sustitución de importaciones, que no fue más que la instalación e implantación de empresas trasnacionales para construir una infraestructura que fungiera de ensambladora y receptora de insumos semiacabados, para luego convertirlos en productos finales dentro del país con un mercado seguro de consumo y en franco crecimiento.

De modo que, el Puerto de Puerto Cabello ha servido a los intereses del capitalismo expansionista y ha repercutido en la dinámica de activación de otros centros poblados que se han ido incorporando a la dinámica económica, generando lógicamente cambios espaciales considerables en toda la región CNC. El Puerto de Puerto Cabello, ha generado un impacto

en la reorganización del espacio que se inicia por las áreas geográficas más cercanas al propio puerto.

Por lo general, los espacios de interés económico, como en este caso los puertos, al estar supeditados a factores capitalistas, generan en las áreas circunvecinas, apreciables desigualdades en cuanto a los beneficios socio-económicos y la manera como se distribuyen esos beneficios. De manera que, los espacios cercanos a los puertos y la conformación de las ciudades que los contienen, se activan considerablemente y en forma violenta, generando una desarticulación que hace de ellos espacios vulnerables que dependen de las fuerzas económicas y los intereses asociados a ellas. Al respecto Santaella (1989), hace referencia a la intervención de los espacios por causa de las inversiones de capital y se refiere a sus consecuencias de la siguiente manera:

> La internacionalización del capital desestructura nuestros espacios en la medida que organiza una nueva división social y geográfica del trabajo y fractura la interdependencia entre la ciudad y el campo, produciendo un urbanismo acelerado y explosivo cada vez más dependiente del exterior ante el incentivo consumista, incluidos productos básicos de la dieta nacional que nuestros campos ya no producen. (p.518)

La ciudad de Puerto Cabello que se circunscribía a una pequeña área en lo que hoy se denomina Parroquia Unión, de la cual apenas quedan algunos vestigios coloniales en su casco histórico, ha pasado a ser una ciudad trasformada por completo, donde las parroquias de Unión, Bartolomé Salom y Fraternidad conforman un eje fundamental dinamizado por la actividad portuaria y subordinado a los intereses que se generan de la recepción de mercancías y todo lo que ello conlleva. En otras palabras, estas tres parroquias reciben los impactos directos de la actividad portuaria asociados al ámbito del sistema capitalista mundial.

Estas parroquias son las primeras en evidenciar los impactos de la actividad portuaria y aduanera y a ello se asocian las diversas expansiones poblacionales. El asentamiento primario acaecido en la colonia, como lógica consecuencia del poblamiento a partir de la llegada de los europeos, estuvo asociada al puerto como lugar estratégico. Es la parroquia Unión la primera en conformarse y donde habitaba el contingente poblacional que dependía del puerto. Esta parroquia tiene su razón de ser en la presencia del puerto, ocurriendo entonces las primeras transformaciones en el espacio muy cercano al mar.

Durante la Venezuela agraria, el puerto de Puerto Cabello fungió como eje en el flujo de mercancías, además de servir como centro de acopio y ser el enlace de exportación de ciertos rubros como el cacao y el algodón y el tabaco entre otros. Esta situación, similar en otros espacios del país, se mantuvo durante todo el siglo XIX y parte del siglo XX, permitiendo en cierta medida a nivel nacional un crecimiento lento, pero propio, de ciertos productos manufacturados. De manera que en la Parroquia Unión se logran establecer algunas fábricas para la elaboración de velas, jabón, así como también establecimientos de herrería y carpintería.

Entre las décadas de 1930 a 1950, se experimentó un incremento en los volúmenes de importación. El puerto como ente articulador había crecido considerablemente, la población había aumentado y con ella la construcción. La necesidad de productos manufacturados y otras mercancías, incluyendo alimentos, disparó la actividad de recepción de productos, que no solo abastecía a Puerto Cabello como ciudad, sino también a otras zonas del país.

La Parroquia Fraternidad se erige como la segunda expansión relacionada a la actividad portuaria. Se incorpora un contingente humano básicamente como obreros, caleteros, soldadores, y profesionales para la actividad aduanera, quienes se incorporan a la dinámica en ascenso atraídos por la posibilidad de un empleo.

Adicionalmente, las haciendas existentes en el área circunvecina comienzan a experimentar un cambio de uso y los antiguos agricultores se insertan en la dinámica portuaria. El espacio geográfico que hoy ocupa la Parroquia Fraternidad, sirvió como espacio agrario, en menor escala, con respecto a espacios que constituyeron grandes aportes agrícolas. Esta parroquia era de uso agrícola antes de su poblamiento o expansión debido a la saturación de la Parroquia Unión.

Esta segunda expansión coincide con la activación de la cantera existente en áreas cercanas (Parroquia No urbana de Patanemo) y con las primeras urbanizaciones y edificios públicos de importancia en la ciudad.

La tercera expansión acontece entre las décadas de 1960 y 1970, años en los cuales se implementa la política de sustitución de importaciones. Este hecho en la práctica generó un efecto contrario, no se incentivó la producción nacional; presenciamos una implantación de compañías extranjeras de diversa índole y por el puerto entraron, desde ese entonces hasta la actualidad, enormes volúmenes de mercancía.

Dentro de este marco de referencia, acontece la tercera expansión, que constituye el poblamiento de la Parroquia Bartolomé Salóm. Un otrora espacio de área verde, rodeado de montañas que preceden a las inmediaciones del Parque Nacional San Esteban, cuyo uso era agrícola, pasó a ser un espacio enteramente urbano. En la actualidad se evidencian las últimas expansiones de la Parroquia, que se presentan bajo el fenómeno de las invasiones.

Las más recientes expansiones se han dado ascendiendo por las laderas de los cerros, generando una situación social bastante compleja y difícil de controlar. Estas barriadas conforman un cinturón que bordea a las parroquias de mayor importancia. Son estas tres parroquias, consideradas el corazón económico de Puerto Cabello y donde se encuentra el Instituto de Puerto Autónomo de Puerto Cabello, (IPAPC). En síntesis el espacio en

estudio, abarca los períodos 1930-1960, 1970- 1980, 1990- 2000 y 2000-2009.

El espacio constituido por las parroquias mencionadas, es el reflejo de la problemática que se deriva a consecuencia del irrumpimiento violento en los espacios. A decir de Santaella (1989):

> En este sentido, nuestra "planificación" económica queda a merced inmediata del poder económico interno y en forma mediata por intereses capitalistas foráneos, que a fin de cuentas seleccionan e incentivan una determinada organización del espacio como acontece desde el período de la desectructuración(p. 522)

Los espacios urbanos en el país y las consabidas dificultades que los caracterizan, cuyos problemas tienden a ocasionar otros problemas asociados, son en si mismos un problema fundamental de la sociedad venezolana. El ascenso continuo de la población urbana es un hecho que amerita espacial trato, toda vez, que los problemas tienden a incrementarse a medida que aumenta la población, tanto en su carácter social, como económicos y culturales. Para Carrera (1991):

> La expansión urbana se halla directamente vinculada con la acción del factor dinámico petróleo…el proceso de urbanización tiene dos aspectos íntimamente conectados. Por una parte el ritmo de crecimiento de las ciudades ha sido muy superior al desarrollo de las mismas. Es decir, que las ciudades se hacen cada día más populosas, sin que correlativamente acentúen y expandan sus rasgos urbanos, lo que suscita serios problemas de planeamiento. (p, 154)

Debido a la actividad portuaria y aduanera se ha experimentado una dinamización general que se evidencia principalmente en las parroquias en estudio, las cuales albergan una importante concentración poblacional del Municipio Puerto Cabello, el cual ocupa el segundo lugar en concentración poblacional del estado Carabobo, después de Valencia como capital del

Estado. Además allí se encuentra el puerto propiamente y las más representativas instituciones asociadas a la actividad portuaria.

La dimamización que genera el puerto, se evidencia además en las vías de comunicación, las entidades bancarias, las oficinas asociadas a la actividad portuaria, los espacios destinados para el almacenaje de mercancías, el crecimiento poblacional, la expansión de viviendas, la afluencia de personas atraídas por la posibilidad de un empleo, así como también la proliferación de las invasiones y barriadas en general que se han ubicado en la periferia de estas tres parroquias y donde se evidencia una extrema pobreza.

Es la propia actividad portuaria la que va generando el cambio de uso de los espacios. Inicialmente la Parroquia Unión era de uso residencial y constituye la Parroquia más antigua (desde la colonia). Hoy en día tiene un uso mayormente comercial, pocas familias aún viven en las típicas casas coloniales y experimentan presiones continuas para el desalojo de las mismas, con el fin de destinar esos espacios para el almacenaje de contenedores. Parte del IPAPC se encuentra dentro de esta parroquia y colinda con el casco histórico. Además de ser el centro de las principales oficinas relacionadas con los poderes de la localidad.

El espacio de la actual Parroquia Fraternidad fue dinamizado a consecuencia, no solo de contingentes humanos que se fueron incorporando, sino también por el cambio de uso de la Parroquia Unión, la cual colinda con Fraternidad y que además comparte el gran espacio portuario con dicha Parroquia. A medida que el comercio y las actividades relacionadas al puerto demandaban el cambio de uso de la Parroquia Unión, de igual manera fueron demandados los espacios que conforman a la Parroquia Fraternidad, la cual en un principio sirvió como espacio eminentemente residencial.

La actividad portuaria cada vez más arrolladora, generó una tercera expansión en la década de lo ochenta, al mismo tiempo que la Parroquia Fraternidad sufrió cambios en su uso y apenas conserva espacios residenciales y donde el predominio de uso es el institucional y comercial. Es la Parroquia Bartolomé Salóm, resultado de una tercera expansión, la que mayormente presenta un uso urbano residencial, donde existe una combinación de urbanismos planificados, barriadas populares consolidadas y los hábitats espontáneos más recientes, producto de invasiones.

Lo expuesto es muestra de las contradicciones propias de los espacios violentados por la actividad económica, donde pueden coexistir modernas edificaciones, amplios edificios públicos, un moderno puerto internacional y la propia importación de productos simples o sofisticados con una pobreza y hacinamiento extremo, inadecuado e incluso nulo acceso a los servicios públicos básicos, delincuencia y falta de gerencia pública para la solución o minimización de los problemas.

Es importante hacer referencia al hecho de que el Puerto Autónomo de Puerto Cabello, no está asociado a la actividad petrolera propiamente, de sus muelles no se envía crudo, nafta, gasolina u otro tipo de combustible al exterior. Por el contrario, es uno de los puertos por donde fluyen mercancías diversas que se destinan a los espacios urbano- industriales del centro del país. En consecuencia, la población residente obtiene sus fuentes de trabajo de la actividad portuaria y de los servicios asociados a ella, así como también a la actividad comercial.

De modo que la existencia del puerto en la ciudad, ha generado todo un impacto demográfico, socioeconómico y de reorganización espacial que trasciende el propio espacio de Puerto Cabello, pero que para los efectos de este trabajo se centrará en las parroquias que rodean al Puerto Autónomo de Puerto Cabello como evidencia inmediata y cercana de las transformaciones espaciales y los problemas que se asocian a ellas. También expresar que la reorganización del espacio de influencia inmediata

del IPAPC obedece a razones que a su vez también trascienden las fronteras del país porque es la resultante de intereses asociados a poderes económicos internacionales. En relación a esto Amaya (2006) sostiene que:

> Las transformaciones que hoy ocurren en los espacios geográficos son visibles. Los territorios, hoy más que nunca, son expresiones de intensas y complejas relaciones globales, y los lugares (las ciudades, por ejemplo), son cada vez parte indisoluble de esa globalidad. Los cambios o transformaciones en los espacios geográficos son, igualmente, cada vez más universales. Resulta por consiguiente, difícil de estudiar los espacios geográficos fuera del contexto mundial.” (P. 28)

Estas parroquias y sus adyacencias, a parte de las trasformaciones sufridas en décadas pasadas, se enfrentan hoy a cambios acelerados en el uso de sus espacios, como consecuencia de la actividad portuaria. Se evidencia una resistencia de las formas del tiempo viejo a perecer ante la creciente demanda de espacios para el almacenaje y simultáneamente han proliferado los hábitat espontáneos, con la consecuente marginalidad, delincuencia, acumulación de desechos sólidos y problemas socioeconómicos diversos, que hacen del espacio conformado por estas tres parroquias, un espacio complejo, problematizado y de enormes contradicciones.

Ante esta realidad surgen una serie de interrogantes que se constituyen en el eje de la investigación. Es el investigador social ante la realidad el que se plantea preguntas que le ayudarán a direccionar la investigación, en tal sentido, es preciso plantearse lo siguiente: ¿La actividad portuaria ha sido determinante en la reorganización del espacio de las Parroquias Unión, Fraternidad y Salóm en las diversas etapas históricas? ¿El impacto generado por el propio puerto ha incidido en los cambios espaciales más recientes en la ciudad? ¿Cuáles son las expresiones concretas de la reorganización portuaria y cómo estas afectan

la dinámica espacial de las Parroquias: Unión, Salóm y Fraternidad como las principales aglomeraciones urbanas del Municipio Puerto Cabello? ¿Cómo asumen y perciben el espacio inmediato y la localidad en general sus habitantes en cuanto a la relación Puerto- Ciudad? ¿Tienen sus habitantes conciencia de cómo se ha revalorizado su espacio cotidiano en las diferentes etapas históricas del país?

Objetivos de la Investigación

Objetivo General

Determinar el impacto de la actividad portuaria de Puerto Cabello, Estado Carabobo, en la estructura espacial de su área de influencia inmediata, en el marco del proceso globalizador (1930-1950, 1960-1970, 1980-1990, 2000- 2009), como base de una propuesta pedagógica para el estudio geohistórico de la localidad.

Objetivos Específicos

1.- Precisar las ventajas comparativas que favorecieron el establecimiento del puerto de Puerto Cabello, Estado Carabobo, como una manera de entender los cambios de uso del espacio.

2.- Establecer relaciones entre las actividades económicas, uso del espacio y población como unidad que explica la ocupación actual del espacio.

3.- Descubrir expresiones concretas de la reorganización espacial asociadas a la actividad portuaria a fin de detectar la incidencia socioeconómica del

Puerto Autónomo de Puerto Cabello en las parroquias que conforman el espacio en estudio.

4.- Explicar desde lo geohistórico la dinámica espacial del área de influencia inmediata del Puerto Autónomo de Puerto Cabello: Parroquias Unión, Fraternidad y Salóm, a fin de comprobar las causas de la situación socio espacial actual.

5.- Producir un mapa con las vías terrestres del pasado y del presente con la finalidad de explicar las relaciones comerciales entre Puerto Cabello y el resto del país, explicado como un enclave económico de importancia fundamental desde e tiempos coloniales hasta la actualidad.

6.- Aproximar el trabajo escolar a la realidad sociespacial mediante tomas fotográficas, atendiendo a los criterios de formas del tiempo, almacenaje, congestionamiento, vialidad, uso del espacio, problemas ambientales con la finalidad de establecer relaciones entre la actividad portuaria y el impacto en el entorno inmediato.

Justificación.

La presente investigación tiene como justificación fundamental el comprender la formación de los espacios venezolanos desde una perspectiva multivariable, con realidades problematizadoras, producto de de la interrelación de diversos factores en el tiempo. Una comprensión distinta ante la realidad de los espacios latinoamericanos en general, puede darse de una forma más completa y contextualizada partiendo de investigaciones como esta enmarcadas en el Enfoque Geohistórico.

Es una investigación que adquiere una relevancia de actualidad en tanto busca explicar la situación compleja de la dinámica espacial que ha

generado la actividad portuaria del Puerto Autónomo de Puerto Cabello en las áreas inmediatas, como respuesta a un proceso histórico económico y social. Al mismo tiempo, que pretende establecer las relaciones que van asociadas con la actividad capitalista a nivel internacional que han influido en la actual organización del espacio en estudio.

Por otra parte este trabajo investigativo, se justifica además, en la medida que posee una pertinencia social y educativa, porque propone el estudio del impacto espacial de la actividad portuaria como forma de dar respuesta a la conflictividad del espacio y la tendencia que tendrá como consecuencia de la continua violentación del espacio, característica fundamental de los espacios seleccionados por el capital en forma subordinada.

Al ser el Enfoque Geohistórico un método que se puede ser empleado tanto en la investigación como en la docencia, se convierte este trabajo también en herramienta de aprendizaje para estudiantes que se acerquen a esta manera de abordar los espacios, constituyéndose además en un aporte científico en la medida de que no existe suficiente material al respecto donde se halla abordado desde la Geohistoria este espacio portuario venezolano.

Venezuela vive un proceso histórico, político y social muy particular, donde tienden a potenciarse las investigaciones de corte social, cualitativo y de compromiso social. En este sentido la presente investigación aborda una problemática actual que tiene coherencia con el momento histórico que vive el país, a su vez que aporta una opción didáctica para intervenir de una manera consciente los espacios que nos rodean.

Desde el punto de vista educativo el aporte esencial que presten de esta investigación, es contribuir a que la enseñanza de la Geografía Nacional se aleje de los patrones tradicionales, memorísticos y segmentados, que hacen de la enseñanza de la de una Geografía un proceso educativo superficial,

descontextualizado y que no logra penetrar la esencia, que puedan explicar el porqué de las contradicciones espaciales presentes en nuestros espacios geográficos.

CAPITULO II

MARCO TEÓRICO

En este capítulo se presentan los referentes teóricos que fundamentan la investigación, son el producto de la revisión bibliográfica que persigue la sustentación teórica y metodológica del estudio.

El primer aspecto se refiere a los antecedentes teóricos que presentan cierta afinidad con la investigación, estos antecedentes aportan información significativa a la vez que se evidencia la originalidad de la investigación de la dinámica socio espacial en estudio.

El segundo aspecto, corresponde al basamento conceptual sobre Geohistoria, Espacio Geográfico, Área de Influencia, Actividad Portuaria, Espacios Subordinados, Estructuración, Desestructuración Reestructuración, Formas del Tiempo, entre otros, que le confieren un cuerpo teórico sólido a la investigación y favorece la comprensión del estudio para otros lectores o investigadores que a manera de información pudieran requerir de este basamento teórico-conceptual para su trabajo investigativo.

También se incluyen algunas bases filosóficas en las cuales se sustenta la investigación, que conjuntamente con las bases teóricas le confiere sentido y dirección al trabajo.

Por último, se tratan aspectos relacionados a la definición de términos básicos empleados en la investigación y se expondrá el marco legal desde el cual se apoya el estudio.

Antecedentes de la Investigación

La organización espacial del área de influencia inmediata del Puerto Autónomo de Puerto Cabello ubicado en el Estado Carabobo, corresponde a un estudio que pretende, entre otras finalidades, ser un aporte significativo en cuanto a la naturaleza de su objeto de estudio, que se encuentra enmarcado en el Enfoque Geohistórico como la metodología que guía la investigación. La investigación pretende ser un aporte que enriquezca los estudios realizados en cuanto a las dinámicas portuarias en el país y la influencia que estos espacios geoeconómicos ejercen en otros espacios que con el tiempo terminan enlazados a estos.

Con respecto a Puerto Cabello propiamente, se ha logrado ubicar una investigación de corte geohistórico, Millán (2003), titulada: “El Diagnóstico de la Comunidad Local y su Aplicabilidad para una Enseñanza Problematizadora de la Geografía Nacional, caso de estudio Parroquia Goaigoaza, área de Influencia del Liceo Nacional Miguel Peña de Puerto Cabello.”

Esta investigación plantea un redimensionamiento del programa de Geografía del 2do año de Educación Media a partir del diagnóstico de la comunidad de la parroquia Goaigoaza, donde los resultados sirvieron de base para la incorporación de nuevos elementos en el programa de estudio que le permitieron a los alumnos explicar y comprender de una manera más consciente su realidad, con el propósito de encaminar soluciones a la situación problematizadora que viven. Es decir, el estudio estuvo orientado a generar análisis de realidades y conocimientos de la dinámica espacial de su entorno, con el fin de contribuir a la formación de un individuo participativo en función del colectivo, capaz de contribuir también en la elaboración de planes para un desarrollo económico y social más equilibrado.

Existen otros trabajos que se basan en la actividad portuaria, entre los cuales destaca: “La Dinámica del Espacio en la Cuenca del Lago de Maracaibo”, realizado por Ramón Santaella Yegres en 1989. En esta investigación se incluyen análisis relacionados con los puertos existentes en el Zulia y su relación con los espacios circunvecinos, como lo son los estados andinos.

Esta investigación explica las conexiones económicas de los productos agrícolas producidos en tierras andinas desde el siglo XIX con las rutas de transporte y embarque en los puertos con destino principalmente a Europa. En el mismo trabajo se hace referencia a las mercancías que entraban al país por motivo de importaciones y cómo se distribuían en el occidente del país.

Posteriormente hace referencia a la actividad portuaria en tiempos de la Venezuela petrolera, enmarcando su trabajo y los datos recopilados desde las primeras décadas del siglo XX, hasta la década de los ochenta del mismo siglo. También direcciona su investigación con respecto a los puertos en su conexión directa con el ferrocarril como una extensión necesaria para el flujo de mercancías en toda el área.

La actividad de los puertos en los diversos momentos históricos ha revestido una importancia fundamental y estratégica en todo el mundo. El interés en estos espacios genera un intrincado conjunto de relaciones internas y externas, que los hacen de vital importancia en la economía de los países.

De igual modo, Josefina Ríos y Gastón Carvallo (2000), en su libro: “Análisis Histórico de la Organización Espacial en Venezuela”, se refieren a la significación de los puertos más importantes del país y cómo estos eran y son en la actualidad los puntos primarios de distribución del flujo de mercancías en suelo nacional, cuya área de influencia ha sido bastante amplia, abarcando grandes zonas de la geografía nacional.

Al respecto, Ríos y Carvallo (2000) sostienen que:

> El flujo de mercancías que entraba por La Guaira era distribuido a lo largo de una zona que comprendía tanto Los Valles de Aragua como el eje Valencia-Puerto Cabello. Por su parte, Puerto Cabello abastecía de mercancías importadas a la región conformada por la depresión del Yaracuy y Barquisimeto, extendiéndose hasta la parte norte de Mérida a través de Valera, que de contar con escasa relevancia en el período agroexportador, pasó a ser un importante centro comercial. Una significativa actividad comercial se realizaba en los diversos poblados de los Valles de Aragua, utilizando a la ciudad de Valencia como centro de distribución y cuya influencia se prolongaba hasta las principales localidades de los llanos altos accidentales y centrales y a San Frenando de Apure. (p, 123)

De igual manera sucedió con los otros puertos, como el de Maracaibo, el de Cumaná, Ciudad Bolívar, Guanta entre otros. Además los autores citados ofrecen datos estadísticos y porcentuales acerca de las importaciones y exportaciones realizadas en diferentes décadas. Se hace referencia al aumento en los volúmenes de importación y la variedad y tipo de mercancía que ingresó al país en diferentes décadas, relacionando estos hechos con las etapas agroexportadora y petroexportadora. Ríos y Carvallo (2000):

> Al finalizar la Segunda Guerra Mundial las importaciones se elevaron considerablemente, pasando de Bs. 287 millones en 1941 a Bs.2.810 millones en 1948, para seguir aumentando a un ritmo moderado hasta los años sesenta…En correspondencia con el incremento de la capacidad adquisitiva y de la ampliación del mercado interno, y en ausencia de una base productiva…hasta mediados de la década de los 40 los bienes de consumo básico (alimentos, textiles y otros), así como productos de consumo suntuario, dominaron el total de las importaciones… Ya en los años cincuenta los bienes de capital y las materias primas incrementaron su importancia relativa en el total de las importaciones, con el avance del proceso de industrialización. (p, 122)

Las relaciones que se generan de la presencia de los puertos en la ciudad, se basan en intercambios no sólo económicos, sino también sociales, culturales y de otra índole. No siempre esas relaciones son positivas para el conglomerado humano que habita la ciudad, sin embargo, el puerto es la razón de ser del asentamiento urbano.

En las ciudades latinoamericanas, las ciudades portuarias deben su origen generalmente al proceso de conquista y colonización, que por razones históricas conocidas, se sucedieron en forma violenta y de dominación. Estas relaciones de dominación se mantienen hasta el presente y se ven potenciadas por el fenómeno de la globalización, toda vez que los puertos generan enormes riquezas, mientras que las ciudades que los contienen son inmensamente pobres, como lo es el caso de Puerto Cabello, donde la mayoría de la población vive en una situación socioeconómica bastante desfavorecida.

Tobal (1997) hace referencia en su trabajo: “Nuevas perspectivas en la Geografía portuaria: Las relaciones puerto-ciudad”, sobre el interés por comprender la estructura funcional de las ciudades portuarias y cómo los cambios de orientación del comercio internacional afectan a la utilización de los espacios urbanos que enmarcan las relaciones puerto-ciudad.

El autor señala que en los estudios relacionados con las ciudades portuarias se deben incorporar puntos de vista procedentes de otras disciplinas que comparten intereses comunes con la Geografía. También señala la importancia de estudiar las relaciones de las ciudades portuarias entre sí para compararlas y huir de las concepciones meramente descriptivas que tratan a cada ciudad como un caso único. “Se busca poder alcanzar cierto grado de generalización, en el sentido de analizar y entender qué factores intervienen en aquellos problemas a los que se enfrentan las ciudades portuarias” (p, 2)

Ciertamente, no se trata de un trabajo enmarcado en la alternativa metodológica que ofrece el Enfoque Geohistórico, sin embargo propone las investigaciones interdisciplinarias como la forma más idónea de abordar las realidades del ser humano y de las actividades que la sociedad organizada realiza, que siempre terminan por influir en el espacio geográfico.

Este autor se desenvuelve bajo la línea de investigación de las relaciones ciudad-puerto, ofreciendo aportes interesantes que pueden contribuir con el desarrollo de esta investigación. Es estudioso de la Geografía Portuaria como forma de entender la influencia de los puertos en las ciudades y cómo mejorar la actividad portuaria.

En la misma línea de investigación, Delgado (1998) de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria en España, realizó una investigación titulada: “Las Relaciones puerto-ciudad en Las Palmas de Gran Canaria. Tensiones y Tendencias territoriales”. En ese trabajo expone la situación del puerto y las áreas de influencia, evidenciando las problemáticas existentes en el aspecto urbanístico y el impacto ambiental que genera la actividad portuaria. Este autor expone que: “El conjunto urbano-portuario, dada su peculiar configuración espacial, mantienen relaciones simbióticas que conviene desenmascarar, precisamente en relación a la problemática en las zonas fronterizas y de cercanía al puerto” (p, 3).

La investigación tiene como objetivos reconocer especialmente el conjunto urbano-portuario que proporcionará la información adecuada para evaluar los procesos de crecimiento y desarrollo urbano de estas dos unidades. También localizar y valorar los puntos conflictivos que se generan en esas relaciones espaciales con el fin de encaminarse hacia la solución de las tensiones existentes.

Continuando con las investigaciones relacionadas con la ciudad-puert, Tello (2007), en su trabajo: “La ciudad-puerto de Tampico”, expone que Tampico ha sido objeto de diferentes transformaciones a lo largo de su historia, esas transformaciones han estado íntimamente relacionadas con la

actividad portuaria desde los tiempos de la colonia. Sus instalaciones se debieron a la existencia en zonas cercanas al puerto de salinas indispensable para la conservación de los alimentos. De ese puerto eran exportados productos agrícolas diversos, a su vez, eran transportados hasta allí desde las plantaciones por el ferrocarril San Luís Tampico, de modo que por sus muelles se importó gran cantidad de carbón como combustible, lo cual hizo crecer en gran medida al puerto.

Posteriormente, hacia el norte del Golfo de México se hizo el hallazgo del preciado metal de la plata, lo cual desencadenó una actividad comercial aún mayor de extracción, debido a que el metal era requerido, entre otras cosas, para acuñar monedas. También se continuaron exportando ganado, algodón, el ixtle, fibra textil utilizada entre otras cosas para los cojines de los ferrocarriles y aún verduras frescas. El puerto de Tampico se convirtió en el lugar por donde se extraían los recursos del suelo con destino a Europa y a su vez, en receptor de mercancías de diversa índole.

Se viven fenómenos históricos a nivel nacional en México muy similares a los ocurridos en Venezuela, que de hecho, influenciaron la actividad portuaria de Tampico así como en Venezuela fue influenciado Puerto Cabello, Maracaibo, La Guaira y otros puertos del país. Tello (2007) se refiere al petróleo como un factor modificador de la actividad portuaria y al respecto sostiene que:

> Se inicia la era del petróleo, los ferrocarrileros desesperados por la crisis del carbón en Europa y en su búsqueda de petróleo, se asociaron con los norteamericanos, resultando exitosa en la zona de Ébano S.L.P, en un punto cercano al puerto de Tampico, iniciando así el auge petrolero que generó una gran riqueza que lamentablemente no pudo ser aprovechada ni por el gobierno de México, ni plenamente por la ciudad de Tampico, la mayor parte del beneficio fue aprovechada por los extranjeros. Sin embargo el crecimiento de la población fue inevitable y con ella un conjunto de problemas que persisten y que se relacionan de forma directa e indirecta con la actividad del espacio portuario (p, 39)

Con el tiempo se han generado una serie de tensiones, que según el autor se deben a que las actividades de la ciudad y las portuarias, pretenden avanzar aisladamente, cuando por el contrario, ambos: puerto y ciudad deben trabajar en la misma dirección con la finalidad de que los ciudadanos tengan a su vez mejores condiciones y calidad de vida. Tello citando a Bolay (2003): “El fenómeno urbano tiene que ser considerado como un fenómeno multidimensional, su dinámica se inscribe al interior de “redes urbanas” identificadas como estructuras de relacionamiento de ciudades de distintos tipos, involucradas en tensiones específicas” (p, 12)

El autor sostiene que las actividades del puerto tendrán un impacto en la ciudad y que este, por las exigencias de los mercados internacionales, ha sufrido y continuará experimentando reorganizaciones internas. Cada reorganización ejercerá un impacto en Tampico, de modo que “Es cada vez más apremiante, sujetar las decisiones de crecimiento a un plan estratégico que contemple los desafíos económicos, sociales y ambientales a los que se deberá responder en el futuro e incorporar plenamente a la ciudad de Tampico con su puerto como el desafío más importante de las autoridades municipales” (p, 46)

Roquer (2005), en su trabajo: Las Fachadas Urbanas Marítimas ¿Espacios de Conflicto?, expone un tema relacionado con el devenir de las ciudades cercanas al mar y entre las actividades que destaca como principales se encuentra la actividad portuaria. Define a este tipo de ciudades, como conflictivas donde sus habitantes se desenvuelven entre los problemas, los intereses y las potencialidades de la cercanía al mar. Al respecto destaca lo siguiente:

> Las fachadas marítimas aparecen como espacios muy dinámicos y complejos en cuanto a sus usos y su gestión, lo que da lugar a numerosas situaciones conflictivas, todo lo cual se traduce en la existencia a la vez de grandes potencialidades y de numerosos problemas de difícil y costosa superación…Entre los usos tradicionales cabría mencionar

> como más importantes; algunas grandes infraestructuras (instalaciones portuarias, vías férreas, recintos militares en algunos casos), así como determinadas industrias. Todo ello da lugar a la aparición de unos grandes “espacios duros”, muy poco atractivos para la ciudad y que, en muchos casos, se constituyen en importantes barreras que separan la ciudad del mar, siendo, por lo tanto, los principales responsables de esta frase habitual de que la ciudad “vive de espaldas al mar”(p, 319).

Según el autor, los espacios marítimos viven una suerte de intereses contrapuestos, en tanto que su complejidad radica, entre otras cosas, en la presencia de sectores bien definidos cuyas finalidades de operaciones y actividades son bien diferenciadas y responden a su vez a intereses particulares. En estos espacios se produce la presencia de los propietarios públicos y privados de empresas aduaneras, de turismo, comercializadoras, entre otras, en coexistencia con los intereses del puerto si lo hubiere, o la presencia de alguna base o instalación militar si fuera el caso. El autor afirma que: “Las estrategias de acción que se emplean por cada uno de estos sectores, en muchos casos pueden resultar divergentes e incluso contrapuestas” (p, 312).

En esta mezcla de intereses y actividades radica la complejidad de los espacios marítimos. De acuerdo a las lógicas diferencias fruto de la idiosincrasia de cada uno de estos entes, la estrategia común que los define, se encamina hacia la prestación de un servicio, pero con la obtención del mejor producto, con un mínimo costo posible. Esta situación choca con la voluntad y los intereses de las ciudades que los alojan.

En los trabajos presentados como antecedentes se evidencia de una manera u otra las relaciones de conflicto que tienden a generarse en los espacios portuarios, donde por regla general, las ciudades que contienen los puertos terminan por ser impactadas de una manera u otra, cuestión que es palpable en la manera cómo se organiza el espacio, las vías de comunicación existentes y hacia dónde conectan, los problemas sociales que

se presentan, la manera cómo se mueve la población y cómo los intereses económicos nacionales e internacionales que se manejan en los puertos están por encima de las necesidades de las ciudades llamadas portuarias.

Bases Teóricas

El mundo de la ciencia en general y la actividad científica como tal, para ser consideradas valederas y de rigurosidad científica o confiabilidad deben estar enmarcadas en un parámetro de referencia, en un marco epistemológico que le dará sentido, orientación, base y credibilidad a todo trabajo científico. Este marco de referencia epistemológica por el cual ha de regirse la actividad científica es el paradigma.

El paradigma vendría a ser una manera determinada de ver, conocer e investigar la realidad que circunda al ser humano y en la cual está inmerso. Por tanto los paradigmas habrán de semejarse a los hombres que lo construyen en un determinado momento del transcurrir histórico y aceptado como tal para ser utilizado por una gran cantidad de seguidores. Para Hurtado y Toro (2001)"Los paradigmas nos muestran entonces, la diversidad de las formas de conocer una época y cada una de ellos constituye un mundo común fuera del cual no es posible conocer" (p, 32).

No es posible hablar de paradigmas, sin hacer referencia a la modernidad como momento histórico que vio emerger dos corrientes de pensamiento bien definidas que se pliegan a maneras muy distintas de entender y de estudiar la realidad: El Positivismo y el Materialismo Histórico-Dialéctico. Ambos paradigmas son reflejo del pensamiento humano y responden a basamentos filosóficos y raíces epistemológicas bien diferenciadas. Sin embargo, en líneas generales, se puede afirmar Según Martínez (1991), citado por Toro (2001), que un paradigma es "el cuerpo de creencias, presupuestos, reglas y procedimientos que definen cómo hay que hacer ciencia" (p, 43)

A través de la historia hemos evidenciado que el positivismo es el que logró afianzarse como paradigma dominante, sin embargo hay que hacer especial énfasis en que la presente investigación se basará como camino teórico-metodológico en el Materialismo-dialéctico

Las Ciencias Sociales, nunca han logrado la comodidad dentro del paradigma positivista y precisamente tratando de romper con las rígidas directrices impuestas por el positivismo, como única manera de hacer ciencia, han emergido otras corrientes teóricas, otras visiones de entender la realidad y en consecuencia dentro de la Modernidad, emerge como segundo paradigma sólido el materialismo Histórico-Dialéctico.

Este paradigma encuentra sus bases en un marco teórico-filosófico muy diferente, que históricamente entra en contraposición plena con el Positivismo. Al tratarse de una investigación geográfica de carácter social, este paradigma se aplica como la vía para entender y dar respuesta a múltiples fenómenos socioeconómicos que se presentan en el espacio geográfico en estudio.

El Materialismo Dialéctico, proviene filosóficamente de la dialéctica, por tanto, en el materialismo, la realidad es la fuente donde se concretan los hechos. La materia es independiente de lo que el investigador piense de ella, de manera que se aborda la realidad y se toma de ella los hechos y estos son llevados a las ideas. Mientras que en el pensamiento metafísico, el investigador tiene sus ideas y va con ellas a la realidad, el mundo existe en las ideas y no en la realidad.

