

**ACADEMIA NACIONAL DE INGENIERÍA
Y EL HÁBITAT**

**DISCURSOS PROFERIDOS EN EL ACTO
SOLEMNE DE INCORPORACIÓN DEL
ARQUITECTO MARCO NEGRÓN
CON MOTIVO DE SU INCORPORACIÓN
COMO
MIEMBRO HONORARIO**

**Caracas, Palacio de las Academias,
24 de noviembre de 2016**

1

DISCURSO DE PRESENTACIÓN POR EL ACADÉMICO ARQUITECTO ALFREDO CILENTO

Estimados Académico Presidente y demás integrantes de la Academia Nacional de la Ingeniería y el Hábitat, distinguidos familiares e invitados del Dr. Marco Negrón y demás asistentes a este acto.

Tendría que comenzar diciendo que es un honor para mí, presentar a Marco Negrón en este acto de su incorporación como Miembro Honorario de la Academia, pero más que honor se trata de la complacencia derivada del hecho de que hemos coincidido durante largos años de vida académica y ciudadana en tareas dedicados a estudiar, formular propuestas y difundir visiones y planteamientos destinados a mejorar las condiciones de vida de los venezolanos, y porque desde este nuevo frente continuaremos con ese esfuerzo.

Marco egresó de la UCV con el título de arquitecto en 1961.

Hace 47 años, cuando yo ingresé como docente a la Facultad de Arquitectura y Urbanismo coincidí por unos meses en el Taller Villanueva de Composición Arquitectónica con Marco, quien también acababa de ingresar en la misma condición. Conservo de esos días un ejemplar Marco que me dio del libro Proyecto y Destino de Giulio Carlo Argán, publicado en 1969 por Ediciones de la Biblioteca de la UCV, que él había traducido del italiano, durante su estadía en Italia entre 1965 y 1968, luego de terminado su postgrado en Planificación del Desarrollo en el CENDES (1961-1963). Finalizado el conflicto de la Renovación Académica de la UCV en 1971 Marco se incorporó al CENDES-UCV donde permaneció hasta inicios de los 80, y donde también ejerció como Director de la Sociedad Venezolana de Planificación entre 1973 y 1977 y de Coordinador de Estudios para Graduados entre 1974 y 1977.

En el CENDES fue coordinador de los proyectos de investigación: “Pre diagnóstico para el plan de ordenamiento territorial del área de la faja petrolífera de Orinoco” (1977, con el MEM) y del sub proyecto “Desarrollo nacional y ocupación del territorio” dentro de la investigación “Alternativas para Caracas” (1979-1980, con Cordiplan), entre otras importantes actividades de investigación.

Luego, a principios de los 80 se incorporó de lleno al Instituto de Urbanismo de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la UCV donde, desde entonces, desarrolla sus actividades de investigación y docencia de postgrado como profesor titular en los cursos de la Maestría en Planificación Urbana y profesor de la Cátedra de Teorías Urbanas (fundador) en el Doctorado en Ciencias Mención Urbanismo, del Instituto de Urbanismo de la UCV. También ha sido profesor visitante de los postgrados de la USB, LUZ, ULA, UDO, del Instituto Universitario de Arquitectura de Venecia (1980-1982); de la Facultad de Arquitectura de la Università Degli Studi “La Sapienza” di Roma (1992); de la Terza Università Degli Studi di Roma (1997); y del Doctorado en Urbanística del Instituto de Urbanística, de la Universidad de Valladolid, España (1998)

En el Instituto de Urbanismo, entre 1983 y 1996 fue coordinador de los proyectos “Las políticas regionales en Venezuela desde la perspectiva de la desconcentración de las ciudades”, “Un modelo del

sistema de ciudades en Venezuela”; y responsable por Venezuela del Convenio de Investigación “Las políticas y planes territoriales en Italia y Venezuela” con el Instituto Universitario de Arquitectura de Venecia. También fue autor del capítulo sobre Políticas Territoriales en Venezuela, Diagnóstico y Plan de Acción, del Informe de Venezuela a la conferencia Habitat II de Naciones Unidas, celebrada en Estambul en 1996. En 1991 había ascendido a la categoría de Profesor Titular de la UCV con el trabajo titulado “El sistema venezolano de ciudades reconsiderado”.