Para el paradigma histórico-dialéctico, en la sociedad los hechos se suceden de otra manera, son comprendidos como un todo relacionado, donde existe conexión entre lo material y las ideas, es decir, la materia, los hechos, la realidad, forman parte del quehacer humano y por tanto puede haber modificación, transformación, cambios, para Burlatsky (1981): “La dialéctica materialista es la teoría filosófica de la concatenación universal, el movimiento y desarrollo, la unidad y la lucha de contrarios. Su contenido fundamental

incluye las leyes fundamentales del desarrollo y la concatenación del mundo material y el pensamiento humano."

Con la idea de que lo material, la realidad, lo concreto, es el reflejo del quehacer humano, van surgiendo con el tiempo algunas corrientes alternativas desde donde se pretende darle otro sentido y utilidad a la ciencia geográfica.

Con los seguidores de la Teoría Crítica, surgen tres corrientes nuevas para el abordaje y comprensión de lo geográfico: la Geografía Radical, la Geografía Humanista y el Enfoque Geohistorico. Estas tres teorías consideran al espacio como un producto social, el protagonista es el hombre y no el paisaje. El hombre como transformador de la sociedad y de su entorno cobra mayor relevancia que los meros datos numéricos que habrían de comprobar leyes. Estas tres teorías constituyen las nuevas tendencias en Geografía, tienen rasgos similares porque comparten principios filosóficos y epistemológicos, por consiguiente entran en contradicción con la Geografía positivista tradicional.

De manera que la investigación encuentra un asidero teórico en Geografía Radical, debido a que plantea una visión contestataria y reflexiva de la realidad, a la vez que critica la despreocupación de la Geografía como disciplina por los problemas sociales.

La investigación es de carácter social y pretende no sólo ofrecer una explicación de la realidad, sino ir mucho más allá al buscar las conexiones con los hechos históricos en espacios de tiempo determinado, para dar una mayor significación y comprensión al espacio portuario en su relación con las parroquias en estudio.

La Teoría Crítica también critica el aislamiento del hombre de lo geográfico y de lo social y la pretendida neutralidad del investigador al plantear investigaciones cuyos datos numéricos no contribuyen a la solución de los problemas sociales. El trabajo parte de una concepción de la Geografía que pretende ser alternativa, comprometida y contribuir con los cambios que la sociedad necesita. Gurevich (1995)"… La nuevas tendencias en Geografía,

pone en el centro de su interés al hombre y sus problemas, definiendo así la naturaleza social de la geografía" (p, 114).En este sentido Tovar (1996) sostiene que:

> …la Geografía es la ciencia que explica la organización diferenciada del espacio estructurado por los grupos humanos dentro de condiciones históricas determinadas. Pueblos, naciones, estados, agrupaciones humanas en general ceñidas a un territorio, inevitablemente deberán ocupar la atención del tratamiento y juicio geográfico" (p, 29)

Una de las corrientes en Geografía más interesantes en la actualidad es el Enfoque Geohistorico, principalmente porque constituye una alternativa teórico-metodológica aplicable bien sea en la investigación o el la práctica educativa en diversos niveles de la educación. Esta corriente nace también de las reacciones antipositivistas que buscan poner al hombre como centro de las ciencias y en el caso de la Geografía, situar al espacio como producto social.

El Enfoque Geohistorico al emerger como una alternativa a la geografía positivista tradicional, lógicamente tiene sus bases en el paradigma histórico-dialéctico. No concibe el estudio y la investigación de la Geografía sin que el hombre sea tomado no solo en cuenta, sino como elemento determinante. Este enfoque, contempla una relación entre la Geografía y la Historia que es dinámica y en la cual se interrelacionan fuerzas económicas, sociales, políticas, culturales e ideológicas, donde los grupos humanos que conforman la sociedad actúan en periodos históricos. Entonces, el espacio como síntesis de la acción humana debe ser entendido, al decir de Anglade George, citado por Ceballos (1999) como:

> … una categoría constitutiva de la sociedad. Si en su definición está implícita la acción de los grupos humanos organizados en sociedad, su contenido y estructura cambiará con la historia. Esta consideración exige tener presente una doble perspectiva en el análisis del espacio: diacrónica y sincrónica, lo cual nos

> lleva a plantearnos una teoría de la evolución de la espacialidad, sustentada por nociones y conceptos que se convierten en instrumentos para la reflexión de la realidad geográfica" (pág.17).

El Enfoque Geohistorico, se basa en las leyes, principios y categorías de la dialéctica. En líneas generales, se puede afirmar que el pensamiento dialéctico es aquel donde se concibe el mundo, la sociedad y sus actores en movimiento, son cambiantes, nunca están estáticos. Y que la diversidad fenoménica esta interrelacionada como consecuencia del principio de concatenación universal (conexión, interdependencia y coexistencia).

Desde la Geohistoria el mundo y en especial el espacio, es concebido como un proceso dialéctico permanente de relaciones, que a su vez están relacionados con una realidad mayor o totalidad que viene a darle sentido o explicación a un espacio determinado. Esa totalidad estaría constituida por el modo de producción capitalista dominante. Por otro parte es necesario resaltar que para el enfoque geohistórico, según Aponte (2006) "para el análisis del espacio se parte del presente como síntesis del proceso"; y es allí donde se combinan la Geografía y la Historia, (lo sincrónico y lo diacrónico), para encontrarle sentido y explicación al espacio. Para Santaella citado por Aponte (2006)" Lo geográfico forma parte del proceso histórico y necesita de la historia para ser explicado socialmente".

Para finalizar se puede agregar que el enfoque geohistórico por pertenecer a la corriente antipositivista e inspirado en la teoría crítica y la geografía radical entre otras, trata de buscar la transformación, independientemente de que lo logre o no, pero inspirada en estas bases teóricas, permite hacer los juicios de valor para intentar transformar la realidad.

También el enfoque geohistórico permite realizar explicaciones bajo otra concepción, para Santiago (1999), el enfoque geohistórico permite

realizar “explicaciones desde posturas críticas más ajustadas a los cambios epocales e inmersa en un sentido más humano y social, a la vez que de respuesta a la avasallante incidencia capitalista, positivista y tecnocrática…” (p, 17).

La investigación se desarrollará según lo explicado, bajo la concepción teórica y metodológica del Enfoque Geohistórico, por lo que pretenderá encontrar en el espacio portuario conformado por las parroquias Unión, Fraternidad y Bartolomé Salóm, la mayor cantidad de relaciones posibles tanto económicas y políticas como sociales, culturales y ambientales que puedan dar explicación a la manera cómo se ha organizado el espacio en diversos momentos históricos y cómo se ha ido reorganizando a consecuencia de la creciente actividad portuaria, especialmente en la Venezuela petrolera, con todas las implicaciones que ello conlleva dentro del marco de relaciones puerto-ciudad.

Bases Legales

Existen en las Leyes venezolanas un conjunto de artículos que de una manera u otra sustentan esta investigación. La selección de los artículos obedece no solo a la concordancia que puedan tener con la investigación, sino también a la contrastación entre el deber ser que reza el contenido de los artículos y la realidad que se experimenta en el espacio en estudio. Se ha tomado esta posición en vista de que el Enfoque Geohistórico propone un espíritu de crítica que denuncia las contradicciones espaciales, los conflictos presentes y en general los problemas sociales.

Constitución de las República Bolivariana de Venezuela (2000). De los derechos sociales y de las familias:

> **Artículo 110:** El Estado reconocerá el interés público de la ciencia, la tecnología, el conocimiento, la innovación y sus aplicaciones y los servicios de información necesarios por ser

> instrumentos fundamentales para el desarrollo económico, social y político del país, así como la seguridad y soberanía nacional. El Estado destinará recursos suficientes y creará el sistema nacional de ciencia y tecnología de acuerdo con la ley. El sector privado deberá aportar recursos para las mismas. El Estado garantizará el cumplimiento de los principios éticos y legales que deben regir las actividades de investigación científica, humanística y de tecnología. La ley determinará los modos y medios para dar cumplimiento a esa garantía. (p, 39-40).

Al tratarse de una investigación de corte social, su desarrollo se encuentra completamente dentro de los parámetros legales que la Ley establece. Por otro lado, el Enfoque Geohistorico persigue no solo la explicación de los problemas de una manera más consciente, sino que propugna el compromiso con la consecución de una mejor sociedad. El artículo destaca la importancia de que la ciencia debe estar al servicio de la sociedad con la idea de perseguir el desarrollo y bienestar de la comunidad nacional.

> Artículo 128. De los Derechos Ambientales: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 de desarrollo sustentable, que incluya la información, consulta y participación ciudadana. (p, 45)

El contenido de este artículo es especialmente importante, en vista de que se refiere concretamente a la forma de organización espacial o territorial. En el caso de Puerto Cabello, las parroquias en estudio se han ido organizando espacialmente atendiendo a los intereses económicos de grupos bien definidos, donde por el contrario, se han obviado las necesidades de la comunidad y en general de toda la ciudad porteña. En cuanto al desarrollo sustentable que debe planificarse en combinación con la participación ciudadana, históricamente se ha visto que la actividad portuaria progresivamente va tomando los espacios para expandir sus actividades, sin

tomar en consideración la participación, ni las necesidades de la ciudad que contiene al puerto. En otras palabras, se puede afirmar que el desarrollo del puerto se ha dado a espaldas de la ciudad de Puerto Cabello, la cual ha sido impactada, violentada y problematizada obteniendo a cambio el mínimo beneficio.

> Artículo 129: Todas las actividades susceptibles de generar daños a los ecosistemas deben ser previamente acompañadas de estudios de impacto ambiental y sociocultural. El Estado impedirá la entrada al país de desechos tóxicos y peligrosos, así como la fabricación de armas nucleares, químicas y biológicas. Una Ley regulará el uso, manejo transporte y almacenamiento de las sustancias tóxicas y peligrosas. (p, 45)

La presencia del puerto en la ciudad de Puerto Cabello constituye la razón dinamizadora de ese espacio, dicho puerto existe desde tiempos coloniales y el poblamiento del territorio se dio precisamente a causa de la actividad portuaria. A medida que ha transcurrido el tiempo, los problemas sociales y especialmente los ambientales se han ido incrementando. Los intereses económicos privan sobre el colectivo y el ambiente también es avasallado por el impacto que genera la actividad portuaria.

En la actualidad no solo se trata de la calidad del agua en toda la costa donde se encuentran los más de 34 muelles, también se trata del manejo y almacenaje de sustancias diversas y materiales que al caducar o vencerse por distintas razones, encuentran un destino que muchas veces se desconoce, otras veces son llevados a altamar y vertidos allí como modo de deshacerse de ellos, creando en la comunidad problemas de orden ambiental y de salud así como la alteración de los ecosistemas acuáticos. A esto hay que agregar la creciente demanda de espacios para el almacenaje, lo cual genera también impactos ambientales en la medida que no se realiza un estudio previo y se seleccionan espacios a priori, tanto para el almacenaje de contenedores como de vehículos de diversa índole.

En este sentido la Ley General de Puertos contempla en su Artículo 24 parágrafo 14, de las funciones y atribuciones de la Autoridad Acuática en materia portuaria que:

> Se debe velar por el desarrollo del sistema portuario y la correcta prestación de las operaciones portuarias, salvaguardando los recursos ambientales y la calidad de vida de los centros urbanos directamente relacionados con la actividad portuaria. (p, 11)

Por otro lado, se ha señalado en el planteamiento del problema que la actividad portuaria ha incrementado la demanda de nuevos espacios para el almacenaje y que en varias oportunidades el puerto ha requerido de ampliaciones y expansión de su área de trabajo para poder cubrir las demandas de importación y exportación de mercancías. Según la Ley General de Puertos en atención a la Gestión Ambiental en su Artículo 64 contiene que:

> Las administraciones portuarias deberán informar a la Autoridad Acuática y al Ministerio del Ambiente y de los Recursos Naturales, en cada oportunidad que pretendan modificar, mejorar o ampliar los puertos existentes, presentando el estudio de impacto ambiental con su respectivo plan para la implementación de las medidas de control y de los efectos generados por la ejecución del proyecto respectivo. (p, 23).

No se pone en duda que dichos estudios de impacto hubiesen sido presentados en su debido momento, pero la realidad es la evidencia de la violentación de un Municipio, donde en especial las parroquias Unión, Fraternidad y Bartolomé Salóm han experimentado la influencia de la actividad portuaria más importante del país en cuanto al volumen de carga que maneja anualmente, son espacios donde el ingreso que este puerto genera no se invierte en la calidad de vida de los habitantes. Se trata de

espacios organizados para servir a intereses monetarios dentro y fuera del territorio nacional. Según el Artículo 51 de la Administración de los Institutos Autónomos contenido en la Ley General de Puertos:

> Cuando el ente administrador del puerto adopte la figura de Instituto Autónomo, aportará al fisco estadal, mediante dozavos, una cantidad no inferior al 10% de los ingresos brutos. El Instituto Autónomo estará obligado a efectuar al Municipio donde esté ubicado el puerto, un aporte no menor del 12,5% de sus ingresos brutos. (p, 18).

Según la oficina de Divulgación Tributaria en la División de Comunicación e Información: El mayor tonelaje de carga del país entra por Puerto Cabello. Entre 9 y 10 millones de toneladas de carga, más de 3 mil buques cada año equivalente al 70% de la carga marítima que llega a todas las aduanas del país, lo cual convierte a Puerto Cabello en el principal puerto no petrolero de Venezuela.

Tomando en cuenta los volúmenes de carga manejados anualmente y lo que ello significa en términos monetarios, resulta obvio que los enormes excedentes monetarios que se registran anualmente no son invertidos en esta ciudad-puerto y que si ese 12,5% del ingreso bruto recibe otro destino que no corresponde a los ciudadanos que habitan este espacio.

En la actualidad se están generando cambios en la estructura administrativa de los puertos a nivel nacional, sin embargo para los momentos en los que se encuentra adelantada esta investigación, no se ha emanado un documento legal definitivo al respecto, por lo que se están tomando en consideración los artículos contenidos en la Ley General de Puertos, cuya última modificación se efectuó en diciembre de 2002.

En cuanto al aspecto educativo, existen artículos cuya intensión primordial es el fomentar el desarrollo de un ciudadano consciente, proactivo, con sensibilidad social y presto a involucrarse en la resolución

de los problemas sociales, que desarrolle una capacidad de crítica y que realmente adquiera y ponga en práctica una conciencia ciudadana.

La Ley Orgánica de Educación en su Artículo 3, segundo párrafo sostiene lo siguiente:

> La educación fomentará el desarrollo de una conciencia ciudadana para la conservación, defensa y mejoramiento del ambiente, calidad de vida y uso racional de los recursos naturales y contribuirá a la formación y capacitación de los equipos humanos necesarios para el desarrollo del país y la promoción de los esfuerzos creadores del pueblo venezolano hacia el logro de su desarrollo integral, autónomo e independiente. (p, 4-5).

La idea de este tipo de investigación en cuanto a lo pedagógico, es precisamente alejarse de las investigaciones tradicionales y enfrentar al estudiante a situaciones, donde desde la Geohistoria, logre aprehender los problemas que le rodean de una forma diferente, con el ánimo primordial de aportar soluciones y buscar las mejoras posibles, haciéndose protagonista de su propio entorno.

Con la educación tradicional, enmarcada en el paradigma positivista resulta imposible formar ese ciudadano transformador, en este sentido la autora se acoge al Artículo 15, parágrafo 6 de la Ley Orgánica de Educación que sostiene que: “Se establecerán estructuras necesarias para que la investigación y experimentación sean factores de renovación del proceso educativo”. (p, 7).

No es posible efectuar una renovación educativa mientras se continúe el apego a las prácticas educativas tradicionales, segmentadas, descontextualizadas y positivistas, que potencian lo cuantitativo por sobre lo cualitativo, alejando así al ser humano de su propia esencia.

La propuesta educativa de la presente investigación por estar dirigida a estudiantes de educación superior, mantiene estrecha coherencia con el

Artículo 24 de la Educación Superior contenido en la Ley Orgánica de Educación, el cual reza lo siguiente:

> La Educación Superior se inspirará en un definido espíritu de democracia, de justicia social y solidaridad humana, y estará abierta a todas las corrientes del pensamiento universal en la búsqueda de la verdad, las cuales se expondrán, investigarán y divulgarán con rigurosa objetividad científica. (p, 9).

Es pretensión de este trabajo, ofrecer una visión geohistórica seria, ajustada y debidamente sustentada sobre la influencia de la actividad portuaria en Puerto Cabello en relación al impacto en la organización espacial de las parroquias Unión, Fraternidad y Bartolomé Salóm y a su vez involucrar al estudiantado universitario cursante de la asignatura Geografía General del cuarto semestre de la Universidad de Carabobo en la búsqueda de información precisa, valedera e importante en los diversos momentos históricos en cuestión, como una manera de practicar una alternativa diferente, cercana y sobre todo útil de hacer Geografía en nuestra casa de estudios.

Glosario de Términos

La investigación tiene como soporte filosófico y teórico el materialismo dialéctico, el cual contiene las leyes universales del desarrollo y la concatenación del mundo material y el pensamiento humano.

El espacio es dinámico ya que es influenciado por las leyes que permiten explicar la forma en que está organizada la estructura espacial, esas leyes se manifiestan de forma dialéctica, permitiendo que el hombre tenga una noción integral, global y no parcializada del medio.

Es importante que se active una red conceptual, estructurada en una serie de conceptos o definición de términos que permitan al lector lograr una mayor comprensión del trabajo de investigación. Si bien ya se ha hecho

referencia al soporte filosófico-teórico de la investigación, es menester ofrecer una explicación adecuada de los términos empleados por la autora para que adquieran una mayor significación dentro del contexto teórico donde han sido empleados.

Los términos en los cuales se sustenta la presente investigación son los siguientes:

Espacio Geográfico: Para Ceballos (2003): “El espacio geográfico dispone de un soporte natural (territorial), mientras este se comporta como un hecho dado que aquel aparece como realizado o concebido: si lo geográfico obedece a ritmos de una dinámica social, el territorio opone a esta última su supercialidad alcanzada o cristalizada dentro de una dilatada evolución geológica que informa de su totalidad al planeta”
(p. 34)

No es posible concebir el espacio geográfico aislado sin tomar en cuenta las variables que actúan en él. La investigadora señala que el espacio está asociado a la acción social, por lo tanto, el hombre participa y actúa en forma directa y según su interés, con la finalidad de aprovechar al máximo el soporte natural, logrando así considerables transformaciones que vienen supeditadas por variables económicas (capital).

Área de Influencia: Se refiere a la zona polarizada por un centro, por un conjunto de relaciones o categorías de relaciones. El alcance máximo del centro corresponde a un nivel de jerarquía funcional de los centros, abarca los subsistemas fisiográfico, ecológico y socioeconómico existentes entre las extensiones en el tiempo y espacio.

La influencia se mide por ejemplo, a partir de los criterios de la extensión de aprovisionamiento en productos frescos, a partir de vehículos domicilio-trabajo (cuenca de empleo), a partir de la frecuencia del recurso desde las poblaciones circundantes a los comercios y a los servicios urbanos, a partir del reclutamiento de alumnos y estudiantes, o a partir de la difusión de la prensa regional, la extensión de la zona de influencia para una

misma ciudad puede variar, de algunos kilómetros a algunas decenas, incluso centenas de kilómetros de radio. El alcance se define como la mayor extensión del área de influencia. El crecimiento de la velocidad de los transportes y la multiplicación de las comunicaciones en red o a larga distancia, al disminuir la importancia relativa de las relaciones de proximidad en contigüidad, contribuyen a debilitar la pertinencia del concepto de zona de influencia. Ésta sigue siendo útil para describir la organización espacial mediana de los flujos de frecuentación de los servicios por las poblaciones, en la escala regional.

Para Cardona (2003) “El área de influencia obedece al objetivo de delimitar el área geográfica y definir los actores que deben participar en la política y toma de decisiones sobre la cuenca. De esta manera se incluyen municipios que quedan total o parcialmente fuera del límite físico, para que estos también asuman la influencia de sus decisiones y actividades en el territorio de la cuenca” (p, 41).

Estructura Espacial: Según Ceballos (2008), “La estructura del espacio está definida como un producto social; resume la dinámica desencadenada por los grupos humanos al relacionarse con su medio, lo cual responde a propósitos bien definidos propios de condiciones históricas dadas”. (p, 45)

Para esta autora la conformación de la estructura espacial en el país, reproduce los intereses del sistema capitalista, es decir que la utilización de ese espacio y la forma como se ha estructurado va a depender no solo de los intereses extranjeros, también en el proceso: …”han jugado un papel fundamental los grupos sociales privilegiados del país y el Estado, con su acción política” (p, 45).

Acosta (1987), en relación a la estructura espacial sostiene que: “…son producidas por la sociedad para servir a la lógica del sistema económico político” (p, 104).

Estructuración: Obedece al período histórico en el cual Venezuela es incorporada al sistema capitalista mundial como abastecedor de algunos productos del suelo, como el cacao, el café, el algodón y el añil. La estructuración se extiende desde la etapa de conquista y ocupación del territorio con la llegada de los españoles, hasta el esplendor máximo alcanzado por las haciendas que destinaban sus productos agrícolas para la exportación. Para Ceballos (2008), este período se extiende," desde la colonia y la naciente República, hasta fines del siglo XIX (Venezuela Agraria)" (p, 46).

Desestructuración: Corresponde al momento histórico asociado a los cambios acaecidos en el sistema capitalista mundial a consecuencia de la Revolución Industrial y los adelantos tecnológicos, que colocan a Venezuela fuera del interés económico internacional. Ya no son el cacao y el café los productos que exigía el mercado externo. Es el petróleo el producto dinamizador mundial.

Reestructuración: El irrumpimiento del petróleo como factor dinamizador primordial de la economía mundial impacta la economía venezolana. El país que nunca llegó a desincorporarse completamente del sistema capitalista mundial, ahora irrumpe en el escenario internacional con un producto necesario para el capitalismo en expansión, por lo que Venezuela sufre una suerte de reestructuración a un sistema ya existente del cual ya formaba parte en otras condiciones socio -económicas e históricas. Para Ceballos (2008): "Después de 1943 cambia la estructura del ingreso fiscal; la participación estatal en los beneficios petroleros aumenta" (p, 52). "La Venezuela del petróleo se identifica con el proceso de desestructuración (económica, social y espacial). La introducción de un nuevo elemento (el petróleo) inicia cambios en el conjunto de relaciones generando un nuevo proceso de estructuración" (p, 49). Se refiere lo que se ha llamado en esta investigación: la reestructuración.

Espacios Subordinados: Consisten en extensiones geográficas seleccionadas por el capital cuya organización es orientada para extraer de ellas las mayores ganancias posibles. Podría decirse que son espacios cuya ocupación y dinamización es determinada por el sistema capitalista mundial y dentro de ese sistema, cumplen una función económica definida.

En este sentido, Acosta (1987), al hacer referencia a centro norte costero de Venezuela, expresa que:

> En Venezuela, es evidente que la zona costera centronorte ha sido unida por carreteras troncales a partir de los años cincuenta más o menos, con una finalidad expresa: necesidad de un mercado nacional para un proceso de industrialización que se dirige fundamentalmente a los bienes de consumo. (p, 110).

Más adelante, la misma autora agrega que: “es el capital en términos del sistema capitalista mundial, el que orienta la ocupación…. a fin de que sea explotable, porque en tanto permanezca incomunicada y sin introducción de “elementos tecnológicos para apropiación del espacio”, es imposible ponerla en producción” (p, 111).

Cabría afirmar además, que un espacio subordinado no es un espacio independiente, por lo que su lógica y funcionamiento, depende de acciones y directrices que provienen de un capital que cada vez menos identificable en cuanto a un país específico. Estamos en presencia de un capital globalizado que tiene como característica fundamental su condición de apátrida. Para Lipietz (1979), “ el modo y el grado de independencia de cada tiempo, de cada historia están, por lo tanto, determinados necesariamente por el modo y el grado de dependencia de cada nivel en el conjunto de las articulaciones del todo” (p, 145).

En este orden de ideas Malavé (1975), citando a Theotonio dos Santos (1969), dice que:” Una estrecha vinculación entre los elementos de dominio de los centros imperialistas y los factores de dominación de los países

dependientes condiciona el comportamiento interno de las sociedades subordinadas". (p, 156).

Organización del Espacio: La organización espacial es el resultado de la acción social en la apropiación del espacio. Para Acosta (1987):

> Una sociedad determinada, una forma social, estructura su espacio; es decir, le imprime una forma particular de organización. El espacio modificado (apropiado), constituye un elemento material más que influye de nuevo en la formación social de cuya dinámica ha surgido en tanto espacio humanizado. La organización del espacio es una manifestación de la transformación de la naturaleza por la sociedad humana. (p, 152).

CNC: Estas siglas son utilizadas en la investigación como una abreviatura que se emplea para referirse al espacio geográfico denominado Centro Norte Costero. En este espacio se ha localizado la estructura espacial dominante, donde se concentra la mayor cantidad de población y es la zona que ha sufrido históricamente los embates del colonialismo, el mercantilismo, el capitalismo y el interés económico externo e interno en diferentes etapas históricas del país En términos conceptuales Ríos (2000) hace referencia a que el CNC, ya desde la etapa agroexportadora, se había definido como el espacio que erigió a las principales ciudades que conforman la estructura espacial actual y que dicha estructura dominante se mantiene hasta el presente:

> …la zona centro-costera se caracterizó por la concentración del poder económico y político, de base agraria, en unas pocas ciudades, mientras que la mayor parte de la población trabajadora se sentaba en las unidades productivas. Este patrón se hallaba plenamente configurado a mediados del siglo XVIII, teniendo como centro las ciudades de mayor población del país (Valencia y Caracas), vinculadas a los puertos de La Guaira y Puerto Cabello. (p, 50).

Ceballos (2008), hace referencia al CNC de la siguiente manera: “La porción centro-norte del país reúne (…) ventajas: un poblamiento históricamente importante es reforzado por las migraciones masivas en respuesta a las construcciones de infraestructura vial y de servicio concentrado en la misma”. (p, 67). La estructura espacial del CNC está conformada por las ciudades de Caracas, Valencia, Maracay, Barquisimeto y Maracaibo. Para esta autora, estas ciudades representan los mercados de consumo más importantes y a su vez se comunican con los puertos de exportación e importación: “pasa a ser fundamentalmente de importación de bienes de insumo y de capital indispensable para desarrollar una industria de acabado en las ciudades más próximas a ellos. (Puerto Cabello- La Guaira)” (p, 67).

Formas del tiempo: Corresponde a las formas espaciales presentes en un determinado espacio geográfico, es decir, las construcciones en general como casas, edificios, puentes, vialidad, centros urbanos, comercios, tendidos eléctricos, represas, sistemas de riego, puertos, muelles, embarcaderos, mercados y en general todo lo producido por el hombre. Cada forma espacial representa un contenido, una razón que corresponde a un tiempo histórico concreto. Cada objeto de la realidad tiene un contenido, un aspecto interno que es el fundamento de su existencia. La forma es la estructuración del contenido.

Hábitats Espontáneos: Este término corresponde a la construcción de viviendas precarias principalmente en las ciudades mayor concentración poblacional. Este tipo de conglomerados urbanos, ocupan por lo general, espacios periféricos de las grandes ciudades y se convierten en foco de múltiples problemas sociales. A este fenómeno también se le llama “patrón de crecimiento urbano espontáneo”. Según Acosta (1987), “La expresión se refiere al crecimiento demográfico y físico de asentamientos urbanos no regulados que se incorporan al desarrollo espacial de las grandes ciudades”. (p, 176).

Situación de vulnerabilidad: Se refiere a la mayor o menor sensibilidad social a la violentación del entorno, del soporte natural y de las personas que comparten un espacio geográfico, en atención a las condiciones que lo mantengan articulado con el sistema económico mundial. La situación de vulnerabilidad también dependerá de las ventajas que pueda ofrecer el espacio con respecto a otro para ser explotable.

Invasiones: En la actualidad se define como la toma y ocupación rápida de un espacio determinado por un conjunto de personas, que por lo general, experimentan situaciones de insuficiencia económica marcada.

Espacio Portuario: Según el Artículo 10 de la Ley General de Puertos:

> Se entiende por espacio portuario nacional, aquellas porciones del territorio de la República donde se encuentran emplazados los puertos existentes, incluyendo sus zonas de expansión; así como aquellas que, según estudios técnicos autorizados, sean aptas para la construcción de nuevos puertos. (p, 5).

Actividad portuaria: Comprende una serie de operaciones diversas que se derivan de los servicios que se prestan dentro de las instalaciones portuarias. Según el Artículo 73 de la Ley General de Puertos, las actividades portuarias son:

> Atraque, amarre, desamarre, carga, descarga, transferencia, estiba, llenado, consolidación y vaciado de contenedores, la movilización de la carga, la recepción y entrega de mercancías; el pesaje de la carga, el almacenamiento; el suministro de equipos de manipulación de mercancías móviles; el suministro de agua, combustible, víveres y afines a los buques; la seguridad integral; las reparaciones menores de los buques y equipos, inspecciones y verificación de carga y; en general otros servicios de naturaleza semejante. (p, 28).

CAPÍTULO III

MARCO METODOLÓGICO

La investigación está sustentada en el paradigma histórico-dialéctico y específicamente su naturaleza consiste en ser una investigación geohistórica, que debe apoyarse en el trabajo de campo y la revisión documental. Conjuntamente con métodos adecuados y técnicas de recolección de datos pertinentes que trazarán el camino, u orden a seguir, desde luego, es un camino de comprensión de lo social.

En este capítulo se explican los métodos que han de aplicarse para el estudio del espacio en cuestión, así como también las técnicas que se ajustan al tipo de investigación para la obtención de información primaria y secundaria.

Los diversos métodos que se emplearán vendrán derivados directamente del paradigma bajo el cual se desarrolla la investigación: Paradigma Histórico-Dialéctico. Estas derivaciones son consecuencia de las relaciones dialécticas que existen entre teoría y paradigma, como entre método y teoría. El método, a decir de Hurtado y Toro (2001) “,,, no es meramente práctico sino que es una conjunción teórico-práctica, lo cual implica que no puede utilizarse indistintamente uno u otro método de investigación… sino que la elección del método estará condicionada por el paradigma del investigador”. (p, 55).

Los métodos a utilizar están impregnados de pluralidad cognoscitiva, de inclusión del hombre como centro de la sociedad y la acción antrópica como modificadora del espacio geográfico, aunada a su vez a razones de toda

índole, como las económicas, políticas, sociales, culturales, ambientales, entre otras.

Los métodos y técnicas que serán utilizados para de alcanzar los objetivos específicos planteados son los siguientes:

La Observación: Este método será aplicado con la finalidad de describir pero estableciendo relaciones, para luego lograr determinar las causas que originan la situación problematizadora. Según Blanco (1981): “Observar significa, en principio, captar el fenómeno o parte del mismo, en un momento de un proceso. Es la manera mediante la cual se puede obtener información en forma directa, no procesada”. (p, 146).

Revisión Bibliográfica: Es indispensable en toda investigación independientemente de su naturaleza. Por tratarse de una investigación geohistórica, la revisión de documentos históricos y de diversos libros relacionados con el espacio geográfico seleccionado es de importancia vital para la investigación. Por otra parte se deben revisar documentos contentivos de datos estadísticos, memorias y cuentas del estado o municipio respectivo, indicadores económicos y sociales y antecednte relacionados con la investigación.

Método Estadístico: Es el método que ofrece los procedimientos para estudiar los datos numéricos obtenidos de la realidad. Primeramente se procederá al recuento y recopilación de los datos obtenidos del espacio en estudio. Posteriormente se tabulan y se agrupan los datos, lo cual irá dando al investigador las primeras pitas socioeconómicas que ayudarán a interpretar la transformación del espacio. Esos datos deben ser medios para luego inferir y obtener los resultados tendenciales de dicho espacio. Es decir, predecir cómo será la dinámica espacial del espacio seleccionado, con la finalidad de ofrecer recomendaciones pertinentes para el futuro.

Método de la Cartografía Conceptual: Según Ceballos (2008): “La cartografía conceptual responde a la necesidad de representar un cuerpo de principios teóricos- metodológicos, a través de los mapas-síntesis,

apoyados en instrumentos conceptuales derivados del estudio sistemático de la realidad objeto de estudio". (p, 142).

Este método será utilizado para representar en síntesis la dinámica espacial los diferentes períodos en que se dividirá la investigación. En dichas cartas se incluirán datos cuantitativos de población, como por ejemplo: tasa de crecimiento, movilidad poblacional, entre otros). Datos referidos a la actividad económica en las diversas periodificaciones y su relación con el capital. Se presentarán gráficos con información detallada de Puerto Cabello de la Venezuela Agraria así como también los referidos a la Venezuela Petrolera y la movilización de mercancías producto de la sustitución de importaciones y otros fenómenos económicos y sociales que se consideren necesarios.

Registros Fotográficos: Conforme se trata de una investigación geohistórica, los registros de imágenes del pasado y del presente ofrecen la posibilidad de comparación del mismo espacio en tiempos históricos distintos. De esta manera se obtendrán datos de gran utilidad para la reconstrucción de los períodos pasados y constatar cómo el espacio se ha transformado.

Trabajo de Campo: Este método es fundamental para todo estudio geográfico; no es posible estudiar lo geográfico divorciado del contacto con la realidad. Este método sirve tanto para recabar información como para contrastar las fotografías y mapas que se hayan obtenido en la indagación y revisión documental. Santaella (2005), expone varias razones que le otorgan importancia a este método:

-"Es una de las actividades más importantes entre las que realizan docentes y alumnos para lograr una real y objetiva comprensión de la geografía en el proceso de enseñanza y aprendizaje" (p, 154).

-"Cuando el ser humano se enfrenta a la realidad, la piensa, la problematiza e intenta construirla. "asume" al paisaje como un ente en movimiento, vivo, por ende cambiante y trasformable". (p, 154)

- “Entre otras cosas el trabajo de campo tendrá como objetivo la confrontación de la hipótesis sugerida del estudio del mapa físico y político…” (p, 155).

Visitas a Instituciones: Es absolutamente necesaria la visita a instituciones diversas y organismos oficiales. Para el caso de este trabajo de investigación se visitarán: bibliotecas, Alcaldía, Oficina de Catastro, Registro Inmobiliario, instalaciones del puerto, Registro Civil, Aduanas, Oficinas de operadores portuarios, casa del cronista de la ciudad, Casa Guipuzcoana, entre otros. Se hará necesario combinar esta técnica de recolección de datos con el registro fotográfico, la entrevista e inclusive la grabación.

La Entrevista: Es considerada para algunos autores como una técnica, mientras que para otros, es considerada como un método. En todo caso, se hará uso de la entrevista con la finalidad de recabar información relevante del espacio seleccionado. Se aplicará especialmente a informantes claves residentes en las parroquias en estudio, a autoridades y personas vinculadas al puerto, a dueños de oficinas aduaneras, a autoridades de oficinas públicas tales como: Jefe de Catastro, Director del Registro Inmobiliario, Autoridades de los Registros Civiles, Cronista de la ciudad, Director de la Casa Guipuzcoana, entre otros. Con respecto a la entrevista Córdova (2007) propone lo siguiente:

> La aplicación de una entrevista requiere preparación. El entrevistador debe preparase para dicho acto: Estudiar profundamente el tema o los temas sobre los que versará la entrevista. Estructurar la entrevista, es decir preparar el cuestionario de preguntas. Conocer las características del futuro entrevistado. Escuchar al entrevistado, interviniendo solo cuando sea necesario para restablecer la dirección de la entrevista… (p, 38).

Para Pérez (2007): “La entrevista permite la obtención de información de fuente primaria, amplia y abierta… es necesario que el entrevistador tenga

definido claramente los objetivos de la entrevista y cuáles son los aspectos relevantes sobre los que se pretende obtener información.” (p, 71)

El Método de los Conjuntos: Este método se utilizará como complemento de la Cartografía Conceptual. El uso de este método consiste en realizar un análisis comparado de las parroquias que conforman el espacio en estudio, para determinar los dominios poblacionales, económicos y de cualquier otro tipo que se estime para el estudio partiendo de datos estadísticos matemáticos. Finalmente se harán relaciones de cada parroquia con la totalidad del espacio y de este con el espacio que lo contiene. Según Taborda (1995):

> En la Teoría de los Conjuntos, la estructura matemática se define, como base en el concepto de grupo o conjunto como: “el conjunto de elementos no importa de qué naturaleza”…que mantienen ciertas relaciones entre sí (y con las cuales) se pueden realizar determinadas operaciones…” (p, 15).

El Método de los Conjuntos al igual que la Geohistoria parten de una categoría de Totalidad, donde la realidad es concebida como un sistema, cada parte conforma la Totalidad y no puede explicarse por sí sola, es decir, que la parte, en este caso un espacio geográfico determinado, forma parte de un Todo y cada parte contiene una especificidad de la Totalidad que se expresa en una red de relaciones complejas. Muchas de esas relaciones son de carácter cuantitativo y permiten formar conjuntos y subconjuntos que permiten explicar de una mejor manera el sistema espacial de relaciones.

La síntesis: La síntesis como método de relaciones concretas entre el fenómeno social y el espacio, es el método fundamental de la Geografía. Es decir, la síntesis articula relaciones entre las acciones sociales y su impacto en el medio geográfico. En este sentido Santaella (1986), agrega que: “En la síntesis está el hecho de que la Geografía es una ciencia “visual” y se interesa por la huella que dejan los grupos humanos en el suelo” (p. 24).

Se comprende entonces que una porción perceptible que es el paisaje geográfico, la connotaríamos desde esas relaciones geohistóricas, capitalizadas en un determinado espacio geográfico, a través de la síntesis geográfica.

Población y Muestra

Por tratarse de una investigación cualitativa, enmarcada en el Enfoque Geohistórico, que tiene por objeto de estudio la organización espacial de un espacio geográfico determinado; es precisamente ese espacio, con las parroquias que lo conforman, la población de la investigación. La población estaría constituida por los residentes de las Parroquias: Unión, Fraternidad y Bartolomé Salóm del Municipio Puerto Cabello.

Lógicamente no se trata de tomar como muestra a todos los habitantes de dicho espacio. Se recurrirá a estrategias de acceso a información en masa como los censos del Instituto Nacional de Estadísticas, los datos que manejan los diversos Consejos Comunales, Partidas de Nacimiento y Defunción de la población de las diferentes parroquias, archivadas en los Registros Civiles correspondientes y en concordancia con los años tomados para el estudio. Datos contenidos en el Registro Inmobiliario, la oficina de Catastro, la Alcaldía y en el propio puerto.

La muestra pedagógica estaría representada por los alumnos cursantes del 2do de Ciencias “B” del Complejo Bolivariano “Simón Rodríguez” de Puerto Cabello, Estado Carabobo. Cursantes de la asignatura: Geografía Económica. Hacia este grupo estará dirigida la propuesta pedagógica como una manera de abordar los espacios de interés económico que conforman el CNC del país.

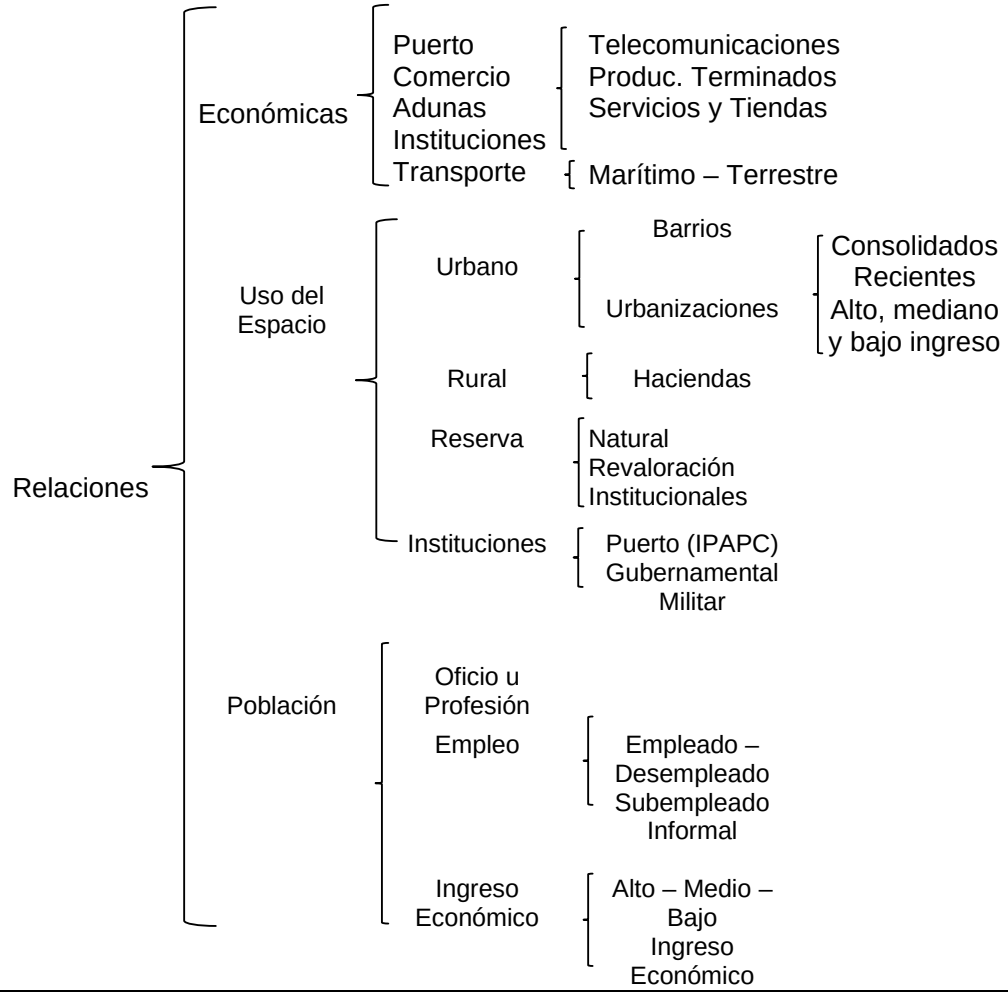
Específicamente la muestra estaría conformada por los 34 estudiantes del 2do año de Ciencias, Sección “C”.

Operacionalización de Variables.

A continuación se expone un cuadro contentivo de la operacionalización de variables, el mismo ha sido elaborado con la finalidad de organizar, de acuerdo a cada objetivo específico, las variables que de estos se desprenden, para afinar el trabajo práctico en cuanto a las relaciones que entre las variables exista, la recopilación de información, así como también la selección de los métodos, técnicas e instrumentos acordes para cada caso.

Objetivo General: Determinar el impacto de la actividad portuaria de Puerto Cabello, Estado Carabobo, en la estructura espacial de su área de influencia inmediata, en el marco del proceso globalizador (1930-2009), como base de una propuesta pedagógica para el estudio geohistórico de la localidad.

OBJETIVOS ESPECIFICOS	VARIABLES E INDICADORES	METODOS-TECNICAS-INSTRUMENTOS
1.-Precisar las ventajas comparativas que favorecieron el establecimiento del puerto de Puerto Cabello Edo. Carabobo, como una manera de entender los cambios de uso del espacio.	Ventajas Comparativas: Geográficas: Localización; Conformación geológica: Suelo, Costa, Agua, Área plana (Kn2); Económica: Cercanía a principales ciudades., Capacidades de Recepción; Sociales: Concentración de Población	-Observación. -Trabajo de Campo. -Revisión Bibliográfica. -Registros Fotográficos.

OBJETIVOS ESPECIFICOS	VARIABLES E INDICADORES	METODOS-TECNICAS-INSTRUMENTOS
2.- Establecer relaciones entre las actividades económicas, uso del espacio y la población como unidad que explica la ocupación actual del espacio.		-Método de los Conjuntos. -Método Estadístico. -Censos Poblacionales, de vivienda, actividades económicas y otros. - Observación. -Entrevista. -Registro Fotográfico. -Registro Catastral. - Registro de Nacimientos. - Registro de Defunciones. -Visita a Instituciones.

OBJETIVOS ESPECIFICOS	VARIABLES E INDICADORES	METODOS-TECNICAS-INSTRUMENTOS
3.-Descubrir expresiones concretas de la reorganización espacial asociadas a la actividad portuaria a fin de detectar la incidencia socioeconómica del Puerto Autónomo de Puerto Cabello en las Parroquias que conforman el espacio de estudio.	Expresiones Concretas De Reorganización Espacial - Almacenaje: Contenedores; Automóviles - Espacio Ocupado (Almacenaje): En el Puerto; Fuera del puerto - Crecimiento del Puerto: Nº de Muelles; Nº Silo - Aumento de Comercios: Restaurantes Turísticos; Tiendas; Distribuidores - Aumento de Entidades Bancarias - Aumento de Instituciones de Educación Superior - Número de Compañías Aduaneras	-Observación. -Registro Fotográfico. -Trabajo de Campo. -Método Estadístico. -Visita a Instituciones. - Notas de Campo.

OBJETIVOS ESPECIFICOS	VARIABLES E INDICADORES	METODOS-TECNICAS-INSTRUMENTOS
4.-Explicar desde lo geohistórico la dinámica espacial del área de influencia inmediata del Puerto Autónomo de Puerto Cabello: Parroquias Unión, Fraternidad y Salóm, a fin de comprobar en esencia las causas de la situación socio-espacial actual.	Dinámica Espacial - Periodización (Años): 1930-1950; 1960-1970; 1980-1990; 2000-2009 - Estructuras Espaciales: Fuerzas Internas - Fuerzas Externas: Inversión de capital extranjero - Flujos Tangibles: Personas; Mercancías - Flujos Intangibles: Transferencias financieras (On line)	-Escala Dinámica. -Revisión Bibliográfica.

OBJETIVOS ESPECIFICOS	VARIABLES E INDICADORES	METODOS-TECNICAS-INSTRUMENTOS
5.- Producir un mapa síntesis con la finalidad de precisar indicadores de impacto socioeconómico relacionados a la actividad portuaria en las Parroquias: Unión, Fraternidad y Salóm del Municipio Puerto Cabello.	Fichas Cartográficas: Población; Actividades Económicas; Inversiones; Trasporte Escala Geográfica: Local; Nacional; Mundial; Pobreza Impacto Socioeconómico: Empleo/Desempleo; Barriadas; Almacenamiento; Estratos Sociales; Vialidad; Formas del Tiempo; Tonelaje movilizado; Importaciones-Exportaciones	-Método cartográfico. -Método Estadístico. -Cromática Cartográfica. -Fotografías Aéreas Digitalizadas. -Escala Dinámica. -Trabajo de Campo. Observación. -Contrastación mapa-realidad.

CAPITULO IV
DINÁMICA ESPACIAL

VENEZUELA: TRANSICION AGRICOLA A PETROLERA
I CARTA (1930-1960)

Este capítulo se centra en la interpretación de la dinámica espacial de las Parroquias Unión, Fraternidad y Bartolomé Salóm, como el área de influencia inmediata al espacio que conforma en la actualidad la zona portuaria de Puerto Cabello. Sin embargo en atención a la dialéctica y al establecimiento de relaciones como la forma más idónea de abordar una investigación de este tipo, es necesario ubicar contextos geográficos cercanos y externos para ofrecer una mejor explicación de la transformación de estas parroquias y de cómo se ha ido reorganizando el espacio de acuerdo a la actividad portuaria que ha definido y le da significación a Puerto Cabello.

Esta interpretación pasa necesariamente por la construcción de diversos mapas geohistóricos, contentivos de información periodificada de algunas décadas que se constituyen por sus acontecimientos históricos en años claves en la dinámica espacial del área estudiada. Varias de esas décadas, contienen años hito o nodos de particular significación para la investigación; porque logran explicar parte de la transformación espacial y de la influencia del puerto como actividad económica preponderante.

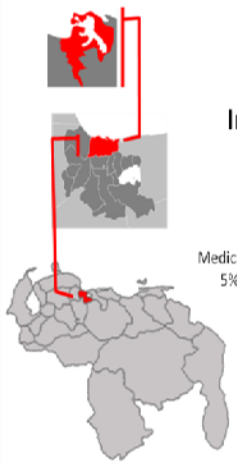
La actividad portuaria con todas sus implicaciones económicas repercute en el espacio inmediato, también lo hace de forma macro hacia prácticamente todo el país y en especial hacia el espacio CNC. Se han utilizado datos, documentos e información estadística para la interpretación

Puerto Cabello 1930 - 1960

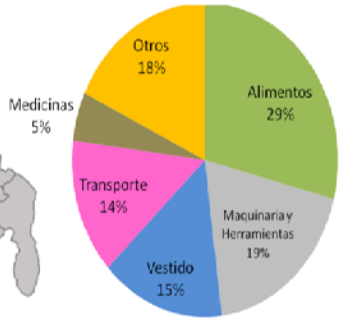
Transición Agrícola – Venezuela Petrolera

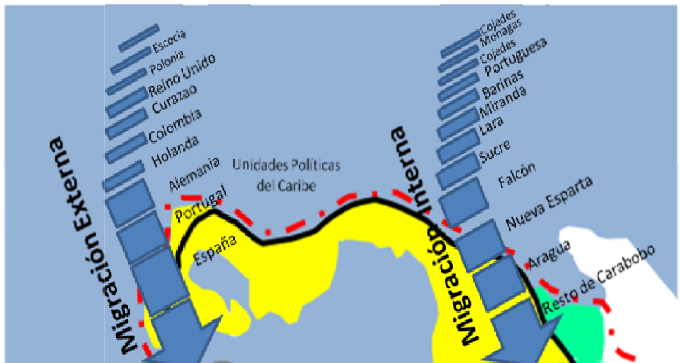
1930 ⟷ 1960

Ubicación Relativa

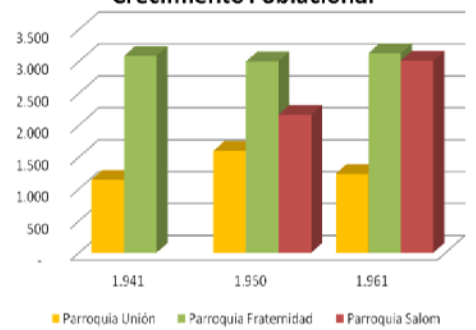


Importaciones 1930-1940

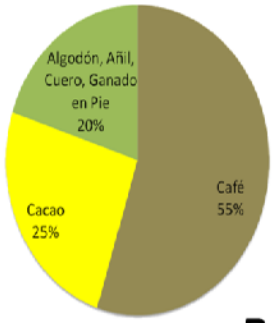




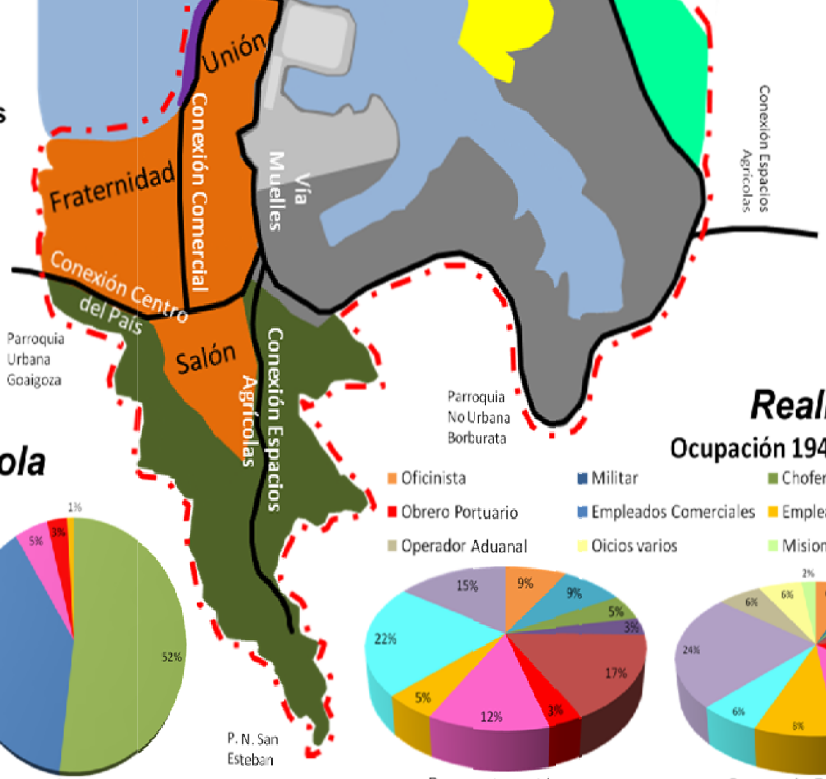
Crecimiento Poblacional



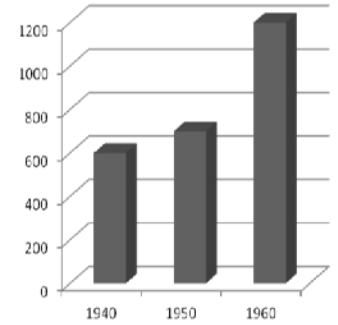
Exportaciones Agropecuarias 1930-1960



Usos Espaciales

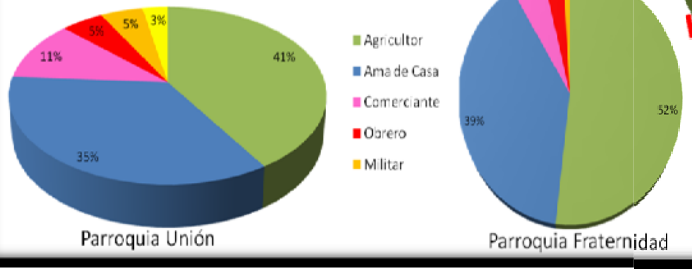


Exportaciones Petroleras en Miles de Barriles Diarios 1940-1960



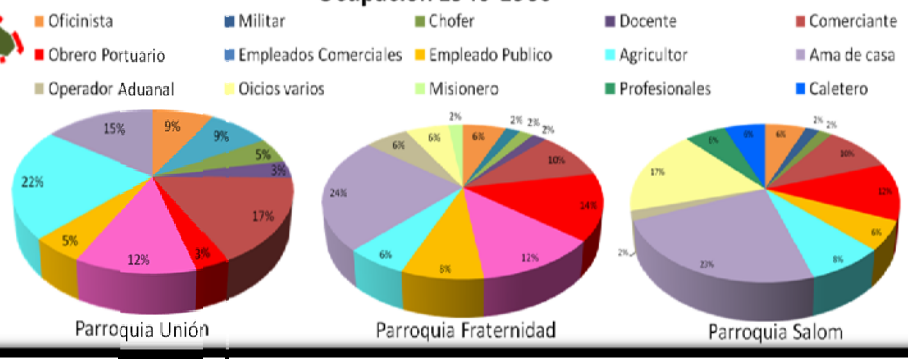
Realidad Agrícola

Ocupación 1930-1940



Realidad de Transición

Ocupación 1940-1960



de la dinámica espacial de las parroquias antes mencionadas por ser las más inmediatas a este puerto histórico y por representar el núcleo fundacional de la ciudad de Puerto Cabello. Son sus expansiones sucesivas en orden cronológico-histórico la evidencia de la incidencia de la actividad portuaria en la reorganización del espacio.

Es este puerto considerado desde tiempos coloniales de extrema importancia económica y estratégica, tanto en su calidad de punto de exportación, como de receptor de bienes de diversa índole, ha sido asiento de importaciones para su posterior distribución, actividad sistematizada desde tiempos coloniales con la presencia de la Compañía Guipuzcoana en la zona, tal y como lo señaló en su momento (Dao 1976), haciendo referencia a un documento de Francisco Depons del año 1801, donde sostiene que: “Puerto Cabello es el depósito de toda la parte occidental de Venezuela. En sus almacenes se surten completamente las regiones de Valencia, San Carlos, Barquisimeto, San Felipe y parte de los Valles de Aragua” (p. 12). Situación que se mantendrá históricamente en el tiempo. En atención a esto, la primera carta geohistórica es contentiva de la explicación del uso de ese espacio en las primeras décadas del Siglo XX, de la actividad portuaria, los flujos de importación y exportación para la época, el valor de la tierra, la presencia de rasgos aun agrícolas en el área y la dinámica poblacional para el momento.

Toda dinámica social se desarrolla sobre un soporte natural, para el caso de Puerto Cabello, las condiciones natural traducidas en ventajas comparativas fueron claramente precisadas desde tiempos coloniales, por lo cual la primera carta o mapa geohistórico (1930-1960), es el reflejo de la continuidad de la dinámica de la economía colonial, donde el puerto representaba aún la vía de exportación de los productos de la tierra. Posteriormente lo sería de materias primas principalmente. El auge petrolero no se había comenzado a sentir, es decir, es una actividad portuaria enmarcada en la Venezuela Agroexportadora, para la exportación

de los productos de la tierra; pero a la vez es el puerto receptor de productos y comestibles de elaboración foránea que llegaban al país por esta vía.

El espacio sintetiza la relación hombre-naturaleza, por lo cual lo que rigió esta relación, para el caso de Puerto Cabello, no fue como en otros espacios del país, los minerales del subsuelo, ni el producto propiamente de la actividad de la tierra, sino el de lugar de acopio para la exportación de esos productos agrícolas; debido a las condiciones naturales de la costa y la facilidades que presentaba como puerto de excelentes características.

Sin embargo es importante hacer referencia a que en estos espacios hubo también actividad agrícola, para consumo propio de la población porteña y también para la exportación. Espacios como Borburata, San Esteban, Goaigoaza, Patanemo y lo que hoy conforma el Municipio Juan José Flores, tenían haciendas productivas, las cercanas a las zonas montañosas cultivaban el cacao, como una extensión de la producción de las haciendas ubicadas en Las Trincheras, el resto cultivaba cocos, diversas variedades de cambures y plátanos, entre otros frutos de la tierra. Buena parte de esa producción se embarcaba en los muelles de Puerto Cabello, por lo que hay una relación directa entre los espacios circunvecinos y el puerto.

Esto quedó evidenciado en documentación bibliográfica consultada y en la data revisada de 100 partidas de defunción donde resalta como actividad de mayor porcentaje en la población masculina los oficios de jornaleros, capataces y agricultores.

En definitiva la relación hombre- naturaleza fue guiada por la necesidad de tener un puerto de excelentes condiciones que facilitara la exportación de los productos de la tierra que procedían de otros espacios del país, como por ejemplo la producción de café y cacao de Las Trincheras y el cacao de Ocumare de la Costa, y Choroní. Estos productos eran llevados vía

marítima hacia el exterior como parte de la dinámica económica mundial por este puerto.

Según Sabatino (2010), Puerto Cabello y sus valles vecinos fueron desde temprana fecha asiento de numerosas haciendas de cacao: “A finales del siglo XIX, existían en Patanemo haciendas de café y cacao… En Borburata también existían numerosas haciendas entre las cuales sobresalía la que fuera de la familia de Don Juan de Ibarra. (p, 161). Por otra parte también hace referencia el mismo autor a otras haciendas: “En San Esteban y el valle de Goaigoaza aun existían haciendas cacaoteras que en el pasado fueron del Marqués de Mijares y que representaban de las más importantes de la zona por la cantidad de árboles, más de 70.000. (p, 162)

En la actualidad se conservan los nombres de las antiguas haciendas hacia Borburata y San Esteban: Hacienda Solórzano, Hacienda El Manglar, Hacienda San Jean. Por lo antes expuesto este cartograma hace referencia a la actividad agrícola pero en su relación directa con el puerto y haciendo referencia a las vías de comunicación terrestres que se utilizaban según cada década. Por tanto observamos cómo entre la década de 1930 y 1960, aún se hacía uso de la hoy llamada “Carretera Vieja”, que en el pasado se llamó el “Camino de Aguas Calientes”; esta trocha de tierra de difícil tránsito sobre todo en período de lluvias, era el mismo que se venía utilizando desde tiempos coloniales en varios de sus tramos, al cual también se conectaba con el llamado “Paso de Los Españoles”, hoy en desuso. Por allí eran carreteados los frutos de la tierra y llevados hasta los muelles de Puerto Cabello en la etapa colonial. Esta situación se extendió hasta las primeras décadas del siglo XX, donde no se habían construido las carreteras pavimentas. Hay que señalar que la construcción de las carreteras Valencia-Pto cabello y la Carcas-La Guaira ya se habían iniciado para las primeras décadas del siglo XX, pero la inauguración de éstas se ejecuta en los años sesenta. Pese a esta situación de precariedad en las vías terrestres, los

productos de la tierra llegaban a puerto bajo un conjunto de circunstancias adversas. Señala Olivar (2009), en su trabajo incluido en el libro Vías de Comunicación y Geohistoria en Suramérica:, lo siguiente: “Siempre estuvo presente la necesidad de ofrecer los medios posibles para garantizar el intercambio entre los centros de producción agropecuaria, las principales ciudades y los más importantes puertos de embarcación fluvial y marítima, a fin de satisfacer las demandas del mercado exterior.” (p. 36).

De modo que en el análisis de esta carta y de las posteriores, el tema del transporte va a revestir una significación especial, en tanto son las vías y medios de transporte parte de la dinámica económica portuaria hasta la actualidad.

Retornando a la información del cartograma, se observa cómo se refleja primeramente el núcleo fundacional de la ciudad de Puerto Cabello, justo al lado de los muelles portuarios. Las zonas urbanizadas apenas se circunscriben a las adyacencias de los muelles, ocupando lo que es hoy la parroquia Unión que conforma el Casco histórico (la más pequeña, de unos 2 km cuadrados) y parte de lo que es hoy la parroquia Fraternidad.

En el pasado, justamente este espacio fue el primero en poblarse y en dinamizarse económicamente. (Dao,1976), en documento de Joseph Luis de Cisneros dice: “Puerto Cabello, situado a una legua de Borburata ha sido por largo tiempo el puerto principal de la colonia, pero era solo un caserío” (p, 12). Es éste caserío situado en las cercanías de los primeros muelles coloniales, el antecedente del poblamiento de la Parroquia Unión por ser la más cercana a los mismos y al trabajo directo de sus pobladores en los muelles.

El área agrícola propiamente de las parroquias en estudio, las inmediatas a los muelles, era utilizada para la siembra de cambures y plátanos en lo que es hoy parte de Parroquia Fraternidad y Bartolomé Salóm. También se sembraban cocos y café hacia lo que conforma hoy parte del Parque Nacional San Estaban en su pie de monte más al norte.

Sin embargo su producción era menor que las de las haciendas de Las Trincheras cuyos productos eran transportados por caminos de recua hasta las estaciones del ferrocarril y de allí directamente a Puerto Cabello y luego exportados.

En términos generales se puede afirmar que las vías de comunicación terrestre hasta Puerto Cabello eran bastante precarias entre las décadas de 1930 al 1960, sin embargo tenían mucha actividad, pues ya este puerto era parte activa del mercado económico mundial y los productos debían ser llevados a los muelles aun cuando representara dificultades en el transporte. Los esfuerzos hechos al respecto, no son más que la afirmación de la importancia económica que representaba este puerto para la dinámica económica del país.

Entre las vías de transporte con que se contaba para este período resaltan: La Carretera Vieja Valencia-Pto Cabello, los caminos de recua de Las Trincheras, El Cambur, Borburata, Patanemo, Naguanagua. Los caminos de recua y carreteras de tierra internas que comunicaban a Aragua con Carabobo y las vías existentes entre los estados centrales en su conexión con Puerto Cabello que datan de mandato de Juan Vicente Gómez.

También las vías existentes de estados como Lara, Yaracuy y Falcón como parte de la mecánica del flujo de mercancías desde y hacia Puerto Cabello. Hacia los llanos se utilizaban las conexiones viales existentes en los estados Apure, Barinas, Guárico y Portuguesa. Todos estos estados según Ríos y Carvallo (2000) " constituyeron las únicas poblaciones que llegaron a actuar como foco de flujo de mercancías, que tenían un alcance que iba más allá del ámbito zonal, al servir como acopio de bienes de exportación y distribución de mercancías importadas" (p, 65).

Estos autores hacen referencia también a los casos de las poblaciones del oriente del país en su conexión con Trinidad y Tobago, y otros centros

de comercio en conexión con el Puerto de La Guaria, y las conexiones entre Los Andes y Maracaibo, pero no viene al caso para la finalidad de esta investigación.

Aun cuando las producciones de café, cacao, caña de azúcar y sus derivados, entre otros productos había decaído en comparación con años anteriores, la precariedad de las vías de comunicación no impidió que se continuara exportando diversos rubros agrícolas, así como el hacer posible la distribución de la mercancía que llegaba a Puerto Cabello, en especial textiles, aceites, medicinas, entre otros. Es importante señalar que debido a la precariedad de las vías terrestres, se hacía uso de vías fluviales para movilizar la producción directamente de las haciendas en pequeñas embarcaciones, hasta el ferrocarril para ser transportadas hasta el puerto.

Es decir, que para este período, el transporte de los productos de la tierra se hacían en una combinación de vías terrestres, vías fluviales, en menor escala vías férreas. Utilizando embarcaciones, animales de carga, carretas, y en la medida que las vías lo facilitaran el transporte de vehículos automotor. El transporte en camiones se fue incrementando ya hacia el año 1940.

Según Ríos y Carvallo (2000), todavía para las primeras décadas del siglo XX: “En la zona centro-costera se hacía uso de una vasta red de caminos de recuas que vinculaban las unidades productivas con los precarios caminos principales que cruzaban la zona” (p. 77).

En esta carta se observa una vasta área en color verde, que para este período no había comenzado a experimentar la dinamización por influencia portuaria desde un punto de vista urbano y crecimiento poblacional. Corresponde a lo que hoy conforma la Parroquia Bartolomé Salóm, inexistente para este período.

Hay que destacar que lo que hoy conforma la parroquia Bartolomé Salóm, poseía una porción de tierra muy infértil que se anegaba en

temporada de lluvias; la zona fértil y cultivada se ubicaba hacia el sur, en lo que conforma hoy la falda del parque Nacional San Esteban conectado por vías de recua con Las Trincheras. Es por esto que parte de ese espacio se llamó Valle Seco: Según Appun (1961): “Se trataba de un camino empedrado, bastante ancho que conduce a la extensa planicie que se extiende detrás de la ciudad; con superficie pedregosa pardo-rojiza cubierta de hierba” (p, 184). Se expresa allí; que no era más que un pantano endurecido que era intransitable en temporada de lluvia y el resto del año un lugar endurecido y seco, pero el resto del espacio era cultivable por la cercanía a la zona montañosa. En otra cartografía conceptual de ésta investigación; se muestra cómo este espacio periférico a las parroquias de mayor importancia (Unión y Fraternidad), se convirtió en el lugar de nuevos urbanismos planificados. En esta primera carta, ese espacio se muestra en color verde porque era zona de matorrales donde había algunas rancherías o chozas ocupadas por los descendientes de indios y negros.

En cuanto al censo de viviendas, en esta carta no se toma en cuenta a la Parroquia Bartolomé Salóm pues no existía. No se había producido la construcción de viviendas para entonces en esa zona, por lo que a continuación se muestra un pequeño cuadro con el censo de viviendas de las Parroquias Unión y Fraternidad.

Cuadro 1 Censo de Vivienda Dao (1976)

CENSO DE VIVIENDA			
Parroquia Unión		**Parroquia Fraternidad**	
Año **1930**	Año **1940**	Año **1930**	Año **1940**
1.305 casas	1.144 casas	2.823 casas	3.085 casas

Fuente: Dao (1976)

En este cuadro se observa cómo se experimenta un descenso en las viviendas de la Parroquia Unión, en un período de diez años. Se ha mencionado anteriormente que las cuadrículas del núcleo fundacional ya para 1930 se habían agotado, por lo que la dinamización de la primera expansión (Fraternidad), ya se había iniciado e iba ascendiendo rápidamente. Al agotarse las cuadrículas del primer poblamiento, comienza un retiro o mudanza de familias que emigran hacia la Parroquia Fraternidad y muchas de las casas unifamiliares, pasan a convertirse en comercios y oficinas. Esto explica la disminución de viviendas entre 1930 y 1940 en la Parroquia Unión ya que pasaron a ser contadas como comercios.

En contraposición, la Parroquia Fraternidad crece en cuanto al urbanismo y se convierte en una combinación de espacio agrícola con urbano, una vez más el soporte natural es intervenido por el hombre como respuesta a la dinámica económica portuaria. Se produce una reorganización de la población, lo cual se traduce en una reorganización del espacio.

El crecimiento de viviendas se da de norte a sur, es decir del puerto hacia tierra adentro, una clara expansión y reorganización del espacio debido a la cercanía de los muelles. Por consiguiente se inicia en Fraternidad, un nuevo trazado de cuadrículas, con el modelo de las cuadras que se ha venido practicando desde la época colonial en todo el país.

En cuanto a las actividades económicas de la población. La ocupación económicamente activa era preponderantemente masculina, destinándose las mujeres a las labores del hogar, tal y como se observan en los gráficos. En la Parroquia Unión (la más cercana a los muelles), para estas décadas ya no había actividad agrícola. Según los datos recabados, la población se dedicaba al comercio, labores del hogar y empleos directos en la zona portuaria, además de los oficios propios de las instituciones y oficinas

ubicadas en el centro de poder que era las inmediaciones de la Plaza Bolívar, la cual colinda hasta la actualidad con la zona portuaria.

Es importante señalar que al tratarse la parroquia Unión del núcleo fundacional de la ciudad de Puerto Cabello y la parroquia Fraternidad la primera expansión, son las que albergan la mayor concentración poblacional para la época, aun cuando el espacio de Unión es bastante reducido en metros cuadrados. Para 1940, la población total de Puerto Cabello era de 32.837 habitantes (Fuente del Curato Parroquial en informe enviado a España 1940). Solo estas dos parroquias sumaban 23.617 habitantes, el resto estaba distribuido en las afueras de la ciudad, en los caseríos cerca de las montañas, hacia Patanemo, Borburata, Goaigoaza y Juan José Flores.

En este cartograma se evidencia que el soporte natural más allá de sus componentes físicos, su potencial de uso, estará en función de los intereses económicos tanto internos como externos, pero; que en este caso tiene sus orígenes fueras de las fronteras del país. Es decir, que desde sus inicios como ciudad, Puerto Cabello tiene sus orígenes en la necesidad expansionista del Imperio español y por ende su dinámica económica fue pautada históricamente por la actividad portuaria, independientemente de que los espacios fuera de los muelles fueran o no utilizados para la agricultura, aunque se han encontrado allí conexiones de importancia que ha sido necesario explicar en esta primera carta.

En la historia, Puerto Cabello no se conoce como ciudad agroexportadora, sino por ser el puerto para la exportación; primero por los productos de la tierra procedentes de numerosas partes del país, luego por ser el puerto para la exportación de materias primas y también como puerto de entrada de productos importados para un mercado en ascenso que se consolidó con la etapa de la Venezuela petroexportadora, lo cual se verá reflejado en cartogramas posteriores.

En los siguientes cuadros se observa la ocupación de los habitantes entre 1930 y 1950 en la Parroquia Unión: Mediante la comparación en los

números porcentuales se puede verificar la preponderancia de la actividad agrícola y cómo se experimenta un descenso hacia la década de los cincuenta para ir dando paso a una dinámica más acentuadamente portuaria y aduanera.

Cuadro 2 Ocupación de la Población

Año / Ocupación	1930	1940	1950
Agricultor-Jornalero	34%	20%	17%
Comerciante	16%	12%	23%
Empleo en muelles	4%	14%	22%
Del Hogar	34%	40%	22%
Servicios diversos	12%	14%	16%
Totales	100%	100%	100%

Elaborado por: Cindy Rojas Fuente: Prefectura Unión y Fraternidad

En el cuadro se observa que un porcentaje de población se dedicaba a las labores de la tierra; pero muchos de ellos vivían en estas parroquias pero ejercían sus labores en las haciendas de lo que en la actualidad forma parte del pie de monte del Parque San Esteban o hacia otras zonas circunvecinas.

Se evidencia el descenso de la actividad agrícola hacia 1950 y se mantiene estable la actividad comercial, parte de ella asociada a las aduanas y comercialización, a la vez que el ascenso también de las

ocupaciones inherentes a los trabajos propios del puerto, como por ejemplo: caleteros, obreros portuarios, mantenimiento de embarcaciones, limpieza de muelles, entre otras ocupaciones. Sin embargo se puede afirmar que las ocupaciones referentes a la agricultura y las labores u oficios en los muelles se mantienen en una situación de predominio de lo agrícola como respuesta lógica a la dinámica agroexportadora general del país, situación que se interrumpirá hacia las décadas posteriores.

El papel de la mujer dentro de la dinámica económica se mantiene aún al margen, salvo algunos casos de oficinistas, maestras, parteras y costureras. Generalizando se puede afirmar que, para estas décadas el papel de la mujer se restringe a la labor de cuidar de los hijos y ocuparse de los oficios propios del hogar. Esta situación también cambiará notoriamente en el trascurso de las décadas siguientes, con la incorporación activa de la mujer en la dinámica económica del puerto y en el crecimiento de los servicios públicos y privados. Con todo lo que implica una población en aumento, con sus demandas y necesidades. Lo cual lleva a la mujer a la profesionalización e incorporación al campo de trabajo.

En otro orden de ideas, se observa como para la década de 1930, el valor de la tierra en la Parroquia Unión, se ubicaba como el de más alto en Bolívares por metro cuadrado con respecto al resto de las zonas cercanas a los muelles, mientras que en lo que hoy conforma la Parroquia Fraternidad, el metro cuadrado de tierra estaba muy por debajo en comparación con Unión, aun cuando la cercanía es bastante inmediata. Indudablemente que la cercanía al puerto comercial y a la cuadrícula de la Plaza Bolívar donde se ubicaban las oficinas representativas del poder económico y político le conferían un valor agregado que revalorizó el metro cuadrado de esta Parroquia.

Para 1940, se observa un descenso en el valor de la tierra en Unión, debido a que la Parroquia Fraternidad se había comenzado a dinamizar como la primera expansión del núcleo fundacional. Por tanto se experimenta

un repunte en el valor de la tierra en esta Parroquia. Sin embargo para 1940, es todavía el metro cuadrado más costoso en la Parroquia Unión. Las cuadrículas de lo que hoy conforma el casco colonial antiguo se habían agotado, por lo que la población al ir creciendo se va ubicando en la Parroquia Fraternidad, es ésta la razón por la que para 1940 la Parroquia Fraternidad comienza a revalorizar su tierra en una mezcla de lo urbano con lo agrícola.

En lo que hoy conforma la Parroquia Bartolomé Salóm, para el año de 1930 estaba prácticamente deshabitado, con presencia de algunas rancherías muy dispersas. Ya en la década de los cuarenta comienza la compra-venta de terrenos en estos espacios, pero aún no existía como parroquia. Es entre los años cincuenta y sesenta cuando se inicia la dinamización en este espacio, sin embargo el valor de la tierra es muy inferior a las parroquias vecinas. Lo que luego se llamaría Parroquia Salóm, corresponde a la segunda expansión del núcleo fundacional.

A continuación se muestra un cuadro comparativo del valor de la tierra en estas tres parroquias, cuyos datos fueron investigados en la Oficina Subalterna del Registro Inmobiliario de Puerto Cabello.

Cuadro 3 Valor de la Tierra

Año	Parroquia Unión Bs/m2	Parroquia Fraternidad Bs/m2	Parroquia Bartolomé Salóm Bs/m2
1930	21,67	3,97	No
1940	13,80	5,78	0,12
1960	17,28	7,91	0,80

Elaborado por: Cindy Rojas Fuente: Oficina Subalterna de Registro Inmobiliario Pto.Cabello

Se evidencia cómo al agotarse la cuadricula del casco histórico, se experimenta un descenso en el valor de la tierra de la Parroquia Unión como núcleo fundacional y un repunte el valor de la tierra en la parroquia Fraternidad; situación que irá en aumento en los años subsiguientes.

Es importante hacer referencia a los espacios que hoy conforman la parroquia Bartolomé Salóm, debido a que para estos años, no llevaba ese nombre, como se dijo anteriormente, se llamó popularmente Valle Seco. El cual se mostraba como una gran extensión de tierra llena de matorrales y con un área poco fértil. Este espacio comenzó entre los años 50 y 60 del Siglo XX a dinamizarse muy tímidamente, lo cual se evidencia en el documento de compra-venta encontrado en el Registro Inmobiliario de Puerto Cabello, donde el Ministerio de Sanidad vende los terrenos al Banco Obrero con la finalidad de urbanizar el espacio, pero es varios años después cuando se construye la Urb. Rancho Grande. Este espacio era ocupado por pobladores que vivían en algunas casas de madera y palmas, chozas y barracas dispersas que se ubicaban sobre todo en las adyacencias de las zonas más fértiles o por el contrario, en los terrenos más cercanos a la Parroquia Fraternidad.

Se trataba de un espacio completamente periférico y prácticamente despoblado, la gente que allí habitaban representaban a la población excluida que no podía vivir en las parroquias de mayor importancia de Puerto Cabello. El espacio otrora llamado Valle Seco, experimentará una rápida transformación, lo cual se evidenciará en documentos y estadísticas que así lo revelan y que son objeto de análisis posterior.

El metro cuadrado de tierra apenas costaba 0,80Bs. Mientras que para años anteriores ya los terrenos de Unión y Fraternidad alcanzaban precios muchos más altos.

Los terrenos cercanos a los muelles se habían revalorizado con el pasar del tiempo, la adquisición de viviendas para ser convertidas en

establecimientos comerciales fue un fenómeno que se comenzó a experimentar en este período y por consecuencia lógica, el espacio de Fraternidad inicia un proceso de revalorización por su cercanía al núcleo fundacional.

A continuación se ofrece un cuadro comparativo tomando como referencia el año 1940, para establecer comparaciones y observar en conjunto las diferencias notorias en los precios del metro cuadrado por parroquia. Se puede observar como los terrenos del casco histórico eran los más costosos en este período histórico y cómo la influencia portuaria en cuanto a lo urbano se había comenzado a sentir hacia el espacio de la parroquia Fraternidad. Se inicia entonces un cambio de uso de lo agrícola a lo urbano en este espacio.

Cuadro 4

Comparación de Documentos encontrados en la Oficina Subalterna del Registro Inmobiliario de Puerto Cabello (1940)

Año 1940	Unión	Fraternidad	Valle Seco (Salóm)
Descripción	Casa con terreno ubicada en la llamada calle del Comercio. 258m2	Casa con terreno ubicada en la calle Sucre. 315m2	Terreno de 1.377 mts2
Precio de venta	Bs 20.000	Bs 4.000	Bs 800

Elaborado por: Cindy Rojas Fuente: Oficina Subalterna del Registro Inmobiliario Pto. Cabello

Estos documentos fueron encontrados tras una investigación acuciosa en la Oficina Subalterna del Registro Inmobiliario de Puerto Cabello, siendo consultados más de cincuenta documentos de compra-venta de terrenos y casas de diversos períodos históricos.

En atención a otros aspectos de importancia en la dinámica portuaria, no es posible hacer referencia a ella sin tratar los temas referentes al almacenaje. Para este período el lugar de almacenaje se circunscribía exclusivamente a los espacio dentro de los muros de la zona portuaria.

Los patios de almacenaje eran suficientes para la dinámica de importación y exportación que se generaba para estos años. Por lo que la ciudad propiamente, no llegaba a ser objeto de presión por almacenaje, es decir, al ser suficientes los espacios disponibles para almacenar, los habitantes de la ciudad llevaban a cabo su vida cotidiana sin tener conocimiento de lo que entraba o salía del puerto, de cómo era ese flujo de mercancías y cuánto duraban los tiempos de atraque, desembarque y almacenaje. Salvo los casos de las personas que laboraban en sus instalaciones.

Los contenedores como se conocen hoy en día no existían y se utilizaban especies de cajas de madera. Era frecuente la utilización de grandes baúles y de mercancía sujetada con enormes lonas de mezclilla gruesa para proteger y asegurar la carga. El uso de sogas era indispensable y la utilización de sacos de arena para sujetar las cargas y minimizar el movimiento en alta mar.

En cuanto a la carga movilizada para la exportación, son los productos agrícolas los que liderizan la actividad comercial portuaria. Productos como: café, cacao, añil, cueros, caña de azúcar, algodón y en menor medida el maíz, granos, tubérculos, frutas cítricas, tabaco y algunas especias autóctonas. La economía de las primeras décadas del siglo XX continuó con evidentes rasgos coloniales, es por esto, que son el café y el cacao los

principales productos de exportación, aun cuando se había experimentado serias caídas en los precios internacionales de estos rubros.

Con respecto a los productos de importación, por Puerto Cabello ingresaban diversas mercancías para ser distribuidas al país, es Venezuela todavía una sociedad con marcada dinámica agrícola y aun cuando el petróleo había entrado en la escena económica mundial y el país comienza a experimentar sus primeras exportaciones del crudo (principalmente por las demandas de combustible luego de las dos Guerras Mundiales). Todavía no es el petróleo el producto fundamental de exportación y la dinámica portuaria se mantiene en esencia con marcados visos agroexportadores.

Las demandas de productos fueron durante las primeras décadas del siglo próximo pasado bastante modestas, sobre todo, si posteriormente son comparadas con las importaciones efectuadas por causa de los excedentes de la renta petrolera. El país aún agrícola, se desplaza por una transición lenta en principio, pero que luego deviene en un acelerado proceso de impactación a todos los niveles, cuando se inicia en forma el período petroxportador.

Entre los productos de importación para este período destacan: Alimentos y bebidas, vestido, medicinas, maquinarias y herramientas, transporte, productos metálicos, productos de papel, imprenta y editoriales, productos químicos, entre otros. Estos rubros de exportación se incrementarán en el futuro próximo, tal y cómo se evidencia en los cartogramas.

La dinámica portuaria por sus características intrínsecas, convierte a los espacios donde se desarrollan de forma inmediata, en centros de atracción poblacional. Así como se ha observado el crecimiento poblacional en las parroquias en estudio con el consecuente incremento de la construcción urbana. También se evidencia en la dinámica, los movimientos migratorios, bien sean internos como externos como parte de ésta dinámica.

Por tanto, el cartograma muestra el origen de las migraciones de otros estados hacia Puerto Cabello y la inmigración desde varias partes del mundo especialmente hacia estas parroquias que como se ha señalado, son históricamente las que fueron tempranamente impactadas.

Estos datos fueron investigados con la revisión de más de 100 partidas de defunción y de nacimiento consultadas en los registros civiles de estas parroquias. En esos documentos se señala el lugar de nacimiento del difunto o el lugar de nacimiento de la persona que es presentada, así como la de sus padres. Revelándose allí que los estados vecinos a Carabobo y los que representan una cultura unida al mar registran los mayores índices de migración: Aragua, Falcón, Nueva Esparta, Sucre, Miranda y en menor grado Cojedes, Barinas, Portuguesa y Monagas. También se evidencia una marcada migración de otras ciudades y pueblos de Carabobo hacia Puerto Cabello.

Es importante destacar que para estas décadas las personas del resto de Carabobo se iban a vivir hacia Puerto Cabello asentando allí a su familia, luego con la optimización de las vías de comunicación terrestres, se inicia el fenómeno del traslado diario de personas desde Valencia, Naguanagua, San Diego, Guacara, Tocuyito, San Joaquín, e inclusive de Turmero y Maracay para trabajar en el puerto, los cuales retornan a sus sitios de origen terminada la jornada laboral.

En cuanto a las migraciones internacionales, ya desde finales del siglo XIX, hay movimientos de inmigrantes sobre todo europeos en Puerto Cabello, no solo de españoles como consecuencia lógica del período colonial, también de otros países. Estos inmigrantes en su mayoría ligados a la actividad portuaria. Entre los años 1930 y 1960 se incrementa la llegada de extranjeros con destino final para asentar sus familias, patrimonios y actividades económicas. Países como Italia, Portugal, España, Alemania y Holanda (los holandeses en su mayoría utilizando las islas coloniales

pertenecientes a Holanda como trampolín de llegada al país) representan colonias cuyas actividades económicas estaban ligadas a la exportación e importación de mercancías de diversa índole. Los descendientes de estos grupos de inmigrantes, hasta la actualidad hacen vida en los diferentes escenarios de la dinámica portuaria y de la sociedad en general.

En menor medida se registraron migraciones desde el Reino Unido, Escocia, Curazao, Colombia, Polonia y Estados Unidos. Es Puerto Cabello desde tiempos coloniales, un puerto incorporado a la dinámica económica mundial y ya para las primeras décadas del siglo XX, las migraciones vienen como resultado de ese flujo de mercancías que resulta en flujo de dineros y de transporte, por consiguiente en oportunidades de negocios, por demás atractivas para propios y extranjeros.

Es en las siguientes décadas cuando la actividad portuaria adquirirá toda una nueva significación con el petróleo como producto estelar en la dinámica económica mundial, lo cual indudablemente repercutirá en forma exacerbada en la ciudad de Puerto Cabello y en especial en las parroquias Unión, Fraternidad y Bartolomé Salón, que al agotar sus espacios y por causa de la actividad portuaria abrieron el compás para la dinamización de otros espacios adyacentes.

EL PUERTO COMO ESPACIO INCORPORADO
VENEZUELA PETROEXPORTADORA
II CARTA (1960-1990)

En la segunda carta se presenta a Puerto Cabello como una ciudad que ha experimentado serias transformaciones en muchos de los aspectos fundamentales desde el punto de vista geohistórico. Primeramente se evidencia un aumento poblacional y urbanístico que apunta hacia una pronta saturación de los espacios físicos de las tres parroquias en estudio, y como se ha mencionado, las parroquias fundamentales, neurálgicas e históricamente activadas desde tiempos coloniales.

Al comparar esta carta con la anterior se visualizan cambios sustanciales en los espacios adyacentes a lo que es el área portuaria. Progresivamente se van articulando aspectos inherentes a la actividad económica predominante, haciendo posible cambios internos dentro de lo que se denomina IPAPC y también transformaciones que se experimentan fuera de los muros del área portuaria.

Se ha mencionado que es Puerto Cabello el puerto de mayor actividad y movilización de carga, por lo que éste aspecto fundamental ha de repercutir en los espacios internos, en los externos cercanos a los muelles y a la postre no solo en la región CNC, sino en todo el territorio nacional, con predomino del centro, los llanos y el occidente del país.

Esta carta se ha denominado “Espacio Incorporado” en la medida que hasta los años anteriores la actividad portuaria permanecía aislada de la cotidianidad de la ciudad-.puerto. Siendo que con el advenimiento de la etapa petrolera se experimenta un cambio radical, que transforma toda la estructura económica nacional, situación que encuentra una de sus máximas expresiones en el aumento de la dinámica portuaria ligada al cambio de los patrones de consumo que el venezolano había mantenido hasta la década de los sesenta.

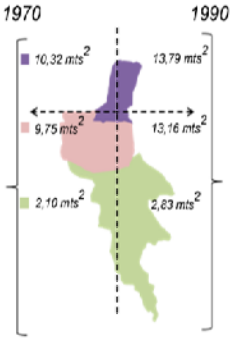
Puerto Cabello 1970 - 1990

El Puerto Como Espacio Incorporado – Venezuela Petroexportadora

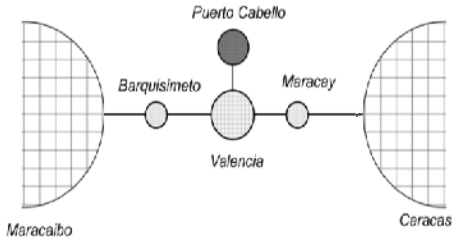
1970 ⟷ 1990

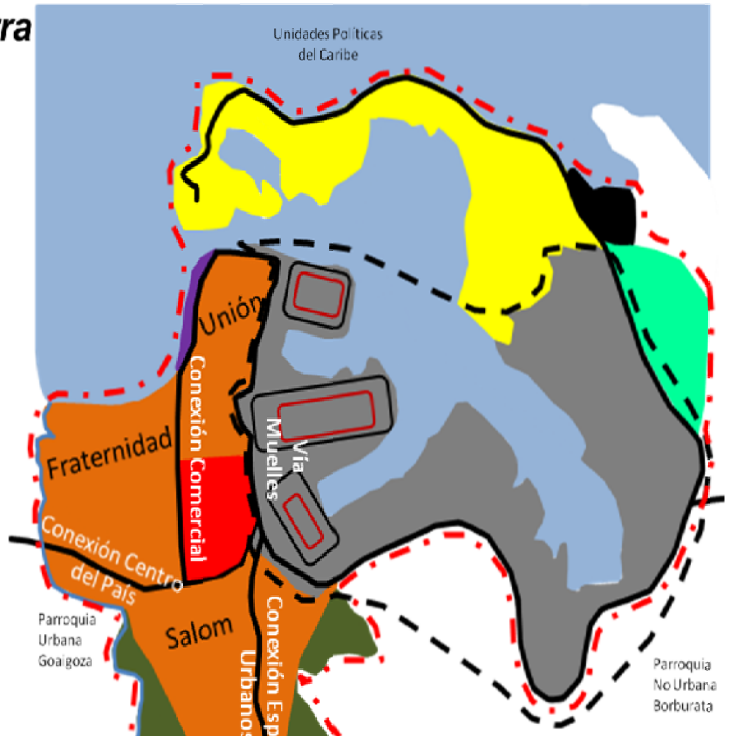
Ubicación Relativa

Valor de la Tierra



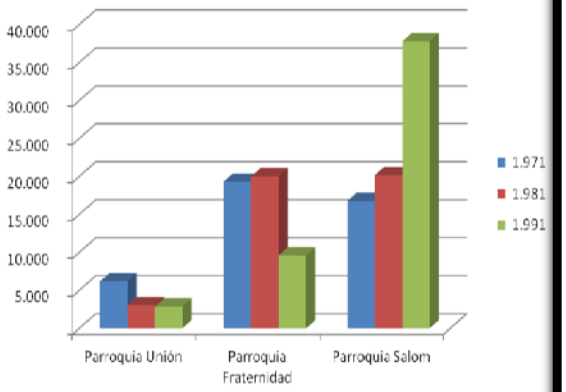
Estructura Espacial



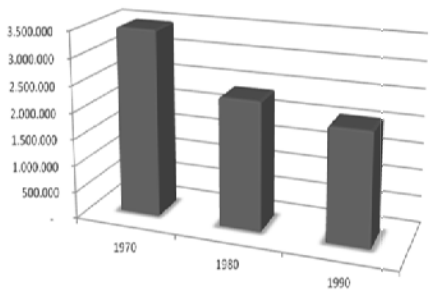


Dinamización Parroquial

Crecimiento Poblacional



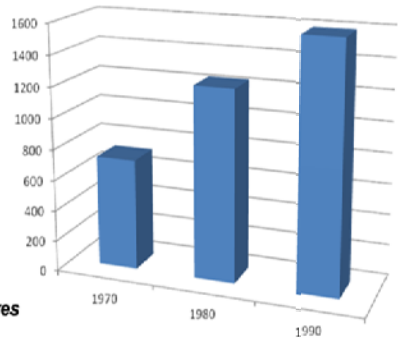
Producción Petrolera



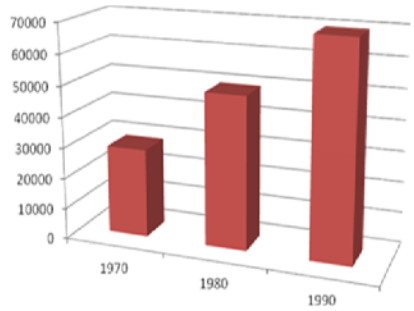
Principales Dominios Espaciales

- Zona Comercial
- Zona Turística
- Zona Portuaria
- Zona Militar
- Zona de Engorde
- Zona de Tensión Urbana
- Zona Petrolera
- Zona Institucional

Buques Por Año



Contenedores Por Año



Almacenaje en Contenedores

1970 1990

En este cartograma se abordan los temas referentes a la transformación espacial como consecuencia de la actividad portuaria y cómo esto ha repercutido concretamente en la reorganización del espacio y sus consecuencias.

Entre las décadas de 1960 y 1990, se experimenta un crecimiento poblacional importante y se dinamiza la Parroquia Bartolomé Salóm como resultado de una segunda expansión que se viene dando de norte a sur, es decir, de la zona portuaria hacia adentro, retirándose de la costa, básicamente por saturación espacial de viviendas.

La avanzada poblacional se va extendiendo y ocurren los primeros fenómenos de construcción de urbanizaciones planificadas con modelos de viviendas en serie que son financiadas por entes gubernamentales. También el trazado de las primeras avenidas de importancia, rompiendo un poco con el modelo tradicional de la ciudad colonial en cuadrículas. Puerto Cabello se fue afianzando como polo de atracción poblacional, lo cual derivó en la planificación de urbanismos. Asimismo, es en éste período que surgen las primeras barriadas como parte de esa atracción poblacional, según Dao (1976):

> La parroquia Salóm por haber sido planificada, cuenta con sectores urbanizados de modestas viviendas y quintas que han permitido una armónica integración social, como Rancho Grande y Tejerías… Cuenta con barrios que han ido poblándose como: Rancho Chico, Antonio José de Sucre, Negro Primero, Ezequiel Zamora, La Pedrera, 5 de Julio, El Polvorín, Nuevas Brisas, Valle Seco, Caja de Agua, Barrio Nuevo. (p, 177)

En las actas de defunción revisadas, se pudo constatar que buena parte de la población y muchos de los empleos en los muelles y en el área de servicios eran llevados a cabo por personas procedentes de otras partes del país, donde resaltan estados como Nueva Esparta, Falcón, Aragua, Yaracuy y otras localidades del estado Carabobo. También hay un crecimiento en la

población extranjera que se asienta en el puerto y que va a afianzarse básicamente en el área de los servicios y en las operadoras aduaneras.

El espacio que hoy conforma la parroquia Bartolomé Salóm para éste período histórico se consolidó con los urbanismos planificados que fueron vendidos con interés social por el llamado Banco Obrero para el asentamiento de una población creciente ligada económicamente a las actividades portuarias de forma directa o indirecta, así como al comercio y a la consolidación de los espacios institucionales como lo es principalmente la parroquia Fraternidad.

Es importante hacer referencia a que es precisamente en éste periodo cuando la parroquia Fraternidad se consolida con un dominio espacial institucional con la construcción o acondicionamiento de inmuebles para organismos o institutos como el IVSS, El IPASME, La Cruz Roja, El Instituto de Sanidad, el Hospital Dr. Adolfo Price Lara. Liceos como el Simón Rodríguez, Creación Puerto Cabello y el Miguel Peña y hacia finales de los ochenta, se crean clínicas privadas como la Guerra Más y la Clínica Rodríguez.

En la carta se observa según la leyenda de colores empleada, cómo en ésta parroquia coexisten en los espacios otrora agrícolas, secciones espaciales residenciales y otras institucionales, en muchos casos mezclándose también con el comercio creciente y negocios para ofrecer toda clase de servicios necesarios: Entidades bancarias, educación, salud, venta de alimentos y víveres, ferreterías y materiales para la construcción, venta de vestido y calzado entre muchos otros.

Toda la reorganización experimentada en Puerto Cabello como ciudad, está ligada a la actividad portuaria creciente, que se va evidenciando en éste período correspondiente a la Venezuela Petroexportadora, que comienza a tener y disfrutar de los excedentes monetarios de una renta petrolera que va permitiendo un mayor nivel de adquisición, a la vez que va aumentando la población tanto por razones internas como por ser el puerto

un polo de atracción poblacional y de empleo, lo que va repercutiendo en los espacios, en la planificación urbanística y también en la experimentación de los primeros habitats espontáneos ubicados en las áreas periféricas de estas tres parroquias.

Según Ríos (2000): “El incremento de importaciones dio un nuevo dinamismo a aquellos puertos del país que ya venían actuando como principales centros de recepción (La Guaira, Puerto Cabello, Maracaibo y Cumaná)” (p, 123). Este nuevo dinamismo incluye lógicamente el aumento poblacional, activación de espacios periféricos y toda una nueva dinámica que irá marcando la transformación de éstas tres parroquias principalmente.

Comienza de manera tímida a establecerse un pequeño cinturón periférico que bordeará especialmente a la parroquia Bartolomé Salóm, tal y como se observa en la carta, donde se ha empleado el término: Área de Tensión Urbana, que luego se convertirá en un completo cinturón periférico que irá ascendiendo verticalmente por las laderas de los cerros que bordean a la parroquia Salóm y que se evidenciará en la próxima carta.

Las barriadas antes mencionadas para éste período están en fase inicial, apenas estableciéndose y con una combinación de características rurales y citadinas. Ya que para la década de los setenta como señala Dao (1976): “El área verde de la parroquia Bartolomé Salóm puede considerarse en un 70%” (p, 179), parte de ésta área corresponde a una pequeña porción de lo que hoy conforma el Parque Nacional “San Esteban”.

Ha sido importante para éste estudio establecer relaciones entre la producción petrolera, el aumento poblacional y cómo esto se relaciona con la cantidad de contenedores movilizados en el puerto (tanto de importación como de exportación). Se marca entonces un incremento de estas variables de forma acelerada: Los números y estadísticas consultadas tanto en el INE, en la OCEI y en la propia información estadística de IPAPC y de la Capitanía de Puertos, indican una impactación y reorganización espacial

violenta, sobre todo si se compara con las décadas pasadas donde hay un crecimiento y transformación espacial paulatino, mucho más lento.

Es importante señalar, que aún para ésta periodificación el almacenaje de los contenedores se hacia dentro de los límites infraestructurales del puerto, pero dentro del mismo, se experimentó reorganización y ampliaciones importantes en el número de muelles, cantidad de patios de almacenamiento, tanto techados como al sol, cantidad y disponibilidad de silos y en general el aumento de operadores portuarios, compañías aduaneras y por supuesto compañías navieras.

Al estar la producción petrolera respondiendo a las demandas internas y sobre todo externas, el puerto es objeto de impactación por la situación general del país, el cual ya se había convertido predominantemente en monoexportador, aun y cuando por este espacio portuario no se moviliza petróleo ni sus derivados directos. Pero la dinámica general hace posible que el puerto experimente una gran activación que va a repercutir en los espacios inmediatos al puerto, así como también en casi todo el país, debido a que la mercancía que ingresa por este puerto termina ya desde este periodo, distribuyéndose prácticamente por todo el territorio nacional.

En el siguiente cuadro se comparan los años 1980 y 1990 con respecto a la producción petrolera, los contenedores movilizados en esos años y la población existente. En diez años se registra un crecimiento sustancial. La población que aquí se muestra corresponde a la suma de las tres parroquias en estudio, que representan un alto porcentaje de la población total de Puerto Cabello y donde se evidencia una gran densidad poblacional con respecto al espacio en Km cuadrados. Es decir, aunque el espacio físico de estas parroquias corresponde a una parte no muy extensa de la ciudad, alberga gran cantidad de población, sobre todo si las comparamos con el resto de las parroquias (Juan José Flores, Goaigoaza, Patanemo y Borburata).

El patrón de comportamiento para el manejo de mercancía se perfila desde éste período en ascenso, patrón que se mantendrá en las décadas siguientes, y que influirá directamente en el almacenaje, contratación de mano de obra obrera y especializada, aumento en la intensidad del tránsito y por ende en la construcción de mejores vías terrestres.

En este sentido Ríos (2000) afirma que:" Las áreas más dinámicas fueron el eje Puerto Cabello-Valencia y Caras-La Guaira, en razón directa de la concentración de diferentes actividades: acción del sector público, centro de recepción y distribución de bienes importados y el mayor mercado de Venezuela" (p, 151)

Cuadro 5 Relación Petróleo – Mercancía – Población

	PETRÓLEO	**CONTENEDORES MOVILIZADOS**	**POBLACIÓN**
1980	2.400 Mdb	49.520	41.189
1990	2.700 Mdb	69.623	43.934

Elaborado por Cindy Rojas Fuentes: INE Anuario Estadístico IPAPC 1999.

La cantidad de contenedores movilizados expresa el crecimiento y aumento de los volúmenes de mercancía que ingresa por este puerto. Según las cifras manejadas por el propio puerto, el incremento de la mercancía de importación supera en gran porcentaje a la mercancía exportada, por lo que es en éstas décadas cuando Venezuela se va convirtiendo en un país importador de un número cada vez más creciente de todo tipo de mercancías y productos de toda índole que ingresan al país por ésta vía.

Sin embrago, es en las décadas posteriores dónde este fenómeno se va a evidenciar con mayor fuerza y consolidar más ampliamente. A continuación se muestra un cuadro con cifras de ciertos rubros de importación y exportación para el año 1990 donde su puede comparar la brecha existente entre la mercancía importada y la exportada. Se tomaron cuatro rubros de gran importancia económica como lo son los vehículos, incluyendo los particulares, de carga y destinados al agro, químicos, fertilizantes y la carga a granel que incluye productos como: maíz amarillo, harina de soya, trigo, azúcar, cebada maltera, soya, malaza de caña, aceite de soya, avena, arcilla, bauxita, sebo de res, aceite de maíz, aceite de palma, grasa, sulfato de amonio, piedra caliza, aceite de girasol y granos en general.

Cuadro 6

Mercancía Movilizada por tipo de Comercio. Año 1990

	Importación	**Exportación**
Vehículos (Unidades)	22.367	788
Carga a granel (Toneladas métricas)	2.543.577	126.307
Químicos (Toneladas métricas)	111.568	43.682
Fertilizantes (Toneladas métricas)	161.032	157.224

Elaborado por: Cindy Rojas. Fuentes: Estadísticas del IPAPC (1990)

Se observa la diferenciación numérica entre ambos tipos de comercio, siendo solo el rubro de los fertilizantes los que mantienen un equilibrio entre lo exportado y lo importado, esto por ser los fertilizantes de origen químico derivados del petróleo.

En cuanto a la cantidad de buques, contenedores y carga movilizada por año, se observa un incremento con respecto a las décadas anteriores, lo cual ha impactado en varios aspectos a las parroquias circunvecinas al área portuaria, que son el objeto de este estudio. Además, dicho impacto ha de palparse ampliamente en toda la sociedad nacional y tiene una relación directa con el aumento de los volúmenes de exportación petrolera.

Ya en el país enmarcado como productor y exportador de petróleo, se van produciendo características que van definiendo al menos en las décadas siguientes a Venezuela como un país dependiente del petróleo como principal fuente de ingreso a la vez que se convierte en un país cada vez más dependiente de los productos y mercancías foráneas que el petróleo puede comprar, ocasionando un cambio sustancial en los gustos y necesidades que la población va adoptando y que se incrementarán notablemente en las décadas posteriores.

Se observa en éste cartograma expresiones concretas del manejo portuario y cómo las actividades propias de esta actividad económica mantienen permanentemente relaciones estadísticas con la producción petrolera y la adquisición creciente de bienes importados; que como se ha dicho, influyen de manera directa y evidenciable en el tipo de ciudad que se inicia a partir de éste fenómeno.

Este tipo de ciudad (ciudad-puerto), comienza a generar grandes insatisfacciones e incluso caos, desorganización y grandes contrastes, expresados en conflictos de uso que con el tiempo irán profundizándose.

Para reforzar esta idea se ha construido un cuadro donde se establecen relaciones comparativas entre la producción petrolera, la cantidad total de buques por año atendidos en Pto. Cabello y los contenedores movilizados.

Cuadro 7

Producción Petrolera - Movimiento Portuario			
	Producción Petrolera (Mbd)	**Buques por año**	**Contenedores Movilizados por año**
1970	3.500	721	28.840
1980	2.400	1.238	49.520
1990	2.700	1.593	69.623

Elaborado por: Cindy Rojas

Fuente: Anuarios Estadísticos del IPAPC 1989 y 1999

Aunque se observa un descenso en la producción petrolera para las décadas posteriores a 1970, es una producción sostenida, muy superior a las décadas anteriores, lo cual convierte a Venezuela en un productor y exportador fijo para ciertos mercados internacionales y que hace posible que los excedentes de la renta petrolera permitan un nivel de vida con mayor holgura económica, por lo que, para el sistema económico internacional se convierte el país en un mercado creciente de consumo de todo tipo de mercancías.

Este mercado creciente de consumo, irá en las décadas siguientes demandando una mayor cantidad de productos, por lo que se generará un inmenso negocio de importaciones que aunado a otros tipos de mercancías necesarias para las actividades agrícolas y para la creciente zona industrial implantada, harán de Puerto Cabello, el puerto que maneja la mayor cantidad de volúmenes de importación y en general el puerto no petrolero con más actividad y mayor cantidad de tonelaje movilizado.

Esto se ve reflejado en el aumento sustancial de los buques atendidos para estas décadas y la cantidad de contenedores que va incrementándose notablemente, fenómeno que no se detiene en las décadas siguientes, por el contrario, va en aumento hasta llegar a lo que muchos autores han denominado como la economía de puertos afianzada mayormente en la importación y la poca producción nacional.

En cuanto al uso espacial de la tierra, se observa entonces que la parroquia Unión cambia de residencial a comercial, asentándose allí oficinas y mayormente establecimientos comerciales. En la parroquia Fraternidad que había sido destinada para uso agrícola, en este cartograma se observa un equilibrio entre lo urbano y lo institucional, pero que es reconocida como la parroquia donde funcionan la gran mayoría de las instituciones públicas y privadas. La actividad agrícola en esta parroquia queda eliminada por completo.

Y en la parroquia Salóm, se observa un descenso sustancial en el uso agrícola quedando apenas un reducto de ésta actividad económica y experimentando un creciente uso residencial tanto de urbanismos planificados como de hábitats espontáneos periféricos.

Las ideas antes expuestas se expresan concretamente en el aumento del valor de la tierra donde hay una diferenciación monetaria para el área comercial, residencial y las denominadas áreas de tensión. Es entonces para esta periodificación, el puerto un espacio totalmente incorporado a la ciudad. La cercanía inmediata del IPAPC con las parroquias en estudio y su indiscutible repercusión en cómo se han organizado estas parroquias, cómo ha crecido la población y cómo el espacio se va adaptando a las exigencias y demandas de las actividades portuarias que generan un impacto inmediato en los espacios que le rodean.

También que generan un impacto de dimensiones cada vez mayores en el área CNC y en general de todo el país, debido a la naturaleza de las mercancías movilizadas por este puerto neurálgico para la economía

nacional. Para las décadas siguientes éstas tres parroquias experimentarán grandes transformaciones que repercutirán notablemente en ésta ciudad puerto, sus habitantes y cómo se reorganiza el espacio para la creciente actividad portuaria.

REORGANIZACIÓN ESPACIAL DEL PUERTO: ZONA ALMACÉN. EFECTOS EN LA FRAGMENTACIÓN ESPACIAL III CARTA (1990-2009)

El cartograma anterior es reflejo del inicio de la Venezuela dependiente de los hidrocarburos; es el petróleo el parteaguas definitivo de épocas en Venezuela, cerró un ciclo y abrió otro que ha ocasionado distorsiones que logran expresarse de manera muy concreta en diversos espacios del país.

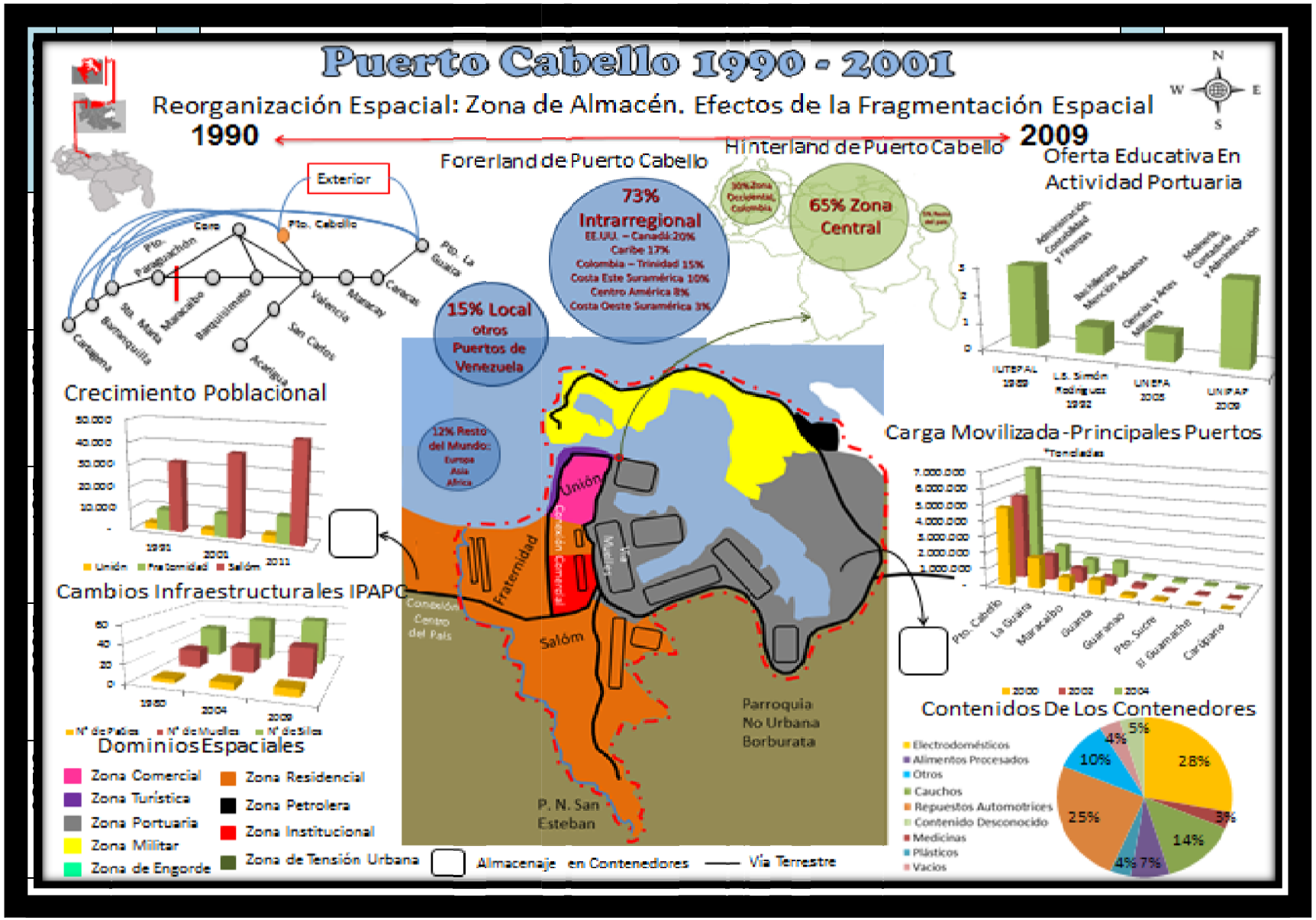
Espacios como Puerto Cabello, cuya actividad económica dominante se asocia a una creciente renta petrolera, ha derivado en expresiones espaciales conflictivas, contrapuestas que aunadas a factores internos consiguen una expresión en muchos casos caótica de la realidad de la ciudad humana, más allá de esa ciudad- puerto histórica que representa grandes ingresos para la nación.

En términos poblacionales, se registra un incremento considerable, lo cual termina saturando los escasos espacios físicos que restaban en las tres parroquias en estudio, dando como resultado, que lo que se había denominado como áreas de tensión urbana; para éste cartograma son ya barriadas establecidas, algunas consolidadas y otras con viviendas improvisadas, alejadas todas de cualquier tipo de planificación urbana.

En otras palabras, entre los años 2005 y 2009 quedan totalmente agotados los espacios de la parroquia Bartolomé Salóm, que había sido hasta entonces la que continuaba creciendo en sentido sur.

A continuación un cuadro comparativo con los censos por parroquia desde 1971 hasta el 2011, que si bien, este último año no forma parte de este estudio, puede facilitar las referencias necesarias por aproximación para el año 2009, año en que no existen registros estadísticos formales.

Se observará cómo va decreciendo la población de la parroquia Unión para convertirse en una parroquia con predominio comercial. Mientras que en Fraternidad luego de un crecimiento poblacional, cae en un decrecimiento cuando se inicia la metamorfosis hacia el predominio institucional. Es la parroquia Salóm la que va a experimentar un crecimiento poblacional importante que llega incluso a agotar el espacio físico de la misma en la actualidad.


Puerto Cabello 1990 - 2001
Reorganización Espacial: Zona de Almacén. Efectos de la Fragmentación Espacial
1990
2009
Forerland de Puerto Cabello
Hinterland de Puerto Cabello
Exterior
Coro
Pto. Cabello
Pto. La Guaira
Pto. Paraguachon
Cartagena
Sta. Marta
Barranquilla
Maracaibo
Barquisimeto
Valencia
Maracay
Caracas
San Carlos
Acarigua
73% Intrarregional
EE.UU. – Canadá 20%
Caribe 17%
Colombia – Trinidad 15%
Costa Este Suramérica 10%
Centro América 8%
Costa Oeste Suramérica 3%
65% Zona Central
15% Local otros Puertos de Venezuela
12% Resto del Mundo: Europa Asia Africa
Oferta Educativa En Actividad Portuaria
Crecimiento Poblacional
Cambios Infraestructurales IPAPC
Carga Movilizada-Principales Puertos
Contenidos De Los Contenedores
Unión
Fraternidad
Salóm
Conexión Centro del País
Parroquia No Urbana Borburata
P. N. San Esteban
Dominios Espaciales
Zona Comercial
Zona Turística
Zona Portuaria
Zona Militar
Zona de Engorde
Zona Residencial
Zona Petrolera
Zona Institucional
Zona de Tensión Urbana
Almacenaje en Contenedores
Vía Terrestre

Fraternidad	19.295	20.004	9.583	10.272	12.185
Salóm	16.748	20.148	31.774	37.322	44.766
Población Total. Parroquias en estudio	42.217	43.189	44.231	50.197	60.181
%Total Parroquias en estudio	38.6%	30.7%	30.5%	29%	29.5%
Total población de Pto. Cabello	109.121	140.574	144.661	173.034	203.701

Elaborado por: Cindy Rojas Fuentes: INE-OCEI

En los distintos años aquí reflejados encontramos que las parroquias que ocupan este estudio, alcanzan un porcentaje importante de la totalidad de la población de la ciudad. Siendo que de las 9 parroquias que conforman este municipio, las tres reflejadas alcanzan en promedio el 31.6% de la población total, en un espacio físico relativamente pequeño si es comparado con la extensión en km cuadrados de las otras parroquias.

Esto supone que desde los tiempos de la colonia hasta la actualidad, el espacio geográfico de Unión, Fraternidad y Salóm fue y sigue siendo de importancia fundamental, estratégica, económica e histórica para todo el municipio.

A diferencia de otros espacios litorales del país, donde ha ocurrido un desplazamiento de actividades autóctonas por actividades económicas emergentes, como el turismo por ejemplo. Siendo el caso de Choroní solo por hacer referencia a un caso concreto, donde según Puerta (2003): “ La actividad cacaotera y de pesca hoy desplazadas y en algunos casos en resistencia, se enfrentan a una actividad emergente: El turismo”...”Sin embargo, otros espacios como Puerto Cabello, desde sus inicios ha sido considerado un espacio portuario, y junto con La Guaira se consolidan con

funciones de importación para satisfacer la demanda de consumo nacional en detrimento de pequeños puertos locales" (p, 48).

Es decir, que Puerto Cabello en el transcurso del tiempo, va a afianzar su actividad portuaria, enfatizado en las importaciones, lo cual queda reflejado en este cartograma, donde es observable los aumentos considerables en los volúmenes de importación; lo cual, hace posible que los espacios infraestructurales del puerto sean desbordados. De manera, que ya no se almacenan los contenedores dentro del puerto. Se dinamizan otros espacios dentro de la ciudad como especies de patios de almacenamiento en áreas cercanas, haciendo de la ciudad todo un lugar de actividades conflictivas coexistentes, en la medida que se enfrentan principalmente el uso espacial residencial con el de almacenamiento.

Por tanto, los cambios que se dieron entre 1990 y 2009, pero que consiguen su máxima expresión del año 2005 en adelante, deriva en una reorganización espacial "ajustada" a los nuevos tiempos donde se desata una vorágine importadora que va a hacer sentir sus efectos en una ciudad que comienza a fragmentarse.

Espacialmente se asiste a una nueva estructura socio-espacial, que va en concordancia con la actividad portuaria como en el pasado, pero que en la actualidad genera una especie de situación caótica evidentemente palpable para el observador común (en términos de almacenaje).

Por tanto, es común observar patios familiares albergando contenedores en forma de apilamiento. Terrenos que fungían como estacionamientos, ahora destinados al almacenaje de contenedores. Inclusive pequeños espacios cercanos al casco histórico de la ciudad también con este nuevo uso. Se convierte el almacenaje en una fuente de ingreso familiar a la vez que se violan las más elementales normas urbanas. También se observan "cinturones de almacenamiento" a las márgenes de las vías terrestres de mayor importancia. Es importante destacar que el almacenaje en

crecimiento va a desbordar ahora a las tres parroquias en estudio, siendo las parroquias Juan José Flores y Democracia las que se activan mayormente con esta nueva modalidad de almacenaje extra muros del puerto.

Durante este período la población económicamente activa se va especializando y tecnificando para la obtención de empleos que se relacionan de forma directa o indirecta con la actividad portuaria. Es en este período que se crea el bachillerato mención: Administración de Aduanas en liceos como el Simón Rodríguez y el Miguel Peña de la ciudad. Se crea en este período también, la Universidad Panamericana del Puerto (UNEPAP), con carreras como Ingeniería en Molinería (el puerto ha tenido silos históricos que almacenen carga a granel líquida y sólida).También las carreras administrativas en institutos de educación superior como el IUTEPAL. La UNEFA, también creada en este período con carreras como Ingeniería Naval y Mecánica, ambas muy necesarias en la región portuaria. De manera que se va creando toda una estructura económica, social, educativa en función a los intereses que se derivan de la actividad portuaria.

En cuanto a la importación y la exportación se experimenta una apertura en el abanico que posibilidades de países que participan, sobre todo de la creciente importación. Por lo tanto el Foreland, (entendido como espacios conectados a un puerto por vía marítima donde los barcos con mercancía puedan atracar o zarpar) y el Hiterland, (entendido como el espacio posterior a un foreland, donde se recogen las exportaciones y se distribuyen las importaciones) para el caso de Puerto Cabello han crecido y es en éste período donde se observa una mayor área de influencia del puerto y mayor capacidad de importación y manejo de las mismas.

Tenemos un Foreland intrarregional que ocupa el 73% de la actividad portuaria, el 12% para el resto del mundo: Europa, Asia y África y un foreland local para otros puertos de Venezuela del 15%.

El Hiterland de Puerto Cabello se distribuye de la siguiente manera: 65% para la zona central del país, 30% para el occidente y Colombia y el restante 5% para el resto del país, debido a que la mayor influencia hacia el oriente y sur de Venezuela lo ejercen los puertos de La Guaira, Guanta y Pto Sucre. Este aspecto será tratado más ampliamente en la carta siguiente, para establecer la relación entre el Foreland y el Hiterland con las vías terrestres internas y externas.

Toda esta creciente actividad portuaria centrada principalmente en las importaciones ha generado un impacto en la ciudad, la cual ha sufrido nuevos procesos de reorganización. Mientras que en otros espacios del país (principalmente en las grandes ciudades), la fragmentación del espacio se ha evidenciado mayormente en la fragmentación de la vivienda; en este caso asistimos a una fragmentación de porciones espaciales en la medida que visualmente se observan divisiones ocasionadas por las pilas de contenedores.

En cálculos elaborados por la propia investigadora sobre el terreno, se logró recopilar información importante sobre el contenido de estos contenedores dispersos por la ciudad y que son la causa de un conflicto espacial, que sin la regulación adecuada, podría desencadenar en problemas mayores para la ciudad humana.

En estos cálculos se pudo constatar, que del 100% de los contenedores inspeccionados (235 de ellos), en algunos casos los residentes cercanos desconocían su contenido y en otros casos sabían que estaban almacenando contendedores completamente vacíos.

La mayoría de estos contenedores, correspondió a productos sólidos no perecederos que pudieran soportar el calor de la costa y las condiciones generales de almacenamiento. En todo caso, la atención se centra en que es ahora el habitante común, de las áreas circundantes al IPAPC el que ha entrado a la dinámica económica de una manera más directa y que inclusive

maneja información que hasta hace cosa de escasos años les era ajena. Los hallazgos fueron los siguientes:

Cuadro 9

CONTENIDOS DE LOS CONTENEDORES	PORCENTAJE
Electrodomésticos	28 %
Medicinas	3.4 %
Cauchos	14 %
Alimentos Procesados	7.2 %
Plásticos	3.8 %
Repuestos Automotrices	25 %
Otros	10.2 %
Vacíos	3.8 %
Contenido desconocido	4.6 %

Elaborado por: Cindy Rojas *Datos recogidos en el terreno

El espacio fragmentado, luce inclusive anárquico y establece un choque con las áreas residenciales, las institucionales y también con el propio casco histórico de la ciudad, Toda vez, que ésta práctica económica va en aumento a medida que aumentan las importaciones. Los habitantes al ser interrogados expresan que se trata de mercancía importada que llega al puerto y que debe esperar por ciertos trámites administrativos para ser transportada y distribuida hacia Valencia mayormente.

Lo anterior conlleva a pensar, como lo afirma González (2005), en su libro, La ciudad venezolana: “¿Cuál ha sido nuestra idea de convivencia, nuestro sentido de ciudad, cuál el espíritu ciudadano? Para responder, proponemos un intento de interpretación de lo que hacemos y somos, que nos permita mirar, desde allí, lo que debemos ser, y no al revés…” Allí se toman en cuenta varios aspectos que tratan de explicar por qué las ciudades venezolanas, son cómo son… “la ciudad es la definición espacio-

temporal de lo común en nuestra sociedad contemporánea, creando a la vez la ciudad en la que vivimos, que es la real y la ciudad en la que quisiéramos vivir…" (p, 8).

En el caso de las ciudades puerto, y en particular para el caso de Puerto Cabello, la actividad económica portuaria prevalece y está por encima del resto de la cuidad y sus necesidades. Para González (2005): "Las relaciones entre el objeto y el concepto no son fijas ni estables, y siempre se encuentran mediadas por las relaciones de producción y consumo" (p, 33).

Por lo cual, si las relaciones entre el objeto y el concepto pueden variar; se observa como el concepto de "patio" o "solar" de las casas, pasa a ser almacén, o depósito transitorio de contenedores. El concepto de casco histórico puede verse amenazado, así como también el concepto de "zona verde" también puede traducirse, según el nuevo concepto en "zona almacén". Todos estos conceptos pueden ser derribados ante el dominio de la actividad económica más fuerte que ha terminado doblegando y fragmentando el espacio.

La lógica económica que no siempre va de la mano con la lógica de la ciudad vivible, indica que a mayor carga movilizada, mayor cantidad de contenedores y por tanto mayor movimiento dentro del puerto y de la ciudad.

Para el caso de Puerto Cabello, es en la actualidad el que detenta la carga movilizada más grande del país (quedan excluidos de este estudio los puertos petroleros), para lo cual se muestra el siguiente cuadro cuyas cifras se expresan en toneladas, es importante señalar que el acceso a este tipo de información se presentó como todo un reto a enfrentar por parte de la investigadora:

Cuadro 10

CARGA MOVILIZADA SEGÚN LOS PRINCIPALES PUERTOS. EN TONELADAS

PUERTO	2000	2002	2004
Pto. Cabello	4.827.709	5.180.498	6.646.686
La Guaira	1.900.787	1.568.063	1.690.087
Maracaibo	863.543	889.540	964.260
Guanta	899.300	518.093	757.226
Guaranao	194.340	229.924	207.072
Pto. Sucre	119.526	72.546	146.112
El Guamache	8.900	42.614	78.759
Carúpano	4.040	23.019	56.294

Fuente: Oficina Central de Estadística e Informática

Los datos obtenidos reflejan el movimiento hasta el año 2004, la obtención de estadísticas actualizadas ha sido una de las tareas más difíciles. Sin embargo, aquí se muestra la tendencia que ha seguido este puerto en cuanto a los volúmenes de carga movilizada, que reviste una significación especial y está relacionado con las importaciones y con las consecuencias para la ciudad humana.

Se observa cómo Puerto Cabello ocupa el primer lugar en cuanto a carga movilizada, y el comportamiento, a diferencia de otros puertos del país, donde ha sido sostenido e inclusive con algunas bajas. Para este caso la tendencia ha ido siempre en alza, en cuatro años duplicó la cantidad de tonelaje movilizado. Es considerado por mucho, el puerto más importante del país y uno de los más importantes de Latinoamérica.

Es importante hacer referencia a las reorganizaciones internas que ha tenido el puerto dentro de sus instalaciones, lógicamente al experimentar un aumento en la carga movilizada, las instalaciones deben ser adecuadas a las nuevas exigencias del mercado. Por lo cual se ha construido un sencillo

cuadro comparativo con tres años distintos para comprender cómo ha sido ese crecimiento interno desde el punto de vista infraestructural:

Cuadro 11

CAMBIOS EN LA ESTRUCTURA INTERNA DEL IPAPC

Año / Tipo de área	1980	2004	2009
N° de muelles	19	27	32
N° de patios	4	7	8
N° de silos	32	46	49
Área de contenedores	5	12	Desborda el área portuaria para almacenaje.

Elaborado por: Cindy Rojas Fuentes: *Anuario del IPAPC 1999

*Entrevistas

Internamente el puerto ha tenido múltiples ampliaciones, siendo que la cantidad de muelles, patios y silos han podido reorganizarse dentro de los límites originales del área portuaria. La cual, en el pasado tenía espacios reservados para ampliaciones.

Lo que no se planificó y tal vez, nunca de previó, fue la incesante actividad importadora, la cual desbordaría años más tarde los linderos del IPAPC y dinamizaría una serie de espacios cercanos, que por estar cerca de las principales vías terrestres serían objeto de una valoración comercial muy distinta.

Otro aspecto importante dentro de la dinámica ocupacional de la población, es la total incorporación de la mujer al campo laboral. Si comparamos las partidas de nacimiento y defunción de los años comprendidos entre 1930 al 1980, se encontrará que la incorporación de la

mujer a la población económicamente activa fue lenta y que los trabajos a los cuales se dedicaba este sector, eran aquellos que se asociaban al sexo femenino: maestras, secretarias, costureras, enfermeras. En todo caso, la mayoría aparece como profesión: Del hogar o Ama de casa.

A partir de 1980, se evidencia en estos documentos, cómo la mujer va profesionalizándose y las posibilidades de empleo al igual que los hombres comienzan a girar en torno a las actividades portuarias de forma directa o indirecta y a los servicios que va necesitando una población en aumento.

Es en estas décadas, de 1980 en adelante, cuando en estos documentos consultados aparece las mujeres como: Licenciadas en Administración, en Contaduría, en Educación, Ingenieras mecánicas y eléctricas y mujeres militares. Por supuesto, también oficinistas, secretarias, ayudantes contables, obreras (palabra que no aparece en los documentos antes de este período). También enfermeras, médicos, bioanalistas, comerciantes, agentes aduanales, entre otros.

En conclusión; en ésta primera década del Siglo XXI; la ciudad portuaria adquiere un aspecto muy diferente debido a la fragmentación espacial, el saturamiento de las parroquias históricas, la consolidación de los cinturones poblacionales periféricos repletos de viviendas humildes, que están en franco ascenso por las laderas de los cerros que bordean el área.

Además de un parque automotor que genera tráfico incesante, no solo del transporte particular, también de la carga pesada que transita a diario por las principales arterias viales. Aunado a graves problemas en la atención que prestan los servicios públicos, el inadecuado manejo de los desechos sólidos, la inseguridad y el peligro de perder espacios del casco histórico, denuncian una ciudad que crece desde la lógica del mercado y se aísla de las ciudades vivibles, del concepto de ciudades saludables.

Es importante hacer mención de la proyección de Puerto Cabello en el mediano plazo, toda vez que se habla de la construcción de una nueva

terminal portuaria y de toda una nueva infraestructura para las actividades de manejo y almacenaje de carga (recepción y despacho: Importación y exportación). Los espacios destinados para ello ya están reservados y de acuerdo a algunas declaraciones de personas del gobierno estatal y nacional, está por realizarse en los años venideros, una enorme inversión para la realización de todo un proyecto portuario, con tecnología de avanzada.

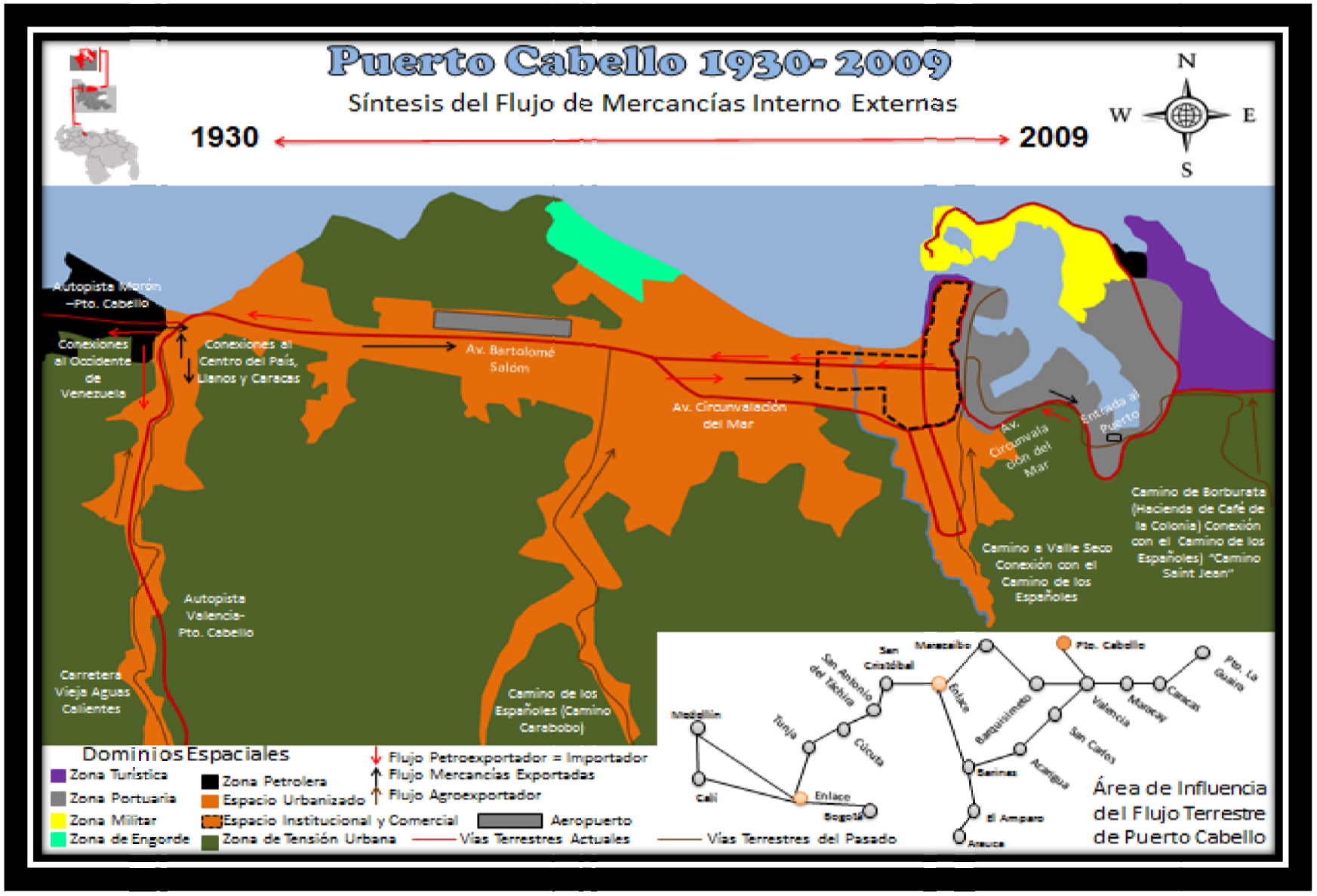
Cabría realizar la pregunta sobre el trato que recibirá la ciudad humana con el nuevo puerto, es imperioso derribar la reproducción de patrones equivocados sobre el manejo de las ciudades-puerto, que como se ha señalado, tienden a ser ciudades utilizadas por su importancia estratégica y se relegan las necesidades poblacionales causando conflictos de uso, degeneración ambiental, entre otros problemas.

CARTA IV
SÍNTESIS DEL FLUJO DE CARGAS Y MERCANCÍAS INTERNO-EXTERNAS. VIAS TERRESTRES (1930-2009)

Las vías de comercialización terrestre que existieron entre Valencia y Puerto Cabello y las que aún se utilizan, aunadas a las más recientes, son el reflejo de la importancia económica que Puerto Cabello como centro de acopio y también como punto inicial de distribución de mercancías ha tenido en diferentes etapas históricas del país. Todas ellas dan testimonio de la importancia de la actividad de éste puerto a los largo de la historia venezolana desde tiempos coloniales.

De manera que para consolidar éste estudio, se hace necesario presentar una carta contentiva de las relaciones existentes en cuanto a las vías terrestres del pasado y del presente, que son necesarias para la comprensión del espacio y su dinámica con respecto al resto del país. La carta muestra las relaciones de las vías terrestres con sus flujos, en relación por supuesto con el transporte marítimo que conforma parte del Foreland de éste importante puerto.

En este sentido se presenta un cartograma donde a partir de una imagen satelital es observable en la actualidad varios de los caminos de recuas que eran utilizados para llevar a mula y luego carretear los productos derivados de la actividad agrícola, a la vez que eran la vía de entrada de productos manufacturados traídos del exterior y por donde además ingresaba la importación de esclavos, también se dio el comercio vacuno y caballar. Estos caminos se encuentran en desuso, algunos utilizados por vehículos rústicos con fines de esparcimiento y aventura, otros ya casi


Puerto Cabello 1930- 2009
Síntesis del Flujo de Mercancías Interno Externas
1930
2009
N
S
W
E
Autopista Morón –Pto. Cabello
Conexiones al Occidente de Venezuela
Conexiones al Centro del País, Llanos y Caracas
Av. Bartolomé Salóm
Av. Circunvalación del Mar
Entrada al puerto
Av. Circunvalación del Mar
Camino de Borburata (Hacienda de Café de la Colonia) Conexión con el Camino de los Españoles) "Camino Saint Jean"
Camino a Valle Seco Conexión con el Camino de los Españoles
Autopista Valencia- Pto. Cabello
Carretera Vieja Aguas Calientes
Camino de los Españoles (Camino Carabobo)
Dominios Espaciales
Zona Turística
Zona Portuaria
Zona Militar
Zona de Engorde
Zona Petrolera
Espacio Urbanizado
Espacio Institucional y Comercial
Zona de Tensión Urbana
Flujo Petroexportador = Importador
Flujo Mercancías Exportadas
Flujo Agroexportador
Aeropuerto
Vías Terrestres Actuales
Vías Terrestres del Pasado
San Cristóbal
Maracaibo
Pto. Cabello
Pto. La Guaira
San Antonio del Táchira
Enlace
Barquisimeto
Valencia
Maracay
Caracas
Medellín
Tunja
Cúcuta
San Carlos
Barinas
Acarigua
Cali
Enlace
Bogotá
El Amparo
Arauca
Área de Influencia del Flujo Terrestre de Puerto Cabello

inaccesibles debido a la vegetación boscosa de la zona montañosa (ramales de la cordillera de la costa), caminos que con el paso del tiempo casi han desaparecido.

Sin embargo, aún existen evidencias que pueden constatarse por vía terrestre “in situ”, también haciendo uso de las imágenes satelitales se puede acceder a ellos. En este último cartograma se visualiza el puerto propiamente, pero además de las vías activas en la actualidad, con las vías de acceso antiguas y la Autopista Valencia- Puerto Cabello, además de otras conexiones de interés.

Las vías terrestres representan en sí mismas toda una dinámica que conlleva aspectos históricos de importancia, aspectos económicos y los referentes al propio ocupamiento y poblamiento de los espacios, así como el resguardo y la defensa de los mismos. Las vías terrestres se erigen con todo un significado y explicación geohistórica que le da sentido a los espacios. La existencia de vías de comunicación es evidencia de la importancia que pueda tener un espacio dentro de la estimación comercial interna y/o externa.

Es decir, desde la antigüedad la construcción no solo de caminos terrestres, también la comunicación marítima, fluvial, lacustre son signos de intercambios avanzados desde el punto de vista económico y representan en sí mismo la importancia o valor comercial que un determinado espacio tiene para una sociedad.

El estudio de las vías de intercambio comercial debe hacerse siguiendo un enfoque interdisciplinario en el cual la Geografía y la Historia aportan sus especificidades para dar una visión en conjunto que logre explicar la dinámica espacial en distintos períodos de tiempo. En tal sentido Contreras (2009) afirma que:

> Puerto Cabello se convierte a partir del siglo XVIII en uno de los principales puertos de la Provincia de Venezuela, dejando atrás el abandono de los siglos anteriores. Dos razones contribuyeron a su

> auge: en primer lugar la instalación en la zona de una factoría de la Compañía Guipuzcoana, y como consecuencia de ello la construcción del Castillo San Felipe con el objeto de asegurar la rada de dicho puerto. (p, 19).

El autor toma elementos de orden geográfico e histórico para luego sustentar y explicar la necesidad de establecer vías de comunicación que permitieran el intercambio de mercancías pero que a la vez fueran en la medida de lo posible seguras, debido a que ya se habían experimentado múltiples asaltos e invasiones por éste puerto.

Por tal motivo proliferan los caminos de recuas entre las montañas. La construcción de éstos fue bastante accidentada, en primer lugar debido a las características de un relieve surcado por formaciones abruptas correspondientes a las serranías que separan a Puerto Cabello de las más importantes ciudades del país y que eran las principales acopiadoras de los productos provenientes de Carabobo, Yaracuy y Lara, así como también de San Carlos como el enlace con los espacios llaneros.

Destacan entre los espacios internos tocados por la dinámica portuaria de Puerto Cabello, las poblaciones aledañas al Lago de Valencia y las zonas montañosas e intermontanas de Aragua: Cuyagua, Cata, Choroní, Turiamo, Ocumare de La Costa y las áreas cercanas a Puerto Cabello; como: El Cambur, Borburata, Las Trincheras y San Diego. También Tucacas y Boca de Aroa. Por otro lado Lara, Falcón y Yaracuy también forman parte de este Hiterland.

En el cartograma se destacan cuatro caminos de recuas principales, pero existieron muchos otros que no solo permitieron el comercio legal, sino que también favorecieron el contrabando, incluso ya iniciado el siglo XX.

Esta problemática del contrabando tendrá su origen en la instalación de la Compañía Guipuzcoana en Puerto Cabello, la que monopolizó el comercio a favor de los vascos e hizo que los intereses de los criollos exacerbaran la construcción de muchos caminos para burlar el control y

tributos impuestos desde España. Esos caminos continuaron utilizándose en las primeras décadas del siglo XX, aún con marcada actividad agrícola.
Los caminos más importantes y de los cuales existen vestigios e incluso algunos activos hasta hoy son:

1.- El Camino de "Aguas Calientes", hoy en día conocido como la "Carretera Vieja Valencia-Puerto Cabello". Uno de las más importantes y que comenzó su construcción hacia 1802, éste camino también fue conocido como el "Abra de Las Trincheras"; pero fue a principios del siglo XX que se mejoraron las condiciones de éste camino y que fue utilizado como el más expedito por mucho tiempo, hasta los años sesenta del siglo próximo pasado cuando fue pavimentado.

Olivar (2006), con respecto a la importancia de ésta vía, que en sucesivas ocasiones confluían intereses en torno a ella para la reconstrucción y mejoramiento para llegar o salir del Puerto, que aún en condiciones precarias constituía la vía más corta y menos accidentada. Específicamente sostiene que tras la guerra independentista: "Nuevamente los grupos de interés representados en latifundistas y agentes comerciales, mueven sus influencias para plantear la necesidad de reconstruir el viejo camino hacia Puerto Cabello por el Abra de Las Trincheras o Aguas Calientes" (p, 33).

Por otro lado, esos mismos intereses se mueven no solo para este camino, importante por demás, también para: "… así como el de mejorar la red de caminos o picas que se dirigían desde Valencia hacia el Lago y hacia las poblaciones como Mariara, Montalbán, Miranda, Bejuma Nirgua, Tinaquillo y San Carlos". (p, 33). Todas estas poblaciones por sus evidentes conexiones e intereses comerciales con Puerto Cabello.

Tal importancia económica revistió éste camino que desde antes de la Guerra de Independencia y posterior a ella, se hicieron grandes esfuerzos en mejorar sus condiciones. (Antes de ella se utilizaba el camino de San Esteban). Nombres reconocidos como Páez y Soublette establecieron en

conjunto una compañía para llevar a cabo dichos trabajos, que había ya adelantado el inglés Enrique Heathron entre 1836 y 1840. Intereses internos y foráneos confluían para llevar a cabo tal obra, pero las condiciones de precariedad económica resultante de la guerra independentista dificultaban el avance. Sin embargo, en estas condiciones, se continuó habiendo uso de éste importante camino comercial.

Posteriormente y según Olivar (2006): “El iingeniero de origen polaco Alberto Lutowski, puesto al frente de la obra, hizo los trabajos de estudio del terreno y levantamiento de planos que se iniciaron en abril de 1842, comenzando el desmonte y nivelación de la ruta en noviembre de ese año”. (p, 36).

A finales del siglo XIX y principios del Siglo XX, El camino de “Aguas Calientes” fue el camino más transitado desde y hacia el puerto. El nombre de ésta importante vía fue dado por la existencia de las conocidas aguas termales de Las Trincheras, y descrito por Olivar (2006) en su investigación de la siguiente, manera:

“ …camino cuyo trayecto se remitiría a seguir el llamado “Abra de Las Trincheras” el cual es una línea de falla geológica que separa el macizo de Nirgua de la Sierra del Litoral abriendo paso al curso del río de Agua Caliente”. (p, 31)

Su tránsito de mercancías declinó con la construcción de la Autopista Valencia-. Puerto Cabello, que se ejecutó con el advenimiento de la etapa petrolera.

2.- El “Camino de Los Españoles”, importante vía de traslado de mercancías en ambos sentidos (Muelles- tierra adentro y viceversa). Este camino de recua también llamado el “Camino de San Esteban”, fue el más utilizado antes de la accidentada construcción del “Camino de Aguas Calientes”.

Este camino además de conectar ya desde el siglo XVIII con los valles de la Cordillera de la Costa, particularmente en las regiones aledañas como Cuyagua, Cata, Patanemo, Turiamo, Ocumare, Choroní, Las Trincheras, San Diego, también conectaba con otras áreas cercanas a Puerto Cabello como El Cambur y el propio San Esteban hasta hoy muy extenso, de gran vegetación y suelos fértiles.

Estos espacios poseían grandes extensiones de arboledas de cacao y tablones de caña de azúcar, todas ellas favorecidas por el caudal de los ríos que afluyen hacia el Lago de Valencia. Paralelamente en Barquisimeto también se cultivaba el cacao, tabaco, caña de azúcar, algodón, maíz, plátanos y yuca. En El Tocuyo se producía en abundancia caña de azúcar, por lo que se constituyó en una vía para trasladar los frutos de la tierra.

Este camino era verdaderamente peligroso y accidentado, Olivar (2006) lo describe en su trabajo de la siguiente manera:

> El camino que originalmente unía Valencia con Puerto Cabello atravesaba el Valle de San Esteban, caracterizándose por tener una pronunciada pendiente cuyas alturas medias rondan los 1500 m.s.n.m. El trayecto llevaba consigo muchas incomodidades, peligros naturales y agotadores días de jornada. Así lo reflejan en sus respectivas memorias algunos de los viajeros extranjeros que tuvieron la osadía de adentrarse por la casi inexplorada geografía venezolana de fines del siglo XVIII y principios del siglo XIX.(p, 30).

Estas condiciones se mantuvieron durante todo el siglo XIX, con algunas mejoras, a la par que había entrado en actividad el “Camino de Aguas Calientes”. El “Camino de San Esteban” serpenteaba las montañas desde la Hacienda Bárbula al norte de Naguanagua hasta San Esteban y de allí caboteaban los frutos de la agricultura hasta los muelles del puerto para ser exportados, siendo un trayecto de cabotaje muy corto. De igual manera era

una ruta utilizada para hacer llegar productos del exterior hacia las principales ciudades del país, utilizando como paso obligatorio a Valencia por su excepcional posición geográfica.- estratégica.

En las cuatro primeras décadas del siglo XX, aún se utilizaba éste camino, todavía de tierra desde tiempos coloniales y con calzadas de piedra. Ya no como destino hasta Valencia o viceversa, era un camino que se interconectaba con caminos secundarios, utilizados por los agricultores del área, aún en actividad, enmarcados todavía en la Venezuela Agroexportadora.

Este camino, aunque más accidentado ponía casi en puerto los productos. El de "Aguas Calientes" llegaba hasta El Palito (aún llega hasta ésta población y es una vía en uso secundario). Desde ésta población que apenas era una ranchería se debían destinar los productos hasta los muelles, en la actual parroquia Unión.

La necesidad imperiosa de contar con más vías hacia Puerto Cabello, hizo posible que ya para 1780 el "Camino de Los Españoles o de San Esteban" y el de "Valle Seco" fueran construidos, en algunos tramos prácticamente eran unas trochas de apenas dos pies de ancho. La dinámica económica así lo exigía, Según Contreras (2009): "Nuevos caminos serían habilitados como el de Valle Seco y el de Saint Jean, pero los principales continuarían siendo el de Aguas Calientes y el de Carabobo, llamado también Camino de Los Españoles. (p, 33).

El "Camino de los Españoles, de San Esteban o de Carabobo", siguió siendo transitado por los hacendados y peones del área de Las Trincheras", Bárbula y San Diego en las primeras décadas del siglo XX, también por los agricultores de Borburata entre caminos interconectados, pero ya no como una vía principal, porque además de la llamada Carreta Vieja (Camino de "Aguas Calientes"), se inicia en los años cincuenta la construcción de la Autopista Valencia- Puerto Cabello, quedando entonces el transito mayor distribuidos entre éstas dos vías.

El “Camino de Los Españoles”, de características naturales, de tierra y piedra, con tramos muy abruptos, quedó completamente en desuso para los fines comerciales. Las extensas haciendas del norte de Naguanagua, de Las Trincheras, de San Esteban y Borburata fueron vendidas, disminuyeron notablemente su producción como consecuencia de la desestructuración de la Venezuela Agroexportadora y con el advenimiento de la Venezuela Petrolera, estas haciendas se hunden en el letargo impuesto por la nueva dinámica económica.

Como vestigio del uso e importancia de éste camino, en la actualidad aún pueden observarse tramos de calzadas de piedras y el llamado “Puente de Los Españoles”, que han resistido el paso del tiempo, la intemperie y condiciones naturales de ésta vasta extensión montañosa.

3.- El “Camino de Valle Seco”: El lugar llamado Valle Seco ha sido ampliamente explicado en cartas anteriores y en documentos explícitos de ésta área, hoy conocida como la parroquia Bartolomé Salóm. Su nombre obedece a su condición de suelo seco y plano en tiempos de sequía, pero que a la llegada del período lluvioso, se convertía en un pantano, lodoso de difícil tránsito. Sin embargo, por allí se abría un camino desde las montañas en los ramales de las estribaciones de la cordillera de la costa para llegar a este espacio plano, intermontano, que a pesar de ser muy accidentado, a su término llegaba prácticamente a los muelles del puerto. Precisamente a los muelles históricos, espacios utilizados desde la colonia. Hoy en día prevalece un reducto del espacio que conserva el nombre original y es un área urbana popular al extremo sur de la parroquia.

Éste camino finalizaba mucho más cerca al puerto, pero el Camino de Los Españoles o de Carabobo, aunque más escarpado y peligroso era más corto desde Valencia. Esta vía era utilizada casi exclusivamente para el traslado de los frutos de la tierra, principalmente cacao y café, aunque en menor medida otros rubros. Los caminos descritos anteriormente no solo eran utilizados para la extracción y colocación de productos en puerto, eran

los más utilizados para la introducción de mercancías, el de Valle Seco quedaba al margen de ésta práctica.

Ya desde 1853 estas vías eran utilizadas normalmente aun siendo peligrosas y difíciles, eran transitadas por arrieros y carreteros que eran empleados por las Casas Comerciales principalmente inglesas y alemanas que ya se habían establecido en Puerto Cabello. Por eso necesitaban más y mejores vías de acceso; al respecto Olivar (2006) afirma con respecto al "Camino de Aguas Calientes": "Necesitaban la inmediata apertura de ésta vía para facilitar el completo surtido de víveres a los detallistas de Valencia y sus alrededores". (p, 38).

Al llegar a Valle Seco, lo peor ya había pasado, los productos eran llevados prácticamente en línea recta y plana hasta los muelles. Esa vía en la actualidad, es una de las avenidas más importantes de la parroquia Salóm, la cual comunica con la entrada histórica hacia los muelles del puerto. Antes del acondicionamiento del Camino de Aguas Calientes, los caminos de Carabobo y Valle seco eran los más importantes. De tal modo que desde el Fortín Solano, estratégicamente ubicado no solo para custodiar la entrada por el mar hasta la ciudad desde la punta de Patanemo hasta los cayos de Tucacas, también desde allí se divisaban las entradas por las montañas hacia el camino de Valle Seco y el Camino de Los Españoles por considerarse vías terrestres vitales para la dinámica portuaria.

4.- el "Camino de Borburata o Saint Jean": Es uno de los caminos menos conocidos y que sirvió de enlace en un principio con el puerto de Borburata. Éste poblado fue fundado mucho antes que Puerto Cabello y fue el camino de entrada para la invasión y conquista hacia la zona de los valles de Tacarigua y de allí se inicia la penetración hacia los valles de los indios Caracas.

La fundación de Borburata se da hacia 1548 y al activarse la agricultura en el área para incorporarse al sistema económico europeo, comienza a funcionar éste camino, que era un sendero ya utilizados por los pobladores

desde tiempos precolombinos. Como consecuencia de una serie de conflictos y saqueos perpetrados por corsarios y piratas, Borburata es mudada de su fundación inicial, ubicándose hacia las montañas donde se encuentra en la actualidad.

Españoles, ingleses, franceses y holandeses habían invadido y atacado Borburata, desde Lope de Aguirre hasta personajes facinerosos como John Hawkins, Jean Bontemps y Francis Drake, quienes entre otras cosas traficaban como negreros desde África hasta las costas de Suramérica.

El renacer de Borburata se sitúa hacia 1800, año en el cual las haciendas del área se encuentran en plena producción, conectadas en poco tiempo hacia el mar. Primero con el puerto de Borburata; y luego al pasar a ser secundario, quedó para puerto de cabotaje con el fin de llevar los frutos de la tierra hasta los muelles de Puerto Cabello.

Haciendas como “El Rincón”, donde se elaboraba el aguardiente “Cachirí", la hacienda “Saint Jean” que da nombre al camino y de la cual existen vestigios actualmente, parte del camino y la antigua casona, hacienda “El Manglar”, “El Encanto”, “Las Marías” que conectaba hasta Las Trincheras, “ La Rosa”, “ Quizandal”, la hacienda “Solórzano” y la hacienda “ Las Ibarra”. Todas estas haciendas muy productivas utilizaban el Camino Saint Jean o el de Los Españoles, de acuerdo a la conveniencia de la ubicación geográfica.

Estas haciendas, junto con las de Naguanagua, San Diego y otros espacios como Tocuyito, Bejuma, Montalbán entre otras, eran haciendas verdaderamente extensas, se trataba de grandes extensiones en manos de latifundistas criollos hijos de los europeos colonizadores. Al cosechar las producciones eran llevadas por los caminos que les fueran más cercanos. En el caso de las haciendas aledañas a Puerto Cabello, una misma hacienda podía hacer uso del camino de Valle Seco, o el de Saint Jean por ejemplo, para destinar sus productos a los muelles, de acuerdo a su extensión, una

parte de la cosecha se transportaba por un camino o por el otro según conviniese.

Al igual que el resto de los caminos, desde Saint Jean se conectaban por una red de caminos internos y peligrosos con el Camino de Los Españoles, Valle Seco y muchos otros caminos que por su importancia menor no vienen al caso en este estudio.

El camino Saint Jean conectaba con lo que en la actualidad es la vía principal de Borburata, que aún es una vía con abundante vegetación a ambas márgenes; vía que serpentea los cerros y que permanece como una población con pocos cambios en comparación con la ciudad de Puerto Cabello.

Con respecto a las vías actuales, principalmente hay que hacer mención a la **Autopista Valencia-Puerto Cabello.** La construcción de ésta vía obedece a la fluctuación en la dinámica económica del país en su relación con el exterior. Era imperiosa la necesidad de construir una vía más moderna que pudiese soportar el tráfico de carga pesada resultante de del aumento en los volúmenes de importación que llegaban a Puerto Cabello. También que pudiera soportar las cargas de materia prima exportada como hierro y aluminio entre otras.

La autopista Valencia- Puerto Cabello es el tramo vial que comunica las poblaciones de Valencia capital del Estado Carabobo y el primer puerto del país, Puerto Cabello. Pertenece al eje vial nacional Troncal 1, que parte desde la capital del país, Caracas y culmina en la ciudad de San Cristóbal en el Estado Táchira, al occidente del país. Por lo tanto, comunica a Puerto Cabello con la capital y es el enlace por autopista con el resto del país.

A finales de los sesenta del siglo XX, se comienzan los estudios topográficos y cálculos de ingeniería para ir concretando los preparativos que pudiesen llevar a cabo tal empresa. Para la época no era práctica la vía de la Carretera Vieja o de “Aguas Calientes” por tener curvas peligrosas, escarpadas y de difícil tránsito para la carga pesada. Además es una vía de

doble sentido con solo un canal para cada dirección que podía reducirse en los pasos de pequeños puentes, lo cual hacía ,muy difícil el tránsito de vehículos de carga pesada. Es en este tiempo cuando se pavimenta la carretera vieja y se mejoran sus condiciones mientras se construye la nueva vía.

La moderna autopista es una vía que sigue prácticamente el mismo recorrido de la Carretera Vieja, ya para este período llamada carretera La Entrada –El Palito, llegando en algunos tramos a ser paralelas, en otros a cruzarse y a empalmarse a los niveles de La Entrada, Las Trincheras y El Palito. La autopista está enmarcada por una topografía montañosa y el valle del río “Aguas Calientes” al norte del área metropolitana de Valencia. Esta vía une varios sitios de interés turístico e histórico.

Esta autopista a diferencia de otras vías del Troncal 1, tuvo una manera diferente de construcción para poder aguantar el alto tráfico, las condiciones climáticas y del suelo y el peso de los vehículos de carga que utilizarían la vía. A la falda de la montaña se le hicieron unas excavaciones para ganar profundidad y tender losetas de concreto armado. El concreto era vaciado “in situ” y cada loseta a lo ancho hacía uno de los carriles de la autopista. Así se podía asfaltar y pintar el rayado.

A pesar de haberse utilizado alta ingeniería de la época para construir la Autopista, ésta no ha logrado sobrevivir a la inestabilidad del terreno, pues es víctima de constantes derrumbes y deslaves en las épocas de lluvia. Sin embargo es la vía que ha cumplido una función determinante en la Venezuela Petroexportadora, donde los volúmenes de importación con toda su mercancía transportada por tierra hacen uso a diario de ésta vía. Además es también la vía de salida de aquellos productos que se exportan.

Toda vez que esta importante arteria desemboca en la localidad de El Palito, hace su empalme con la Av. Bartolomé Salóm que va directo a las instalaciones del puerto en sentido Este. Hacia el Oeste hace su enlace con la vía llamada Autopista Puerto Cabello-Morón, donde se une con el

occidente del país por la vía costera. El flujo por La autopista en sentido Puerto Cabello –Valencia, cumple la función de empalmar con El centro del país, La capital de la República y los llanos.

El primer tramo ya descrito se concretó en el año 1966, pero un segundo tramo estaba planificado ya en el año de 1975: La vía llamada **Variante Bárbula- San Diego- Yagua**, con la finalidad de empalmar la Autopista Valencia – Puerto Cabello con este tramo que bordearía la ciudad de Valencia y colocaría los productos en la Autopista Regional del Centro, en menor tiempo y con menos tráfico. En consecuencia, colocaría las mercancías e insumos en la creciente zona industrial de Valencia. El tramo de la Variante Bárbula- San Diego- Yagua se concretó para finales de la década de los ochenta. Ésta autopista junto con la de Valencia- Puerto Cabello fueron diseñadas con dos canales en ambos sentidos, más el canal de hombrillo.

Avenida Bartolomé Salóm: También conocida como Autopista del mismo nombre; es una vía de gran importancia porque por ella circula toda la mercancía que entra y sale a las instalaciones del puerto. Esta vía fue ampliada y modificada en los años noventa con el fin de satisfacer las necesidades de carga derivadas de la actividad portuaria, además de ser la vía turística al centro histórico y a las playas del litoral carabobeño.

Esta vía desemboca en las cercanías del puerto y empalma con la Avenida Circunvalación del Mar que es la que conecta con la entrada principal actual de las instalaciones portuarias. En la cual se construyó una vía de acceso especial para las gandolas y todo el transporte pesado que trasladará por las vías los contenedores hasta su destino final.

Aunque el tema central de ésta investigación es el impacto en la reorganización del espacio de las parroquias Unión, Fraternidad y Salóm, el impacto general que genera el puerto no puede circunscribirse únicamente a éstas tres parroquias. Se hace necesario comprender que el impacto de Puerto Cabello, sobrepasa las fronteras nacionales. Por vía terrestre el área

de influencia de Puerto Cabello se extiende hasta varias localidades de Colombia al oeste del país.

En la carta se muestra un diagrama que presenta a las principales ciudades del país que conforman el área de influencia portuaria, además de ciudades como Cúcuta, Tunja, Medellín, Cali y Bogotá, donde muchos de los productos que llegan a Suramérica tiene su vía de entrada por Puerto Cabello y estas ciudades colombianas se surten de productos que llegan desde Puerto Cabello por vía terrestre.

Comprende toda una vasta red de carreteras en buen estado que la Venezuela Pertroexportadora podía pagar y que la dinámica portuaria interno-externa necesitaba consolidar para la fluida circulación de todo tipo de mercancías. Esta red de vías consolida un Hiterland importante que se distribuye con el 65% de la influencia portuaria para la zona central del país, un 30% distribuido entre la zona occidental y Colombia y el restante 5% para el resto del país. Es importante destacar que el área de influencia del Puerto de La Guaira abarcará la zona oriental y parte del sur del país.

Las conexiones vía marítima con intenciones comerciales se remontan desde antes de los tiempos coloniales. Pero es con el dominio de España sobre el territorio que se trazan y se hacen recurrentes las rutas comerciales marítimas. Puerto Cabello está conectado prácticamente con el mundo mediante sus transacciones comerciales, también por ser un puerto de conexiones hacia otros destinos.

En la época colonial, el intercambio comercial se realizó predominantemente con España, pero con el tiempo se fueron instalando en Puerto Cabello, Casas Comerciales alemanas e inglesas y en menor grado francesas que importaban mercancía que luego era distribuida hacia Valencia y de allí a diferentes partes del país, especialmente hacia las poblaciones de mayor importancia y poder adquisitivo. En la actualidad el intercambio comercial es de gran magnitud y tiene predominio la importación sobre la exportación, lo cual se ve reflejado en los volúmenes de

contenedores almacenados por toda la ciudad, convirtiendo a Puerto Cabello en una ciudad almacén con todo lo que esto implica y con la evidente imagen de ciudad fragmentada.

El Foreland actual comprende un 73% de carga movilizada intrarregionalmente, entre países del mismo continente (América del Norte, Central y el Caribe y América del Sur). Un 12% para el resto del mundo distribuido entre Europa, Asia y África y el restante 15% que comprende la carga movilizada desde y hacia otros puertos de Venezuela. Así como en el pasado, los productos de la tierra eran caboteados hasta Puerto Cabello para ser embarcados. En la etapa Petroexportadora, se colocaban las minerales y los metales para exportar en Pto. Cabello para sacarlos fuera del país. Parte del Foreland lo comprenden los puertos colombianos de Santa Marta, Barranquilla y Cartagena. Muchos productos o insumos tienen su arribo a Puerto Cabello y desde allí son enviados hacia estos puertos del país vecino. De manera que el área de influencia y distribución es la suma de las vías terrestres, las vías marítimas y el cabotaje necesario para distribuir o embarcar productos.

CAPÍTULO V
PROPUESTA PEDAGÓGICA

EL REPERTORIO FOTOGRÁFICO COMO HERRAMIENTA PEDAGÓGICA PARA LA ENSEÑANZA DE LA GEOGRAFÍA DESDE LA RELACIÓN AULA-CIUDAD.

Las propuestas educativas emanadas de nuestras universidades y en especial desde las Ciencias Sociales, tienen hoy día un marco legal bien sólido en la Constitución Bolivariana de Venezuela. Las mismas deben apuntar hacia un tipo de educación que conlleve acciones ciudadanas que contribuyan a fortalecer la sociedad y que sea la escuela centro del quehacer humano, en concordancia con la realidad que se vive.

Debe ser el plantel educativo el centro del quehacer comunitario y para ello es necesario involucrar a los padres, representantes, responsables, maestros, estudiantes y a la comunidad donde se encuentra asentada la institución educativa.

Al respecto Figueroa (1987): "…lo local se establece como punto de partida para organizar el proceso de planificación hasta alcanzar lo nacional" (p,14). Y más adelante indica:…"un proceso de aprendizaje ligado estrechamente a la problemática de su comunidad, considerando sus intereses y necesidades conduce a la interacción escuela- Comunidad-Comunidad-Escuela" (p.15).

Si el espacio es el resultante de la manera como los hombres se organizan e influyen en el mismo, es el espacio junto con sus protagonistas el objeto de estudio de la Geografía. El espacio más cercano y conocido

para el estudiante, es aquel en el cual vive. Por tanto, ésta propuesta pedagógica apunta hacia una enseñanza de la Geografía donde se aborda a la ciudad de Puerto Cabello como la resultante de condiciones históricas dadas, donde se ha organizado el espacio en atención a esas condiciones que rigen la organización y posteriores reorganizaciones de su espacio. De manera que se hace una Geografía más cercana y adquiere otra valoración no conocida por el estudiante, según el diagnóstico realizado.

Es importante destacar que la propuesta que se ofrece es el resultado de un trabajo ya adelantado con los estudiantes. Es la sistematización de una práctica pedagógica que se ha venido desarrollando con los estudiantes de Educación Media y Diversificada, que para efectos de este trabajo se ha tomado como ejemplo un grupo específico de estudiantes.

Los resultados obtenidos con la práctica del “Repertorio Fotográfico” constituyen una experiencia escolar exitosa, que acerca a los estudiantes al estudio de su realidad local en su vinculación con la realidad nacional e internacional, aspecto muy acorde con una ciudad-puerto como Puerto Cabello.

Se ha tomado la Asignatura Geografía Económica para la sistematización de ésta herramienta pedagógica aplicada en ésta asignatura por considerarla acorde con la temática general del estudio geohistórico llevado a cabo en ésta investigación.

Ésta asignatura que deben cursar los estudiantes del 2do Año de la mención Ciencias para culminar sus estudios de bachillerato; ha sido objeto de algunos ajustes formales en el programa, para incorporar contenidos cuyas temáticas sean más actuales, en la práctica dichos ajustes e incorporación de contenidos no han tenido el éxito esperado. Se ha pretendido vincular de forma más contextualizada la realidad del estudiante con la economía y su impacto en el espacio; en la práctica estas modificaciones no han logrado tal fin y se sigue una práctica tradicional de la enseñanza de la Geografía.

Por tanto, la propuesta pedagógica, pretende vincular la realidad espacial de una zona geográfica como Puerto Cabello, con la vida diaria del estudiantado y con las consecuencias que conlleva para su realidad inmediata.

El programa de Geografía Económica contempla aspectos importantes de la economía nacional de manera generalizada, sectorizándola por zonas económicas de explotación y haciendo algunas conexiones de la producción económica nacional con el exterior y viceversa. También contempla el programa aspectos como rasgos físicos- naturales en su relación con los patrones de localización, población venezolana, diferenciación del espacio, sectores de producción, desequilibrios ecológicos como producto de la acción del hombre, la regionalización, procesos de integración en América Latina y la participación de Venezuela en estos procesos.

Sin embargo, se hace necesario llevar el conocimiento geográfico a un plano vivencial, experimentado, del cual se forma parte y en el cual se sienten las consecuencias o efectos de las prácticas económicas que van a variar de acuerdo al espacio geográfico concreto, todo entendido dentro de un sistema macro que lo contiene. Al respecto Gurevich (1995): “Acercarse a lo inmediato, a lo cotidiano, a través del contacto directo con el medio, estudiar el lugar in situ o realizar estudios de campo, sin duda aumenta la calidad de la indagación acerca de lo real, para luego ir haciendo abstracciones cada vez más complejas” (p. 8).

Esto supone que en un país como Venezuela, el reto de la Geografía es deslastrarse de concepciones tradicionales en la enseñanza y salir del espacio reducido del aula para sumirse en la realidad. El reto de la Geografía es precisamente explicar y abordar el mundo real, aquel donde suceden los fenómenos y que se transforma por razones económicas como motor dinamizador general que impacta y modifica los espacios, según sus características y ventajas físico-naturales o de posición geográfica estratégica.

De manera que un espacio como Puerto Cabello, se convierte en espacio ideal para concebir otra manera de impartir y estudiar la Geografía, por lo que se ha tomado ésta asignatura para tal fin. Otro aspecto importante en las revisiones hechas al programa, es el hecho de que no se dedica suficiente contenido, o no se aborda de una manera más amplia aspectos económicos tan importantes como lo son los puertos comerciales del país.

Sabiendo la significación e importancia de Puerto Cabello para la dinámica económica nacional, en el pasado y en el presente, resulta idóneo hacer uso del propio espacio para que los estudiantes adquieran un mejor conocimiento de su realidad y de la importancia de su ciudad a nivel nacional e internacional. Lo que representa el pasado agrícola y lo que significa en la actualidad en un país con una economía de puertos y una producción propia disminuida que ha favorecido enormemente los volúmenes de importación.

Específicamente el puerto de Puerto Cabello es apenas tratado en el programa y así lo evidencian los libros de texto adaptados al mismo y consultados para los fines de éste trabajo. Por otro lado, señalan a La Guaira como la principal entrada de importaciones y principal puerto del país; de acuerdo a este estudio y el volumen de información manejada, en los textos existe un error al respecto.

Se ha considerado que por la repercusión de éste espacio para la dinámica económica nacional, merece un aparte para dedicar un mayor esfuerzo de estudio. Por otra parte, la versatilidad que presenta desde el punto de vista geohistórico, hace posible que partiendo de ésta realidad portuaria se estudien diversos aspectos partiendo de un espacio de consecuencias o un espacio resultante (Sucesión de tiempos históricos). En la propuesta y con la utilización de las imágenes y de la propia ciudad-puerto como recursos, se abordaron temas tales como:

-Poblamiento y expansiones urbanas

-Actividades económicas de la colonia.

-La exportación de café y cacao.

-Exportación de otros productos del suelo.

-La importación.

-Venezuela Agro- exportadora.

-Venezuela Petro- exportadora.-Renta petrolera.

-Sustitución de Importaciones.

-Implantación de la Zona Industrial Central del país.

-Vialidad, pobreza, servicios públicos, salubridad, inseguridad.

-Espacios subordinados.

-Movimientos migratorios.

-Patrimonio histórico.

- Manejo de desechos sólidos.

- La importancia Puerto Cabello dentro del sector terciario

Ante esta realidad, se hace necesario que el estudiante comprenda el impacto de un espacio como Puerto Cabello, debe estudiarlo y comprenderlo como habitante porteño, como venezolano y como receptor en el que han repercutido las consecuencias desde tiempos de la colonia hasta la Venezuela petrolera.

En éste marco de ideas se diseñó una propuesta a la que se ha titulado: **“**El repertorio fotográfico como herramienta pedagógica para la enseñanza de la geografía desde la relación aula-ciudad”**.**

Etapas de la Propuesta Pedagógica

Antes de plantear la sistematización del trabajo y experiencias, es necesaria una evaluación del contexto escolar, porque permite conocer la situación socio-espacial con la finalidad de desarrollar ejes de acción que tomen en cuenta todos los actores del proceso educativo.

Es importante saber que por la cercanía del liceo al área portuaria y a las crecientes zonas almacén improvisadas, a la vez que se encuentra en un área donde se presentan intensos problemas sociales. Hacen que éste plantel sea conflictivo desde varios puntos de vista. Sin embargo, no fue limitante para motivar a la consecución de objetivos que tienden a ser transformadores e inspiradores, tanto para los alumnos como para la comunidad y otros docentes.

El entusiasmo mostrado por el estudiantado integrante del 2do año de Ciencias “B”, del Liceo Bolivariano “Simón Rodríguez”, se debió entre otras cosas, al sentirse identificados con un recurso tan inmediato, atractivo y accesible como lo es: La imagen

Siendo las cámaras fotográficas, los teléfonos celulares, el Internet y las imágenes satelitales las herramientas más expeditas y a la mano con la que pudieron contar para alcanzar los objetivos de la propuesta.

1.- Exploración de necesidades

1.1.- Características del Plantel:

Se trata del Liceo Bolivariano “Simón Rodríguez”, Ubicado en la Av. José Alí Lebrún en el sector de Segrestaá de la parroquia Fraternidad del Municipio Puerto Cabello. El plantel labora en dos turnos, en la mañana de 7am a 12:30 pm para 7mo, 8vo y 9no grados y en la tarde en el horario de 1:00 a 5:30pm para los estudiantes de 1ero y 2do año de las menciones de Ciencias y de Administración de Aduanas.

En total se atienden cerca de 1.800 alumnos, en 40 aulas, posee un auditorio espacioso que es el sitio para impartir clases de danza, música, y donde se presentan los actos y se hacen las reuniones de Padres, Representantes y Responsables. Tiene una cocina con un comedor insuficiente, lo cual hace que los estudiantes deban ingerir los alimentos en las escaleras, en el piso o donde logren acomodarse para tal fin.

Tiene biblioteca medianamente dotada, que a la vez sirve de sala de reuniones para los docentes, una pequeña plaza central, una cancha muy pequeña, sin las medidas correctas e insuficientes para la cantidad de estudiantes que hacen vida allí.

Una cantina, no hay bebederos (es imperioso llevar el agua desde su casa) y los baños también resultan insuficientes para la cantidad de personas que asisten diariamente. Existe una sala de informática dotada con 15 computadores que funcionan muy bien, con aire acondicionado para proteger los equipos. Ocho oficinas distribuidas entre la Dirección, Sub Dirección (Académica y Administrativa), Control de Estudios y Evaluación y las distintas coordinaciones o seccionales. No hay área de estacionamiento. El problema de la escasez de agua es diaria y en ocasiones es necesario suspender las actividades porque debido a la gran afluencia de personas, la limpieza es condición necesaria para el normal desenvolvimiento de las actividades, sin embargo los directivos activan medidas para que esto ocurra lo menos posible.

1.2.- Necesidades de los Maestros

En cuanto a las necesidades del personal docente, para fines de la propuesta, se han tomado los profesores que trabajan directamente con asignaturas de Ciencias Sociales, específicamente con Geografía Económica (3 en total). Entre las necesidades y hallazgos se encuentran:

-.Desconocimiento del enfoque geohistórico y del objeto de la Geografía.

-.Apego a uno o varios textos de la asignatura según el año.

-.Desconocimiento y duda ante la idea de tomar al espacio como punto de partida para planificar el trabajo escolar

-.Desconocimiento de cómo adecuar el espacio- realidad circundante al programa que se exige para la asignatura.

-.No hacen uso del trabajo de campo para hacer de la Geografía una ciencia de la realidad.

En vista de la realidad y de la necesidad de que los docentes pudieran comprender el espíritu de la propuesta, aunque posteriormente se tomó como grupo piloto solamente al 2do de Ciencias “B” (34 alumnos) la idea fue compartir la propuesta y que todos los profesores de Geografía y otros de Ciencias Sociales que quisieron unirse al grupo, pudieran también opinar, participar e ir monitoreando las actividades.

Por otro lado se necesitaba de la aprobación de la Directora del plantel, en cuanto debíamos tener los permisos necesarios para “sacar” a los alumnos hacia la calle, hacer trabajo de campo, visitas guiadas y captar todas las imágenes que fueron necesarias para los propósitos planteados.

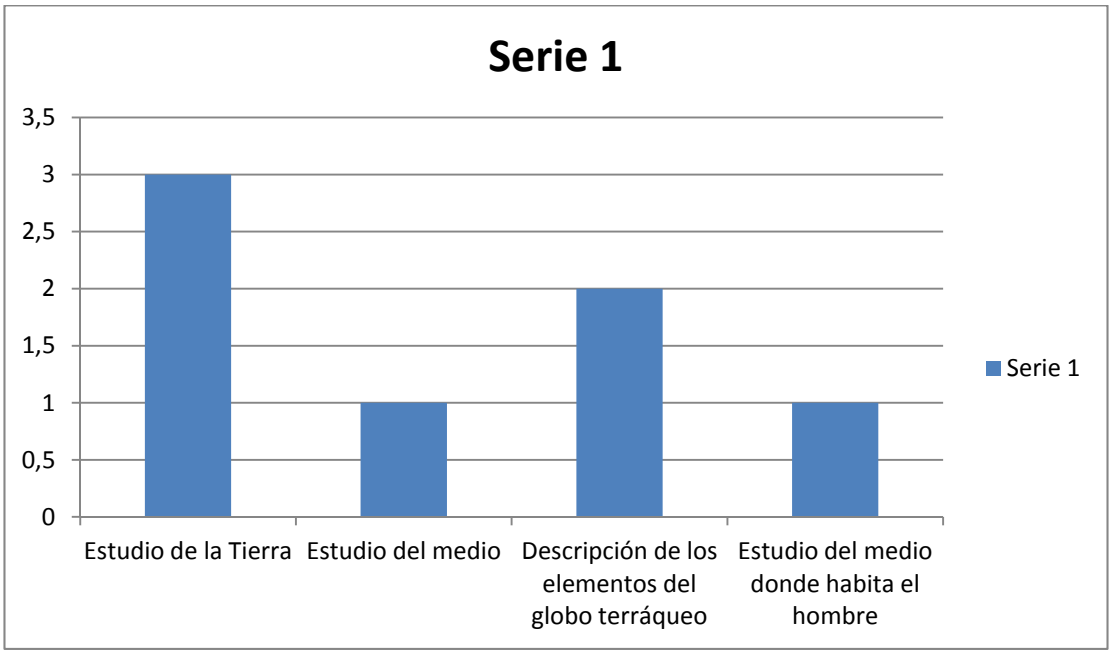
El docente de bachillerato tiene la limitante del trabajo por horas académicas, por lo cual tomar períodos largos para ausentarse con un grupo determinado del plantel puede acarrear consecuencias con respecto a otros grupos que debe atender y puede traer roces con otros colegas. Sin embargo se trató de manejar esta variable lo mejor posible.

A los docentes de Ciencias Sociales se les aplicó un instrumento indagatorio en el cual debían exponer sus ideas y opiniones. Casi todas las preguntas eran abiertas, con la finalidad de conocer cómo llevan a cabo su trabajo escolar en las asignaturas correspondientes a la Geografía. Se decidió aplicar el instrumento a los tres docentes que laboran con Geografía Económica, pero también a cuatro docentes más que se interesaron en la propuesta y se mostraron abiertos a participar. De manera que esto le permite al estudio tener una idea de lo que piensan los docentes del área de Ciencias Sociales dentro de la institución.

De las respuestas analizadas se pueden extraer las siguientes conclusiones con respecto al trabajo escolar y visión de la Geografía que poseen los docentes participantes de la propuesta.

Con respecto a la pregunta N° 1, de los siete docentes, cinco han trabajado con la asignatura Geografía Económica, lo cual es beneficioso para la intención de éste trabajo.

La pregunta N° 2 se refiere al criterio del docente sobre cuál es el objeto de la Geografía, las respuestas fueron variadas, de modo que se ha diseñado el siguiente gráfico.



Se evidencia que el objeto de la Geografía es variable para los docentes y que solo uno de ellos manifestó que es el hombre que habita el medio el protagonista u objeto de la Geografía. Los demás acuden a la concepción tradicional de la Geografía.

En referencia a la pregunta N°3, tres de los siete docentes dijeron tener al menos algún conocimiento sobre el Enfoque Geohistórico, sin embargo se trata de ideas muy generales que no se emplean como método continuo de enseñanza de la Geografía. Por otro lado, no existe una vinculación o al menos correlación de los contenidos entre los profesores de Geografía e Historia, de modo que cada cual trabaja de forma parcelada y aislada, cada

uno cumpliendo sus programas y siguiendo una planificación individual. Inclusive, se pudo constatar que los docentes que imparten una misma asignatura no se reúnen a planificar contenidos y estrategias, es un trabajo individual y parcelado.

En cuanto a la pregunta N° 4, se indagó sobre los insumos que utiliza el docente para preparar sus clases, destacando las siguientes fuentes: Internet, libros de texto ajustados al programa, prensa, guías u otros. Los mapas no fueron mencionados como recurso visual.

Con respecto a la interrogante N° 5 en referencia a la utilización del trabajo de campo como herramienta en el estudio y abordaje de la Geografía, los siete docentes manifestaron no haber utilizado este recurso didáctico para la consecución de sus objetivos escolares. Los docentes esgrimieron varias razones por las cuales no habían realizado trabajos fuera de los muros del plantel. Por lo que se deduce que la realidad inmediata no se utiliza como el laboratorio de trabajo de la Geografía.

La pregunta anterior está muy relacionada con la última del cuestionario, donde se le preguntó a los docentes si han utilizado la realidad cercana al plantel y la propia ciudad en la planificación de su trabajo escolar. En dicha pregunta solo dos docentes asintieron en decir que han utilizado la realidad de la ciudad al menos para planificar, hacer referencia, utilizar fotografías, ofrecer ejemplos, pero sin la utilización del trabajo de campo. El resto de los docentes afirmó no utilizar la realidad cercana al plantel en la práctica del trabajo escolar diario.

1.3 Necesidades de los Alumnos:

En cuanto a las necesidades económicas, afectivas, conflictos familiares, alumnos trabajadores, alumnos (as) que ya son padres y madres, embarazo precoz, alumnos con regímenes de presentación en la LOPNA por infringir la ley, que cambian de residencia, que han caído en vicios como el tabaquismo, alcohol y drogas, alumnos con problemas hacia las figuras

de autoridad, alumnos violentos o desafiantes; de éste tipo de problemas y necesidades hay y en forma alarmante, conseguir llevar a estos estudiantes al término de su educación secundaria, es todo un reto.

En la encuesta socio-económica practicada a los estudiantes del 2do de Ciencias “B”, se encuentran evidenciados muchos de estos problemas. Pero a pesar de esta situación, que lógicamente es lamentable y llama a la reflexión sobre el futuro de los jóvenes del país, en diálogos exploratorios con los muchachos, el 100 por ciento de ellos expresó estar interesados en aprender Geografía e Historia fuera de las aulas de clases o de otra manera. Por lo que la intervención pedagógica de los espacios de interés fue fácil, en cuanto se contó con el entusiasmo y el trabajo de los estudiantes, que si bien al principio no estaban muy claros en cómo hacer las actividades, rápidamente captaron la idea de lo que se pretendía de ellos.

El diagnóstico escolar se hace necesario por varias razones: la primera, porque permite tener un mayor conocimiento de las personas con las que se ha de trabajar, para direccionar mejor las estrategias a utilizar, aprovechar las fortalezas y mejorar las debilidades existentes.

Segundo, el diagnóstico aporta insumos necesarios que luego serán utilizados dentro de la propuesta y planificación de contenidos y actividades, tal y como se hizo con éste grupo de estudiantes del Segundo de Ciencias “B”. Información como el lugar de nacimiento, ocupación de los padres, qué observan los estudiantes en su recorrido Hogar-Liceo-Hogar, las asignaturas que son de su gusto y aquellas a las que no le dedican tiempo, ni esfuerzo porque le desagradan (lo cual permite activar mecanismos para motivar a los estudiantes), si tienen hijos, cuál es la situación en el hogar. Toda ésta data e información es utilizada dentro de la planificación y como recurso para explicar su propia realidad.

El instrumento fue aplicado manteniendo el anonimato e instando a los estudiantes para que contestaran de la manera más franca, libre y sincera previa la explicación del sentido y utilidad que tendría ésta información.

Cuadro 12

Aspectos socio- económico-afectivos

Sexo	Edad	Son Padre/Madres
21 Femenino	17 años 22 estudiantes	7 Si
13 Masculino	16 años 9 estudiantes	27 No
	18 años 3 estudiantes	

Es importante observar cómo el curso se presenta bastante heterogéneo, en cuanto que existen estudiantes que ya han alcanzado la mayoría de edad mientras que otros son menores de edad, cosa que para efectos legales reviste toda una importancia como individuo “responsable de sus actos”.

En líneas generales las edades se encuentran dentro de los parámetros esperados para el año cursante. Más de la mitad del curso corresponde al sexo femenino, en este particular se hicieron comparaciones con otros cursos de 2do del Diversificado tanto de la mención Ciencias como de Administración de Aduanas y para la mayoría de los casos , la matrícula es más alta para el sexo femenino que para el masculino, lo cual supone entre otras cosas que los estudiantes del sexo masculino tienen mayor tendencia a abandonar los estudios, a incorporarse al campo de trabajo u otras actividades que lo alejan de la culminación de sus estudios de bachillerato.

También se observa que siete de los 34 estudiantes ya son padres o madres, una de las estudiantes tiene ya a sus 16 años dos hijos. En su totalidad los padres (masculinos) dijeron que sus hijos viven con la madre, no con ellos. En el caso de las muchachas, los hijos viven con ellas y sus padres o en todo caso la madre, los cuales les están ayudando a criar a sus

hijos para que ellas puedan terminar de estudiar y obtener el título de bachiller.

Cuadro 13

Aspectos Socio- económico- afectivos

Lugar de Nacimiento de los estudiantes

Puerto Cabello	Valencia	Morón	Otros
28	2	1	3

La mayoría de los estudiantes son porteños por nacimiento, lo cual fue de gran beneficio para la propuesta, debido a que están inmersos en ésta realidad desde su nacimiento, el resto de los estudiantes que no nacieron en Puerto Cabello, llegaron a temprana edad cuando sus familias se trasladaron por razones de trabajo hasta esta ciudad.

Cuadro 14

Aspectos socio- económico-afectivos

	Alumnos que Trabajan	Problemas en el Hogar	Problemas con la LOPNA	Gusto por el estudio
SI	16	13	2	22
NO	18	21	32	12

Casi la mitad del curso corresponde a estudiantes que trabajan, el horario de estudio para el Diversificado es de 1:00pm a 5:30pm. Éste horario les permite trabajar en las mañanas, antes del inicio de la jornada escolar en el liceo. Algunos trabajan con sus familias en la economía informal y se destacan algunos trabajos como cauchero, embalador de supermercado, caletero, quemador de Discos compactos, puestos de ventas en las calles del centro (Casco Histórico), alquiler de teléfonos y venta de comida.

Trece estudiantes en su mayoría de sexo masculino, manifestó tener algún tipo de problemas en sus hogares. Principalmente los problemas se derivan de la dificultad con las figuras de autoridad dentro del hogar, que puede ser la madre, una abuela, tíos o padrastros.

Surgen problemas debido a los horarios que se establecen, a las compañías que frecuentan los muchachos, por algunos hábitos no deseados, el no ocuparse de sus hijos (en el caso de los estudiantes que ya son padres), por el incumplimiento de deberes dentro del hogar, violencia doméstica, problemas de interrelación con los padrastros, ausentarse del hogar sin avisar y sin manifestar dónde estarán, el no aportar dinero al hogar. Éstos son los problemas que viven los estudiantes en sus hogares, lo cual constituye una realidad que hay que afrontar y sopesar al momento de evaluar y de planificar el trabajo escolar.

Para el caso particular de éste curso hubo dos casos de estudiantes de sexo masculino con régimen de presentación, por causa de problemas de tipo legal. Uno por participar de forma indirecta en el caso de un intento de violación y el otro por asalto a mano armada en un colectivo público. Estos estudiantes debían presentarse regularmente en la Fiscalía y mantener una buena conducta dentro y fuera del plantel educativo, además de comprobar que estaban asistiendo regularmente a sus actividades escolares y cumpliendo con las asignaciones.

De modo que para estos casos específicos, se debió tener especial cuidado y estar en permanente monitoreo junto con sus representantes, sobre todo para asegurar la asistencia al liceo y cumplimiento de sus asignaciones.

Doce de los 34 estudiantes manifestaron que no les gusta estudiar, o que no les gustan algunas materias en particular. Están allí porque se les exigen culminar sus estudios secundarios, porque sus familias así lo quieren o se lo exigen. Quieren terminar para no tener que estudiar más, por lo que no tienen mayores aspiraciones de cursar estudios a nivel superior.

En cuanto a la pregunta del cuestionario acerca de con quién viven los estudiantes las respuestas fueron las siguientes:

Cuadro 15

Familiar o persona con la que vive el estudiante

Solo el 12 por ciento de los estudiantes vive con ambos padres, la mayoría vive solo con la madre y hermanos, en muchos casos con la compañía de otro hombre que funge como padrastro. Otro grupo manifestó vivir con algún pariente como abuelas, madrinas, tíos o con hermanos mayores que se han ocupado de ellos. Algunos de estos muchachos que viven con otras personas mantienen relaciones afectivas con sus progenitores, en otros casos no ocurre así y los familiares se han encargado completamente de su familiar, mayormente menores de edad.

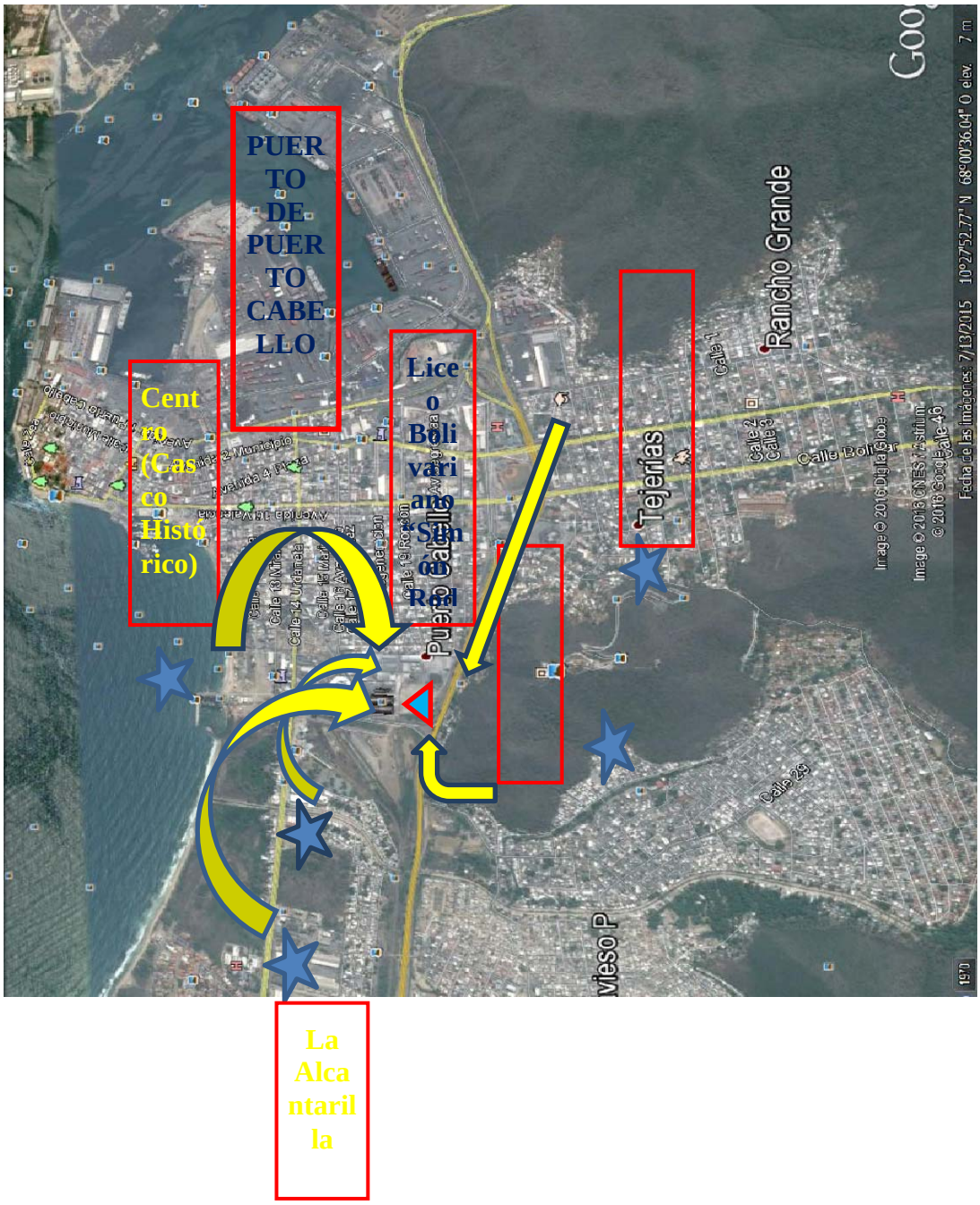
Se observan hogares disfuncionales, donde los padres o madres no cumplen cabalmente sus roles y donde la responsabilidad de estos en muchos casos debe ser asumida por otra persona. También existe la figura del padrastro rotativo, aquel hombre que vive un tiempo con ellos, por diversas razones se va, en muchos casos dejando a un hermanito como

otro miembro de la familia, el cual se queda en el hogar materno y muy probablemente, esta figura masculina sea sustituida por otra, lo cual inicia o incrementa los problemas dentro del seno familiar.

Por razones de zonificación escolar, los estudiantes viven cerca de los planteles educativos dentro de su área residencial cercana. Muy cerca al Liceo Bolivariano “Simón Rodríguez” se encuentra el Liceo Bolivariano “Miguel Peña”, los separa solo una avenida, esto ha traído problemas de violencia que se han venido registrando desde hace décadas y que forma parte de la dinámica compleja del liceo

Para el caso de ambos liceos se aplica la misma zonificación, por lo que estos muchachos no solo estudian en liceos vecinos, también son estudiantes procedentes de las mismas comunidades, sin embrago se presentan problemas por riñas, asuntos entre grupos bien definidos, problemas de drogas e incursión en la vida delictiva. Es sin duda un plantel con dificultades que solo con la educación y la motivación se puede lograr vencer la desidia, los vicios y la pérdida de la juventud.

Por tal motivo encontramos que las comunidades que aparecen como los lugares de residencia de los estudiantes del 2do de ciencias “B” son: Tejerías, La Alcantarilla, Rancho Grande, Urb. Segrestaá y Casco Histórico. Esta información es muy importante porque permite elaborar el área de influencia del plantel y los estudiantes se comprenden a si mismos como parte de un espacio mayor, de una dinámica con el plantel, con la ciudad, con las instituciones, con la actividad de sus padres y todo lo que define a Puerto Cabello como ciudad.



En la imagen se puede observar la cercanía de los lugares de residencia de los estudiantes con el plantel educativo, a la vez que se evidencia que forman parte de las parroquias del estudio: Unión. Fraternidad y Bartolomé Salóm, ello permitió establecer relaciones con la historia de la ciudad desde su fundación y cómo el espacio se ha ido transformando a

causa de la actividad portuaria como ente dinamizador del espacio que ellos habitan.

Cuadro 16

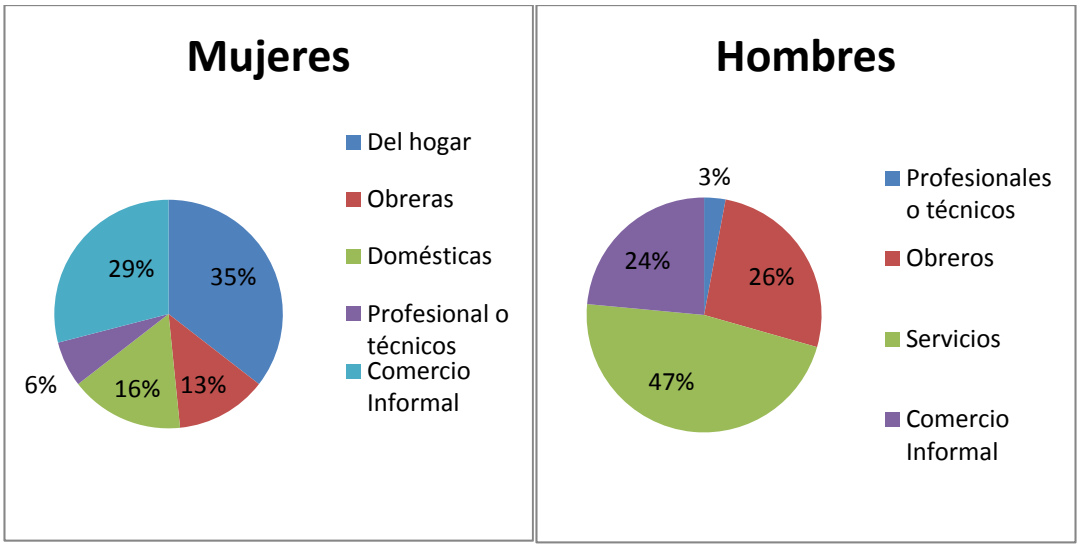
Relación de sectores y Parroquias

Parroquia Unión	⟹	Casco Histórico y La Alcantarilla
Parroquia Fraternidad	⟹	Urb. Segretaá
Parroquia Bartolomé Salóm	⟹	Rancho Grande y Tejerías

Se pidió a los estudiantes información referente a la ocupación de seis Padres, Madres, Representante o Responsables con la finalidad de establecer relaciones con la dinámica económica portuaria y cómo han ido variando las ocupaciones y oficios de la población económicamente activa.

Cuadro 17

Ocupación de los Padres, Madres, Representantes o Responsables



En el gráfico se observa los oficios de los hombre y mujeres que son los padres o madres de los estudiantes, en los casos donde viven con otro familiar ofrecieron el oficio u ocupación de las personas con quiénes viven. En el caso de las mujeres destaca como ocupación las labores del hogar,

aunque a veces estas las combinan con su trabajo como doméstica o con la atención de algún puesto de venta en la economía informal.

Las obreras trabajan en labores de mantenimiento en oficinas o instituciones, siendo que solo se presenta el caso de dos profesionales: una enfermera trabajadora del IVSS y una administradora.

Para el caso del sexo masculino se presentan unas variaciones sobre todo en lo que se ha agrupado como servicios. Allí destacan oficios como chofer, latonero, oficial de seguridad, herrero, electricista, soldador. También hay un grupo que se dedica al comercio informal, otros laboran como obreros siendo que cuatro de ellos lo hacen dentro del IPAPC y por último destaca un técnico en manejo de tableros y grúas automatizadas.

El 100 por ciento de los estudiantes llega al liceo por sus propios medios e igualmente se retiran bien sea a pie o tomando el transporte público. Saber el lugar de residencia de los estudiantes permitió elaborar el Área de Influencia Escolar usado como base una imagen satelital, allí se le adicionó información sobre los lugares de mayor interés en las inmediaciones del plantel, su cercanía al IPAPC, al casco histórico y a las tres parroquias objeto de éste estudio.

En el cuestionario se pidió a los estudiantes exponer de forma escrita todo lo que observaban en su recorrido al liceo y de vuelta a sus hogares; se elaboró un cuadro con los objetos, formas, vialidad y otras observaciones que ellos realizaron. Posteriormente esto fue reforzado con el trabajo de campo debido a que constituye información relevante, de fácil acceso para los estudiantes y con un significado

Cuadro 18

Qué observaron los estudiantes (Recorrido Hogar-Liceo-Hogar)

Elementos	Cantidad
Casas viejas	17
Casas recientes	23
Edificios residenciales	12
Centros comerciales	6
Árboles	25
Contenedores	21
Calles	30
Avenidas	23
Elevados	9
Gandolas	26
Camiones	24
Oficinas	30
Entidades Bancarias	11
Centros de Salud	8
Rieles	13
Tren de carga	20

La cantidad de la segunda columna se refiere a las veces que fueron mencionadas las formas o elementos espaciales , es decir cuántas veces salió reflejada esa observación de acuerdo a los 34 alumnos que hicieron el ejercicio que formó parte de la exploración.

Elementos como los contenedores, las gandolas, los camiones, el comercio, las entidades bancarias, los rieles y el tren de carga son elementos que obedecen a una lógica portuaria, a una actividad económica específica, la cual ellos observan diariamente y de la cual no se percatan.

También por estar el liceo en la parroquia Fraternidad, segunda en fundarse históricamente y muy cerca de la parroquia Unión que contiene el

Casco Histórico, se observa cómo los estudiantes identificaron las casas pertenecientes al pasado colonial y las edificaciones más recientes.

Los centros de salud, oficinas y edificios residenciales obedecen a la combinación del uso residencial con el uso institucional de la parroquia Fraternidad.

En otras preguntas se hace referencia a la asignatura de Geografía Económica y su relación con la ciudad a la vez que se pregunta si les gustaría que se organizaran actividades de campo donde saliéramos del liceo e hiciéramos recorridos por la ciudad para buscar información importante en la misma realidad. Era necesario saber qué sentían los alumnos con respecto a la Geografía Económica, cómo estaba siendo abordada y si realmente estaban entendiendo la importancia de la misma, más allá de eso, qué papel juega una ciudad como Puerto Cabello en la estructura económica del país.

Cuadro 19

Geografía Económica y Trabajo de Campo

	Entiendes Geografía Económica	**Te gustaría realizar trabajos de campo por la ciudad**
SI	20	34
NO	14	0

El problema del no comprender la Geografía Económica radica en el método que se utiliza, teniendo a la mano una ciudad con características específicas e importantes que la hacen única en el centro del país y en Venezuela, cómo no utilizar este recurso que es la realidad misma en la que los estudiantes viven, en la que se desenvuelven y en la que a futuro harán vida familiar y productiva. Ciertamente es lógico, que en su totalidad los estudiantes hayan manifestado querer una forma distinta de abordar la

educación, los contenidos de estas asignaturas pertenecientes a las Ciencias Sociales.

El aspecto anterior se relaciona directamente con otras de las preguntas realizadas: ¿Te gusta la Historia? ¿Te gusta la Geografía? A lo que muchos contestaron que no les gusta, que les causa tedio, que son fastidiosas y que no saben para qué les sirve. La propuesta persiguió también brindar al estudiante otra visión de la Geografía y una forma más dinámica y contextualizada de abordarla, logrando un interés y mayor provecho de los contenidos trabajados.

Para los efectos de esta propuesta, era necesario saber cuántos estudiantes tenían acceso a Internet, cuántos poseían teléfonos celulares con cámara y en caso de no tener computadora en casa, saber si tenían acceso en casa de algún familiar o un chat cerca de su residencia, con la finalidad de asegurar el éxito de la propuesta. Siendo que el nombre de la propuesta hace referencia a la utilización de la imagen como recurso fundamental en la construcción de nociones geohistóricas y abordaje idóneo de los cambios espaciales presentes en su realidad.

Cuadro 20

Acceso a computadoras, cámaras digitales e Internet

Teléfono con cámara	**Cámara digital**	**Acceso a una Computadora (en casa o en un chat)**	**Acceso a Internet (en casa o en un chat)**
16	9	34	34

Aunque no todos los estudiantes tienen una cámara o teléfono que permita captar imágenes, el número que si tienen acceso a estos recursos complementa al resto al momento que se requirió el trabajo por equipos. El acceso al Internet y computadoras no representó dificultad, debido a que aquellos alumnos que no tienen el Internet en casa, que representaron más

de la mitad; tienen internet cerca de sus hogares e inclusive existen varios chat en las inmediaciones del plantel, donde normalmente se reúnen, imprimen sus trabajos o se juntan para participar de video juegos en línea.

Con ésta propuesta se lleva al estudiantado a hacer un mejor y más efectivo uso de la Internet y del recurso imagen que forma parte de nuestra cotidianidad, de manera de potenciar su educación con herramientas atractivas, accesibles y que despiertan el interés en los jóvenes.

Finalmente se indagó con los estudiantes sobre la procedencia de los barcos que llegan al puerto o salen de él y su contenido. Se preguntó si conocen los países desde donde provienen esas mercancías. En su mayoría no saben la procedencia, solo destacó un país: China, y la procedencia de los vehículos debido a que es notoria y que en su mayoría son trasladados en caravanas hacia Valencia para ser distribuidos. En cuanto a la mercancía que sale del puerto, no tienen conocimiento. A parte de los vehículos y la mercancía china, algunos hicieron referencia a los granos y su relación con Monaca, (Molinos Nacionales Compañía Anónima. Que existe en Puerto Cabello desde 1956).

Propuesta Pedagógica
(Sistematización)

La propuesta consistió en utilizar como primer recurso al espacio-realidad cercana al plantel. Teniendo las instalaciones del IPAPC, el casco histórico, las principales vías terrestres y los nuevos espacios dinamizados para el almacenamiento de contenedores y los más recientes hábitats espontáneos, todos ellos cerca del plantel. Se estableció la misma periodificación que se ha tomado para esta investigación y también las mismas parroquias, ya que el plantel se encuentra en una de las parroquias del estudio. La utilización del recurso Imagen como herramienta didáctica para la construcción de una aprendizaje significativo, contextualizado y actual. El contenido a trabajar y las actividades a programar fueron

seleccionadas y discutidas con los directivos del plantel, la coordinadora del área de Ciencias Sociales y con los profesores que se integraron a la aplicación de ésta propuesta.

Los estudiantes recibieron una preparación teórica para el abordaje geohistórico del espacio. Se diseñaron actividades diversas que fueran dinámicas en su ejecución y que incluyeran desde la preparación previa el recurso imagen, de modo que el estudiante fuera sensibilizándose sobre la importancia y valoración de éste recurso tan inmediato y a la vez tan subutilizado. Dicha preparación constó de los siguientes contenidos y actividades:

Cuadro 21

Actividades	Fecha
Explicación sobre el Enfoque Geohistórico	8 al 12/dic 2008
Presentación de "Videoteca Geohistórica" contentiva de trabajos realizados en otros espacios geográficos.	12 al 16/ene 2009
Leer y compartir sobre el material de lectura "El Reto de la Geografía: Explicar el mundo real" de Raquel Gurevich	19 al 23/ene 2009
Presentación de diapositivas de Puerto Cabello: pasado y presente.	26 al 30/ene 2009
Exposición de ejemplos con imágenes: ¿Qué era en el pasado y qué es ese espacio en la actualidad? Diferentes espacios de Carabobo.	2 al 6/ feb 2009

Esquemáticamente la propuesta fue llevada a la práctica en siete partes:

1.- Indagación sobre el plantel, Maestros y Estudiantes. (Aplicación de instrumento) (Anexo 1 y 2)

2.- Selección del contenido de la asignatura Geografía Económica para adaptar la propuesta dentro del programa emanado desde el MPPE.

3.- Preparación de los estudiantes, mediante actividades, presentación de diapositivas y lecturas para la comprensión del Enfoque Geohistórico.

4.- Elaboración con los estudiantes del mapa de influencia del plantel y su cercanía con el área portuaria mediante la utilización de imágenes satelitales.

5.- Elaboración del flujo de mercancías desde y hacia el puerto, para establecer conexiones económicas dentro y fuera del país.

6.- Trabajo de campo para la obtención de imágenes de la ciudad (imágenes captadas por los estudiantes). Posterior clasificación de las imágenes para lograr la explicación del espacio y su transformación. (Anexos).

7.-Entrevista a habitantes del Casco Histórico, a líderes comunitarios a ancianos de las comunidades adyacentes.

.8- Elaboración de una cartografía conceptual de la realidad como resultado del proceso económico de la ciudad-puerto.

9.- Elaboración de ensayos como expresión final de la obtención de nociones geohistóricas básicas para el abordaje contextualizado y pertinente de los espacios. (Anexos).

CONTENIDO PROGRÁMATICO ESPECÍFICO DE GEOGRAFÍA ECONÓMICA, COMPETENCIAS, OBJETIVOS

Propósito: Abordar la Geografía con un planteamiento topofilogógico tendente a valorar al individuo como ser social dentro y con de su entorno como una especificidad diferenciada en la unidad nacional, valorando así su localidad con sus potencialidades y elementos geohistóricos que le proporcionen las herramientas para conocer-aprehender su realidad socio-espacial.

TEMA 7		**AÑO**
VALORAR LA IMPORTANCIA ECONÓMICA DEL SECTOR TERCIARIO VENEZOLANO		2DO DE CIENCIAS
CONTENIDOS		
CONCEPTUALES	PROCEDIMENTALES	ACTITUDINALES
-Comprender la realidad espacial local (ciudad-puerto).dentro del sector terciario	-Investigar sobre la fundación de las parroquias Unión y Fraternidad. - Investigar sobre la fundación de Puerto Cabello y el papel del puerto histórico. -Entrevistar a por lo menos un aciano u otra persona que aún habitan el casco histórico de la ciudad. -Recolectar información del pasado de la ciudad: fotos, escritos, recortes de prensa, información en la web, libros, entrevistas, registros, entre otros. -Indagar sobre la importancia de Puerto Cabello dentro de la estructura económica nacional desde el pasado.	-Valorar la historia local. -Sensibilizarse con respecto a la importancia de los líderes de la comunidad y baluartes locales -Apreciar el valor de la imagen como un recurso múltiple y amplio dentro de su propio proceso educativo. Ser consciente de la valoración económica del espacio Puerto Cabello desde tiempos coloniales.

-Diferenciar la apariencia y la esencia de su realidad local inmediata.	-Captar imágenes de las formas del tiempo viejo, nuevo y reciente con cámaras o teléfonos celulares. -Anotar todo cuánto observen en el recorrido del hogar al plantel educativo (edificaciones, plazas, contenedores, espacios vacíos, espacios saturados, casas abandonadas, vialidad, transporte entre otras). -Clasificar las imágenes recolectadas según las categorías señaladas: formas del tiempo, almacenaje, vialidad, comercio, servicio, actividades portuarias) -Realizar ensayos sobre las imágenes clasificadas y su contenido geohistórico.	-Apreciar el valor de la imagen como un recurso múltiple y amplio dentro de su propio proceso educativo. -Incentivar el sentido de la observación investigativa. -Interesarse por hacer buen uso de las imágenes como un recurso valioso e inmediato con alto propósito educativo. -Valorar la escritura coherente basada en relaciones como forma de acercamiento al conocimiento.
IDEM		

	Estableciendo relaciones entre la imagen y su significado.	
	-Comparar las imágenes del tiempo viejo con las imágenes del tiempo reciente, para enfatizar que el presente es resultado y las causas pertenecen al pasado.	-Apreciar el valor de la imagen como un recurso múltiple y amplio dentro de su propio proceso educativo.
	-Elaborar apreciaciones de forma oral y escrita sobre el uso institucional de la parroquia Fraternidad, lugar donde se encuentra el plantel.	-Valoración del uso de la lengua oral y escrita para comunicar ideas coherentes y con un propósito educativo definido.
-Interpretar las expresiones concretas de la transformación espacial partiendo de la actividad portuaria.	-Establecer relaciones entre los empleos y oficios de los Representantes y la actividad portuaria.	-Asumir que existe una relación directa entre la actividad portuaria y los empleos directos o indirectos que se derivan de ella.
	-Diseñar por equipos un	

	mapa conceptual de Puerto Cabello y su transformación. Destacando los aspectos más importantes en cuanto a población, almacenaje, ocupación de la población, fragmentación espacial y la relación con el plantel y el área de influencia del liceo. -Elaborar un flujograma de mercancías desde y hasta Puerto Cabello, haciendo uso de un mapa de Venezuela y la información investigada. -Visitar al menos una compañía aduanal para establecer relaciones con otros países en cuanto a las transacciones comerciales y mercancía negociada. -Observar la presentación sobre el	-Valorar la cartografía conceptual y los datos numéricos como forma de comprender la realidad y el papel que ha jugado su espacio puerto-ciudad en la dinámica económica dentro del sector terciario del país. -Apreciar las imágenes como flujogramas, cartas e imágenes como herramientas para la aprehensión del espacio. -Valorar el trabajo de campo como parte importante del abordaje de la geografía escolar.
-Relacionar la práctica económica dominante con el resto del país y del mundo.		

-Explicar la realidad portuaria desde lo geohistórico.	Foreland e Hiterland de Puerto Cabello con la finalidad de elaborar un informe reflexivo sobre el impacto de éste puerto para la economía nacional. (Suministrada por la docente). -Relacionar los empleos y servicios que existen en Puerto Cabello como parte de la realidad del sector terciario de la economía nacional. Empleos del pasado-Empleos del presente. -Redactar un ensayo individual donde se explique la transformación espacial de Puerto Cabello como consecuencia de la actividad portuaria.	- Apreciar las imágenes como flujogramas, cartas e imágenes como herramientas para la aprehensión del espacio. -Apreciar el valor de las tablas comparativas que conlleven a una mejor comprensión de los contenidos. -Valoración del uso de la lengua oral y escrita para comunicar ideas coherentes y con un propósito educativo definido.

Los estudiantes debieron conseguir información visual del Puerto Cabello de las décadas anteriores desde 1930 hasta 1990, también información histórica de la fundación y primeros siglos de su ciudad. Los docentes también debieron aportar información al respecto para construir el inicio de nuestro estudio.

El Área de Influencia del plantel constituye parte de la exploración pero también es material para la comprensión del espacio. Fue construida con los datos aportados por los estudiantes en el instrumento aplicado y reforzado por la planilla de inscripción o expediente de cada estudiante donde aparece la dirección de habitación.

La imagen satelital fue intervenida y digitalizada con los estudiantes, de modo que pudieran constatar todos los sectores de procedencia de cada uno de los estudiantes del curso y verificar la cercanía del plantel a los muelles, al casco histórico y cómo las parroquias en estudio se fueron fundando y transformando. La imagen satelital permite que el estudiante tenga un mayor conocimiento de su espacio, una visión más global y pueda establecer relaciones.

Es la imagen un recurso de gran versatilidad y provecho, que los estudiantes consiguen atractiva y les entusiasma trabajar con la realidad, no solo de forma vivencial, si no que con las imágenes complementan y consolidan los conocimientos.

La siguiente fase correspondió al Trabajo de Campo, se asignaron actividades que debían realizar en equipos y una salida guiada con los docentes de manera de direccionar las imágenes que debían captar, previa ruta establecida, la cual fue transitada a pie con una duración de 3 horas 30 minutos. Comenzando por la parroquia de mayor antigüedad para establecer el orden cronológico de la fundación de las parroquias y las sucesivas reorganizaciones espaciales que ha experimentado la ciudad a causa de la actividad económica dinamizadora del espacio.

Se ha señalado que la posición estratégica de la ubicación del plantel fue una ventaja para la aplicación de ésta propuesta, sitios de interés geohistóirico que han sido cruciales para la investigación en general se encuentran cerca del plantel, lo cual permitió hacer recorridos a pie, sin la necesidad de habilitar transportes, ni emplear mayores recursos económicos. De modo que se diseñó un recorrido sencillo, útil y rico en significado para ser abordado con los estudiantes y que además son espacios conocidos por todo los integrantes del curso.

El recorrido y actividades diseñadas fueron las siguientes:

Salida del Plantel vía Parroquia Unión. (Casco Histórico) Período 1930-1960	Plaza Bolívar, Alcaldía de Puerto Cabello, Calle Los Lanceros, Teatro Municipal, Calles coloniales aledañas, Iglesia de San José, Calle del Malecón, desde allí visualización del Castillo Libertador, luego hasta la pared divisoria del Casco Histórico con las instalaciones del IPAPC.
Vía Parroquia Fraternidad Período 1960-2000	Caminando desde el Casco Histórico hasta la Urbanización Segrestaá, edificios institucionales como el IVSS, IPASME, Cruz Roja, entidades bancarias, oficinas y comercios.
Visualización de la Parroquia Bartolomé Salóm desde el edificio del Liceo Miguel Peña y otros edificios con la finalidad de captar fotos aéreas y contar con imágenes de espacios más amplios. Período 2000-2009	Caminando desde la Parroquia Fraternidad hasta el lindero con la parroquia Salóm. Recorrido y visualización: vías terrestres, elevados, distribuidores, avenidas, calles principales y secundarias. Vía férrea. Patios de almacenaje de contendores, terrenos y espacios destinados para el almacenaje, comunidades populares, hábitats espontáneos de reciente data.

Los estudiantes visitaron la Casa Guipuzcoana y la Alcaldía de Puerto Cabello en búsqueda de información del pasado, también visitaron la oficina de planificación urbana ubicada en Rancho Grande parroquia Salóm.

Durante el recorrido por las calles de las parroquias Unión y Fraternidad, se tomaron fotos de las formas del tiempo viejo, del tiempo nuevo y del tiempo reciente para luego examinarlas, comentarlas y que aprendieran a conocer algunos pares categoriales como la esencia y la apariencia. Lo sincrónico y lo diacrónico y la lucha de contarios como parte de buscarle la significación real a su ciudad.

Se elaboró una lista de los nombres de los sectores aledaños y por qué se llaman de esa manera, consiguiendo en muchos casos el origen del nombre en el pasado, atendiendo a razones derivadas del uso del espacio para el momento.

En la parroquia Unión tomó especial interés el abandono y desidia con respecto a edificaciones coloniales que son en teoría patrimonios históricos y arquitectónicos no solo de la ciudad si no del país; el peligro que corren en derrumbarse y en otros casos en terminar siendo lugares de almacenamiento. Se pudieron establecer cómo algunos de los estudiantes aún tienen familia o conocidos cuyos antepasados habitaron esas casas o que algunos de sus descendientes las habitan en la actualidad.

Se comenzaron a hacer inferencias de cómo la ciudad creció de la costa hacia adentro y que fue la actividad portuaria la que estuvo dictando las pautas económicas en la ciudad tanto en el pasado como en el presente. La totalidad de los estudiantes desconocía que Fraternidad y Salóm eran espacios agrícolas, mediante imágenes pudieron conocer la Parroquia Bartolomé Salóm hasta hace apenas 25 años que era totalmente diferente.

Entre las actividades asignadas, los estudiantes entrevistaron a habitantes del caso histórico, personas de la tercera edad con información del pasado y su visión de la transformación de la ciudad, empleados públicos, agentes aduanales (se contó con la ayuda y contactos de los

profesores que laboran con la mención de Aduanas del plantel). Toda esta información se fue incorporando a la explicación de la transformación espacial de Puerto Cabello.

Todas las imágenes captadas fueron clasificadas de la siguiente manera:

a) Comercio, b) vialidad, c) almacenaje, d) instituciones, e) servicios f) transporte, g) actividades portuarias h) uso residencial, i) urbanismo planificado, j) hábitats espontáneos. Posteriormente debieron escribir ensayos donde explicaron la fundación, expansiones y transformación de éstas tres parroquias y los conflictos de uso que se experimentan en la actualidad.

Se organizaron equipos para elaborar ensayos de acuerdo a las imágenes, de modo de darle una explicación a la realidad mostrada por las mismas; además de establecer relaciones con la actividad portuaria sobre aspectos como: Crecimiento poblacional, atracción poblacional, ocupación de la población, crecimiento urbano, calidad de vida de los ciudadanos, tipo de carga y unidades vehiculares utilizadas, instituciones y comercios presentes en la ciudad, crecimiento del uso de almacenaje, entre otros aspectos de gran interés.

Ante el desconocimiento de la procedencia de los barcos y sus contenidos, asa como también de la mercancía exportada. Fueron suministrados datos recogidos para el trabajo por la investigadora de manera de construir sobre una imagen el flujo de mercancías con el Hiterland y el Foreland de Puerto Cabello.

Se tomó como base una imagen satelital de Google Earth la cual fue calcada y coloreada para que los estudiantes participaran en su elaboración, allí se incluyeron las vías terrestres del pasado y del presente y las avenidas y autopistas de la ciudad que forman parte de la dinámica portuaria en la relación importación-exportación.

Finalmente los estudiantes realizaron una cartografía conceptual por equipos con su respectivo ensayo, allí hicieron sus inferencias, relaciones y cronologías con nociones geohistóricas, las cuales debieron exponer en clase al resto de sus compañeros.

La experiencia en general fue altamente satisfactoria, tanto para los docentes como para los estudiantes, quienes se mostraron en todo momento interesados, motivados y dispuestos. La utilización del Repertorio Fotográfico como herramienta didáctica fue el enlace para activar mecanismos que desde el aula abordaran la realidad.

Es un recurso sencillo, disponible, económico y versátil que además representa un atractivo indiscutible para el estudiante. Permite relacionar los hechos teóricos con la realidad, el trabajo de campo con la imagen, el pasado y el presente con la imagen, haciendo que los contenidos sean más comprensibles, y el estudiante sea el artífice de su propio proceso educativo bajo la premisa de un pensamiento topofilogógico donde el estudiante es parte activa en la construcción del conocimiento que debe manejar dentro de su entorno social, valorando su especificidad dentro de la unidad nacional.

CAPITULO VI

CONSIDERACIONES FINALES Y RECOMENDACIONES

Las transformaciones espaciales registradas en Puerto Cabello responden a factores interno-externos de localización, demanda, articulación y dependencia.

Su posición geográfica y soporte natural explican la especificidad que le ha caracterizado en el tiempo. Tanto en el pasado colonial como en el presente petrolero, Puerto Cabello ha sido un enclave fundamental para la articulación de buena parte de la economía. Centro de acopio de productos para exportar y de mercancía para ingresar, ligado al mundo a través del mar, ha cumplido un papel preponderante que superó el reacomodo mundial a partir de la década de los veinte del siglo pasado.

Desestructurada la economía agrícola, la actividad petrolera de la mano de las trasnacionales, reestructura el espacio venezolano dejando en condiciones paupérrimas al campo, no así al puerto que continuó siendo activo e importante. En contraposición, la ciudad no es reflejo de la prosperidad portuaria; el puerto descontextualizado de la realidad inmediata ha cumplido su función. La ciudad-puerto ha sido el objeto usado a conveniencia incorporada a la dinámica económica mundial sin disfrutar de las utilidades y renta de la actividad portuaria, apenas adecuándola para asegurar el funcionamiento portuario.

La causalidad histórica que explica los cambios sufridos, la hallamos en la sustitución de un tipo de economía por otro, siempre dependiente y sometido a fuerzas externas organizadoras del espacio. Se sufre así consecuentes reorganizaciones para adecuar el espacio.

Son las parroquias estudiadas impactadas inicialmente, las más cercanas y las que guardan mayor historia en su relación al puerto. Puerto Cabello representa y evidencia la huella de los intereses y fuerzas

organizadoras del espacio, toda vez que estas parroquias han sido testigos del poder avasallador del capital. El impacto y reorganizaciones sufridas están ineludiblemente ligadas a la actividad portuaria.

Más allá, de las parroquias Unión, Fraternidad y Bartolomé Salóm, Puerto Cabello como parte activa y fundamental de estas dos etapas históricas determinantes, extiende su influencia no solo al centro del país, se incluye también el resto del territorio nacional.

Hoy es necesario alertar sobre la perversidad del manejo de la actividad portuaria sin control, con un afán inescrupuloso de acumular que va dejando sus huellas, tal vez irreversibles en el deterioro ambiental que sufre el espacio como consecuencia de intereses particulares sobre necesidades colectivas.

La Geografía como ciencia social respaldada por una batería instrumental, teórica, metodológica y filosófica tiene que cumplir el deber de develar la realidad, proporcionando conocimientos valiosos para emprender cambios que conduzcan a reorganizar el espacio desde nuestras potencialidades e incluyendo a la ciudad-puerto en los planes y en los beneficios económicos.

En tal sentido comprender el soporte natural intervenido significa reafirmar la relación que el hombre organizado en sociedad establece con lo natural, no solo para satisfacer necesidades, también intereses que arropan y desconocen las necesidades propias de la población porteña.

Es necesario proponer conceptos que permitan sintetizar y dar explicación a la trama compleja del espacio. Es tarea obligada del investigador explicar el funcionamiento espacial con un carácter denunciativo, que muestra la realidad y que genere conocimiento científico desde lo social y lo pedagógico para darle un verdadero sentido de utilidad a la Geografía. Esto se presenta como una tarea impostergable de todo educador-investigador en el área de la Geografía. Basta de conocimientos vacíos, descontextualizados, parcelados y descriptivos que no llevan a

conocer la realidad tal y como es, mucho menos a denunciar y buscar salidas hacia la mitigación, reorganización, planeamiento y transformación.

Puerto Cabello en los últimos treinta años, puede considerarse un espacio convulsivo, espacio que ha registrado cambios violentos en su organización estructural y en el proceso de asimilación de una etapa a otra, siendo ambas (agrícola –petrolera), por su naturaleza, contrapuestas y con dinámicas complejas muy distintas.

Las formas espaciales del pasado y del presente evidencian la creciente actividad portuaria, llegando incluso a derivar en fragmentaciones espaciales o fragmentaciones en bloque, donde los conflictos de uso se presentan como una problemática que debe ser atendida de forma inmediata.

Es la actualidad el momento histórico en el cual la ciudad-puerto se ha convertido en víctima inmóvil de una importación desmesurada que afecta la vida cotidiana, el ambiente, la lógica de la ciudad, sabiendo que la lógica humana para los espacios subordinados, difiere de la lógica económica.

La coexistencia de usos antagónicos como el residencial y el almacenaje se enfrentan para dominar el espacio. Es el momento donde el soporte natural es intervenido y los cambios violentos se aceleran, experimentando el ascenso de las barriadas hacia los cerros y la activación de espacios para el almacenaje en tiempo record. La intensidad de la actividad portuaria con exceso de importación sobre la exportación afecta a tal grado las parroquias estudiadas, siendo que en su transformación espacial se aprecia el tránsito del valor de uso por el valor de cambio de terrenos, garajes, patios y patrimonios históricos.

La reorganización espacial también denuncia el cambio del tipo de economía agrícola al de extracción de materias primas y posteriormente al ingreso de insumos para una zona industrial en su mayoría de ensamblaje, así como también de productos terminados.

Además se alerta sobre una nueva y gran reorganización espacial en puertas y que se vislumbra como toda una inversión multimillonaria para la construcción de un nuevo puerto que vendría a potenciar el existente. Un área ya reservada para tal fin será la próxima gran inversión en la ciudad de Puerto Cabello.

De no tomarse las medidas preventivas, el espacio convulsionado puede transformarse en un espacio colapsado, toda vez que no se aprecian inversiones en nuevas vías terrestres, en la adecuación de la ciudad-puerto para tal empresa y correr el riesgo de no medir el impacto en los pobladores, el espacio para la construcción de nuevos urbanismos, por lo que se vislumbra un creciente ascenso de los hábitats espontáneos sin control.

En cuanto al trabajo escolar desarrollado en el Liceo Bolivariano “Simón Rodríguez” de Puerto Cabello, hay que hacer mención al trabajo que supone reeducarse para la práctica docente de la Geografía en el aula. Ver en la escuela el centro del quehacer comunitario es tarea ardua en construcción. El trabajo escolar desde la Geohistoria tiene un eje básico en el marco legal y un eje de acción en todas las propuestas Geodidácticas que afloren producto de una actividad comprometida entre los docentes, estudiantes y la comunidad.

Como producto de esta investigación se sugiere la práctica de las representaciones pictóricas, el registro de los cambios espaciales que se van observando, la imagen como recurso para interpretar la realidad, clasificación de las imágenes por categorías de análisis, el uso de las herramientas satelitales para la construcción de las áreas de influencia escolar, las imágenes satelitales para el conocimiento del espacio que habita el estudiante, el trabajo de campo y la fomentación de un discurso escrito a partir de la realidad y las imágenes satelitales y fotos para articular un discurso coherente que explique la realidad donde vive el alumno.

El trabajo de campo y la escuela no deben estar divorciados, la comunidad y el espacio cotidiano son la escuela grande, donde el estudiante aprende y descubre la organización de su espacio y las razones que han derivado en la realidad presente de la cual forma parte.

Respaldados por un contexto social insoslayable y un cuerpo jurídico para la transformación, no hay razón para que el docente en Geografía continúe inactivo, estático, apegado a prácticas tradicionales que deberían estar desuso.

Hay que activarse en la creación de recursos didácticos para enseñar geografía desde lo geográfico. Es menester hacer de la Geografía una ciencia vivencial, útil, que sirva a la sociedad, que denuncie y aporte soluciones, que tienda a transformar y que por su carácter tendencial prevenga sobre problemáticas, para actuar en consecuencia, evitar en lo posible situaciones y conflictos espaciales que a la postre afectan a los humanos y al soporte natural y ambiental.

REFERENCIAS

Acosta, M. (1987). **Ciudad y Capitalismo.** Universidad Central de Venezuela. Ediciones de la Biblioteca. Caracas.

Amaya, C. (2006). **El Proceso de la Globalización y su Impacto en la Organización del Espacio Urbano Nacional de Venezuela**. Consejo de Publicaciones de la Universidad de los Andes. Mérida.

Aponte, E (2006). **La Geohistoria, un enfoque para el estudio del espacio venezolano desde una perspectiva interdisciplinaria.** Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Vol. X, nro. 218 (08).

Appun, K. (1961). **En los Trópicos**. Ediciones de la Biblioteca de la Universidad Central de Venezuela. Caracas.

Blanco, A. (1981). **Investigación, Metodología y Sociedad**. Ediciones FACES UCV. Caraca

Briceño y Olivar (Compiladores) (2009). **Vías de Comunicación y Geohistoria en Suramérica.** Consejo de Desarrollo Científico, Humanístico y Tecnológico (CDCHT). Universidad de Los Andes. Mérida.

Burlatsky, F. (1981). **Materialismo Dialéctico**. Editorial Progreso. Moscú.

Carrera, G (1991). **Una Nación llamada Venezuela.** Monte Ávila Editores. Caracas

Ceballos, B. (2008). **La Formación del Espacio Venezolano**. Fondo Editorial de la Universidad Experimental Libertador. Caracas.

Constitución de la República Bolivariana de Venezuela. Gaceta Oficial Nro. 5453 Extraordinario. Marzo de 2002.

Instituto Puerto Autónomo de Puerto Cabello (1999). **Anuario Estadístico.**

Córdova, C. (2007). **Consideraciones sobre metodología de la Investigación**. Cuadernos Monográficos Cándidus. Guía Práctica de Investigación Cualitativa- Cuantitativa. Cándidus Editores Educativos. Venezuela.

Curato Parroquial Iglesia San José de Puerto Cabello. Libros Históricos de Registros. 1940 a 1990.

Dao, M (1976). **Panorama Geográfico del Distrito Puerto Cabello**. Corporación Universo. Caracas.

Delgado, A. (1998). **Las relaciones puerto-ciudad en el Puerto de Gran Canaria: Tensiones y Tendencias Territoriales**. Universidad de Las Palmas. España.

Figueroa, R (1987). **Alcance Pedagógico del Proyecto de Educación Básica 1982-83 en el contexto de una experiencia educativa.** Geodidáctica N2. Centro de Investigaciones Geodidácticas. Caracas Venezuela.

González, S. (2005). **La ciudad venezolana: Una interpretación de su espacio y sentido de la convivencia nacional**. Fundación para la Cultura Urbana. Caracas.

Gurevich, R (1995). **Un desafío para la Geografía: Explicar el mundo real en Didáctica de las Ciencias Sociales. Aportes y Reflexiones.** Editorial Paidós Educador

Hurtado, I y Toro, J. (2001). **Paradigmas y Métodos de Investigación en Tiempos de Cambio**. Episteme Consultores y Asociados CA. Valencia Venezuela.

La Rosa A. (1993). **Incidencia del Capital en la Dinámica Espacial de la Depresión del Lago de Valencia 1971-1990. Caso Tejerías**. Tesis de Maestría. UPEL. Maracay.

Ley General de Puertos. República Bolivariana de Venezuela. Diciembre de 2002.

Ley Orgánica de Educación. República Bolivariana de Venezuela. Con sus Reglamentos y últimos Nros Extraordinarios anexados según Gaceta Oficial. Enero de 200

Lipietz, A. (1979). **El Capital y su Espacio**. Siglo Veintiuno Editores. México

Malavé, H. (1975). **La Dependencia de Venezuela. Aspectos Teóricos y Metodológicos**. UCV. FACES.

Olivar, J. (2006). **La Construcción de la Carretera Valencia- Puerto Cabello en el siglo XIX**. Revista Mañongo. N° 26 pp 25-40. Área de Postgrado de la Universidad de Carabobo.

Puerta, C (2003). **Metamorfosis Espacial de Choroní por el Turismo. Propuesta Pedagógica para la Enseñanza de la Geografía desde la Escuela.** Trabajo presentado como requisito para optar al título de Magister en Educación, Mención Enseñanza de la Geografía. UPEL Maracay.

Ríos, J. y Carvallo, G. (2000). **Análisis Histórico de la Organización del Espacio en Venezuela**. Universidad Central de Venezuela. Caracas.

Roquer, S. (2005). **Las Fachadas Urbanas Marítimas ¿Espacios de Conflicto?** Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes. Tomado en su versión original de la Biblioteca de la Universidad de Alicante. España.

Sabatino, J. (2010). **Visiones del Viejo Puerto**. Corporación ASM. C.A. Venezuela.

Santaella, R. (1986). **La Dinámica del Espacio en la Cuenca del Lago de Maracaibo**. Universidad Central de Venezuela. Caracas.

Santiago, A. (1998). **Las concepciones de los educadores sobre la geografía y su enseñanza desde el trabajo cotidiano.** Revista de Investigación y Postgrado UPEL. Vol.13, nro.2. Caracas.

Taborda, M. (1995). **El Método de los Conjuntos. Aplicación Teórico-Metodológica en la Comprensión de Nuestra Realidad Geográfica**. Boletín Geohistórico Nº 1. UPEL. Caracas.

Tello, A. (2007). **La Ciudad y el Puerto de Tampico. Universidad Autónoma de Tamaulipas.** Dirección de Investigación y Postgrado. Centro de Investigación Social. México.

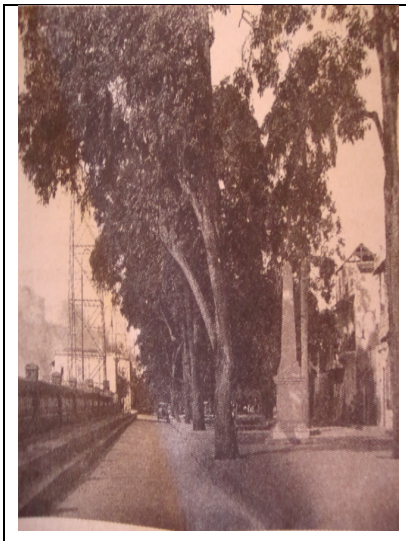
Tóbal, C. (1997) **Nuevas perspectivas en la Geografía Portuaria: Las relaciones Puerto- Ciudad.** Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona. España.

Tovar, R. (1996) **El Enfoque Geohistórico**. Universidad de Carabobo. Dirección de Medios, Publicaciones y R.R.P.P. Segunda Edición. Valencia

GVU's8th WWW user survey. (n.d). Extraído el 07 de noviembre de 2008 desde:
htpp://www.mipuertocabello.net/articulos/breves-informe-de-la-historia-de-puerto-cabello….

ANEXOS

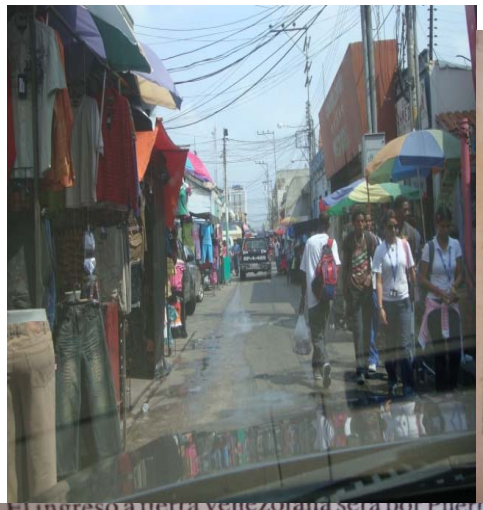
FORMAS DEL TIEMPO VIEJO PERTENECIENTES A LA PARROQUIA UNIÓN. UBICADAS EN LUGARES DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA EN EL PASADO Y EN EL PRESENTE



La Columna de los Americanos se erigió el 4 de Julio de 1896. Henrique Avril debió tomar esta foto en los meses siguientes.

Calle de La Muralla hacia el año 1860. A la derecha, el muro defensivo. A la izquierda, aún no aparece la Calle de los Lanceros.

FORMAS DEL TIEMPO VIEJO COMO TESTIMONIO DE LA IMPORTANCIA COMERCIAL DE PUERTO CABELLO EN EL PASADO COLONIAL Y EN LAS PRIMERAS DÉCADAS DEL SIGLO XX



La Calle del Comercio a principios del Siglo XX, en una foto de Henrique Avril

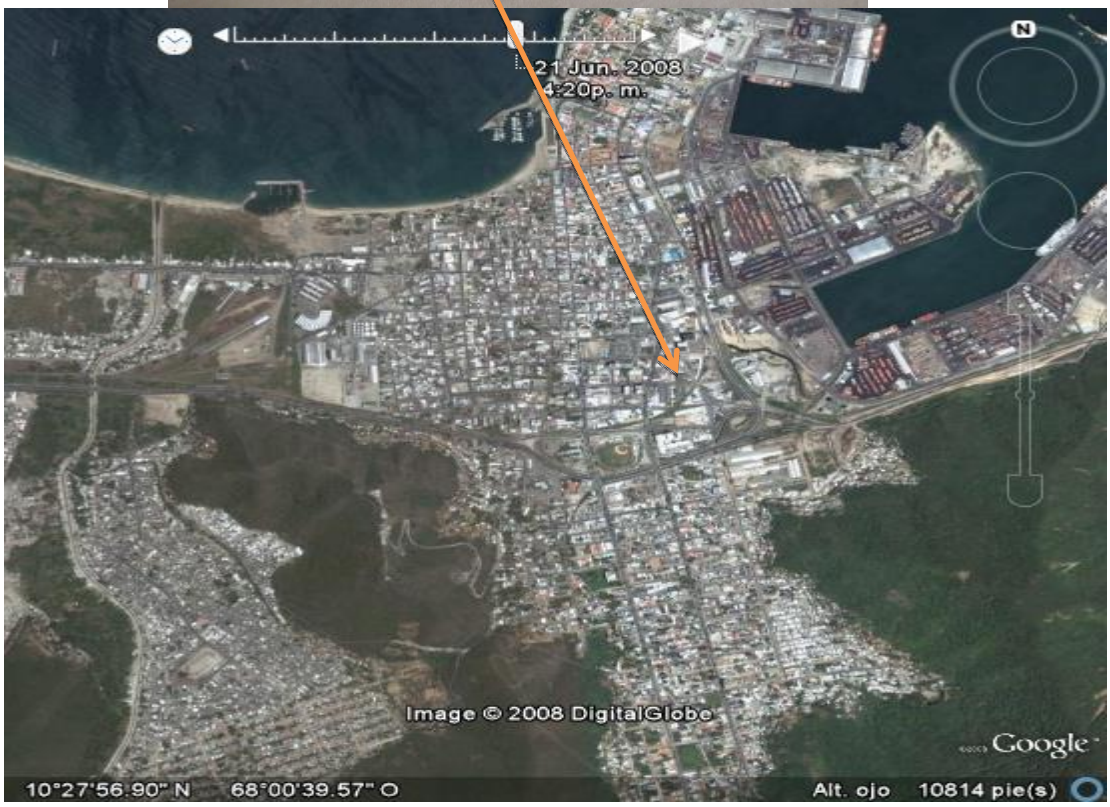
"La ciudad — escribiría como impresión Madam Ron-

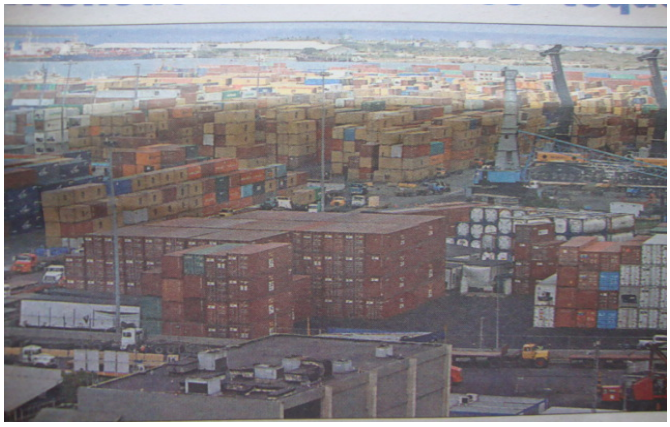
El ferrocarril inglés entraba a la ciudad por la actual calle Ayacucho

EL FERROCARRIL Y EL COMERCIO RELACIÓN IMPORTANTE PARA LA ECONOMÍA. EL FERROCARRIL TUVO SUS CONEXIONES CON LAS TRINCHERAS.

LA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL ESTABA UBICADA MUY CERCA DE LOS MUELLES, CUMPLÍA UN FUNCIÓN DIRECTA EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y PRODUCTOS DE LA TIERRA DIRECTO DESE O HACIA LOS MUELLES

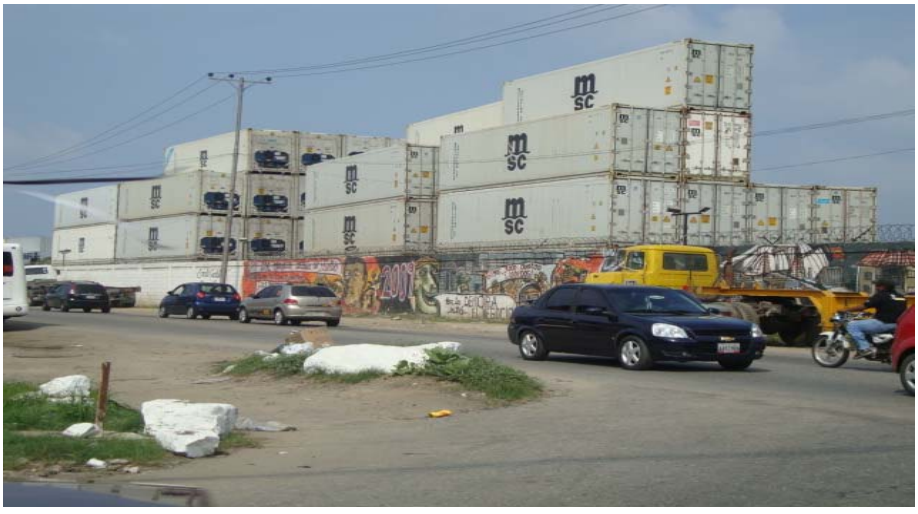
La estación porteña del ferrocarril inglés estaba entre la calle Puerto Cabello y la Municipio, entre el gimnasio cubierto y los depósitos de HIDROCENTRO





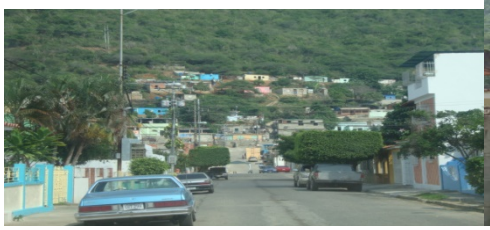
CIUDAD PUERTO-CIUDAD ALMACÉN
EVIDENTES CONFLICTOS DE ESPACIO

COEXISTENCIA DE LOS USOS RESIDENCIAL Y DE ALMACENAJE COMO CONSECUENCIA DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA.

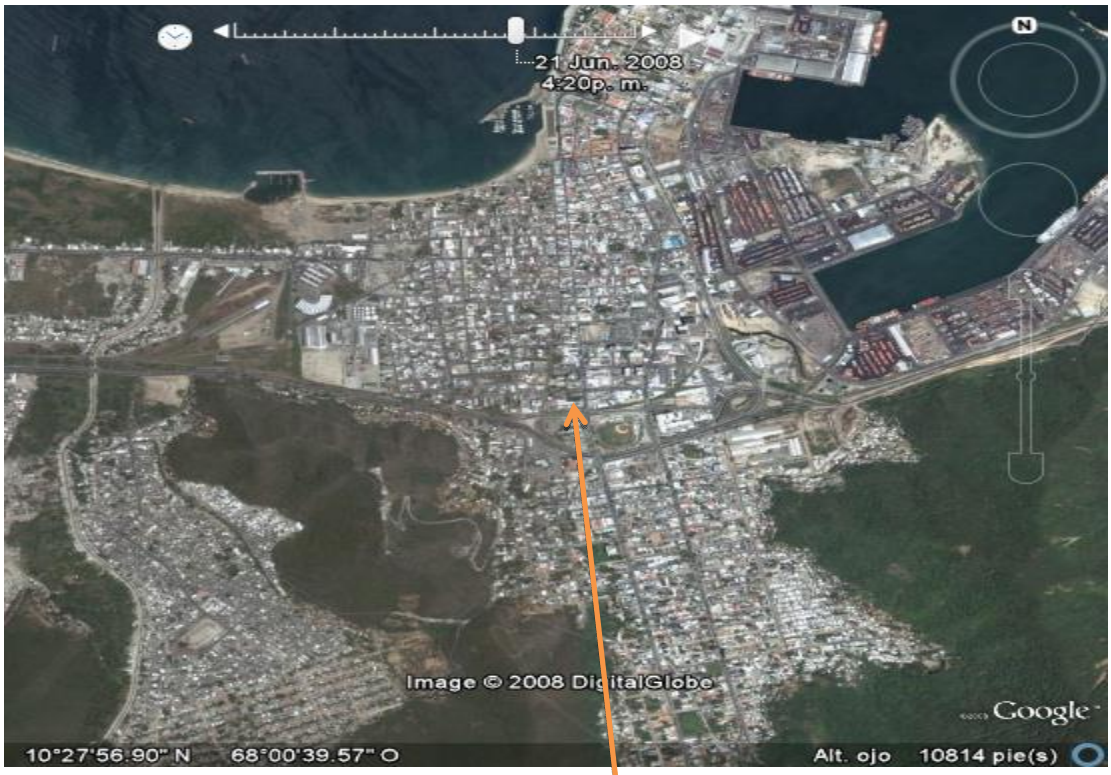


DETERIORO DEL CASCO HISTÓRICO. CEDIENDO ANTE LA LUCHA DE CONTRARIOS DE UNA LÓGICA ECONÓMICA DOMINANTE

EXPANSIONES HORIZONTALES Y VERTICALES.

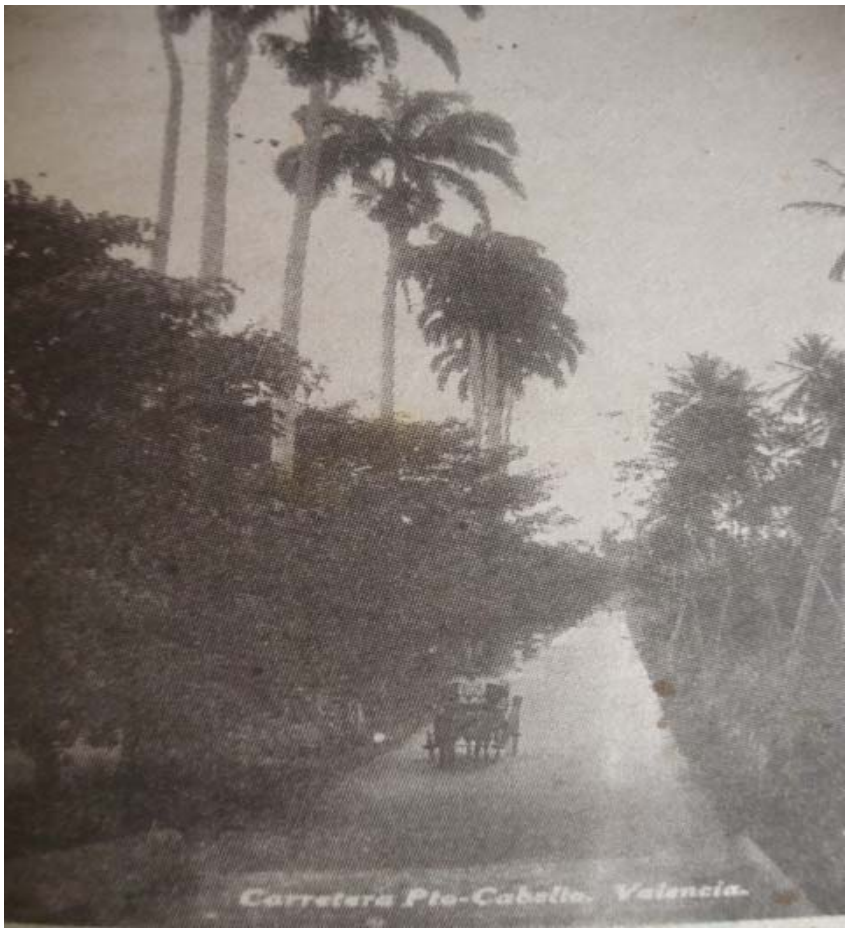


AREA DE INFLUENCIA
ESCUELA-COMUMIDAD-PUERTO



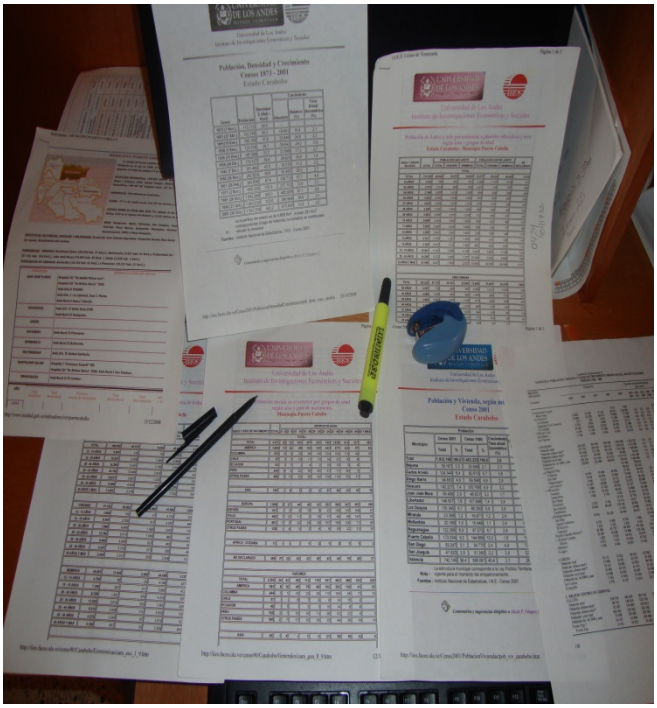
LICEO BOLIVARIANO “SIMÓN RODRIGUEZ”

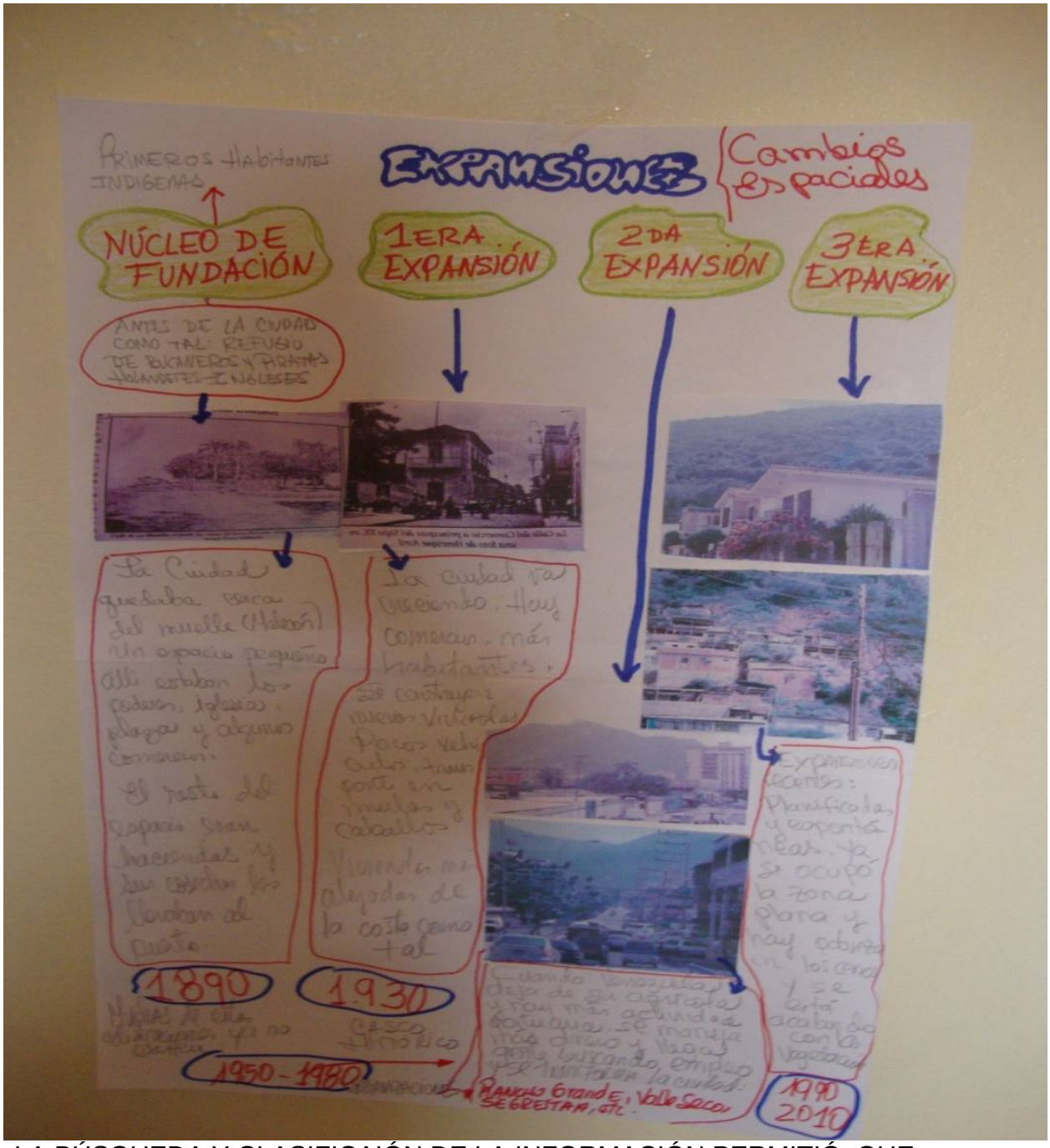
ACTIVIDAD PORTUARIA:
RELACIÓN MERCANCÍA-ALMACENAJE-TRANSPORTE



LA IMAGEN HACE REFERENCIA A LA CARRETERA VIEJA, TAMBIÉN DENOMINADA “AGUAS CALIENTES”. IMPORTANTE ARTERIA VIAL DESDE PRINCIPIOS DE 1800 HASTA MEDIADOS DEL SIGLO XX.

RECOPILACIÓN DE INFORMACIÓN, ESTADÍSTICAS, MAPAS COMO PARTE DEL TRABAJO ESCOLAR.





LA BÚSQUEDA Y CLASIFICAIÓN DE LA INFORMACIÓN PERMITIÓ QUE LOS ESTUDIANTES HICIERAN PROCESOS MENTALES DE ASOCIACIÓN Y REDACCIÓN PARA LOGRAR REDACCIONES COHERENTES, COMPRENDER Y EXPLICAR LOS CAMBIOS ESPACIALES.

PRESENTACIÓN POR EQUIPOS DE TRABAJO