Ha registrado más de 130 libros, capítulos de libros, artículos y ponencias en revistas técnicas especializadas, foros y congresos nacionales e internacionales. Asimismo es permanente su presencia como articulista y formador de opinión en la prensa nacional y en entrevistas y foros en medios de comunicación escritos y audiovisuales.

Marco Negrón es nuestro más reconocido investigador en el campo del desarrollo urbano y sobre el tema de la ciudad venezolana. Es uno de los más duros críticos a las políticas anti urbanas que, desde hace décadas satanizan a la ciudad, especialmente la metropolización, que en todas partes ha sido un factor de desarrollo. Ha escrito y ha insistido en múltiples foros y declaraciones, denunciando los mitos que se han construido en relación a Caracas: 1. El mito del tamaño exagerado de Caracas, que en realidad es una pequeña metrópolis que apenas supera los 3,5 millones de habitantes y al 15 % de la población del país, y cuya congestión no se debe a superpoblación sino a las malas políticas públicas y deficiencias de los servicios y sistemas urbanos; 2. El mito de la ingobernabilidad de Caracas, que se confunde con un centralismo incompetente e ineficiente y con el desconocimiento del rol y competencias de los gobiernos metropolitano y municipales; 3. El mito de la macrocefalia en una ciudad que apenas duplica la población de Maracaibo, Valencia o Maracay; 4. El mito de la ciudad obstáculo al desarrollo nacional y de la mudanza de la capital, que reafirman las manías anti-ciudad; y que desconoce el rol que las ciudades, centros del conocimiento, han jugado y juegan en el desarrollo de los países. Marco es el más importante y consecuente formador de opinión sobre las políticas de desarrollo urbano y los problemas de la ciudad a través de sus innumerables artículos de prensa, declaraciones, entrevistas y foros.

Cito a Marco (Siglo XXI, Tal Cual, 26-05-2015) “... Haber incorporado prácticamente a la totalidad de la población venezolana a la vida urbana, el radical reacomodo demográfico vivido por Venezuela durante los últimos 70 años del siglo XX, constituye un indiscutible éxito del proceso de cambio social. Se trató nada menos que de sacar a un contingente mayoritario de los habitantes de un medio rural sumamente atrasado, centrado prevalentemente en la producción para el autoconsumo, analfabeta en su casi totalidad, minado por las enfermedades y con bajísimas expectativas de vida, víctima frecuente de las aventuras de caudillos locales no mucho más ilustrados, al medio urbano característico de la modernidad. Nadie pretende (ni podría) ocultar que ese proceso generó nuevos e importantes desequilibrios, el más evidente de los cuales es el desmesurado crecimiento de los asentamientos informales: hoy alrededor del 50% de nuestros compatriotas vive en ellos, quedando así no sólo excluidos del disfrute de muchos de los más importantes beneficios que ofrece la vida en las ciudades, sino además amenazados por un deterioro aún mayor de su calidad de vida... insólitamente, esa cifra supera la media de la región estimada en el 30%, de modo que resulta esencial entender las causas del diferencial. “... en particular la vana pero persistente pretensión de frenar el crecimiento de las mayores ciudades. Y también el carácter rentista de nuestra economía, que ha permitido el crecimiento económico por largos períodos mientras la productividad interna se mantenía estancada o en regresión. Puede sin embargo decirse que, pese a sus distorsiones, durante tres cuartos de siglo ese modelo cumplió en lo esencial con el objetivo civilizatorio, habiendo prevalecido los aspectos positivos del proceso por sobre los negativos”. “... El camino hacia el futuro no está asociado a hacer de él tabula rasa como

muchas veces se ha propuesto, sino a la capacidad para edificar una nueva realidad a partir de sus cimientos más sólidos, sus ciudadanos, que no pueden ser movidos a placer a lo largo y ancho del territorio como si de piezas de un juego se tratara. Por eso, el esfuerzo central tiene que ser el de reconstruir las ciudades donde están, aprovechando la inercia territorial que ya han generado. Los requisitos esenciales que deben cumplir las ciudades en este siglo son bien conocidas: (deben ser) densas, socialmente diversas e integradas, capaces de reducir la demanda de insumos y la producción de desechos mediante el reciclaje (metabolismos circulares) y de minimizar el consumo energético dependiente de combustibles fósiles; con énfasis en el transporte público, los desplazamientos peatonales y la movilidad alternativa, dotadas de un espacio público accesible y de gran calidad, apoyadas en una estructura integrada de sus elementos espaciales y naturales. Aunque se trata de una tarea de gran aliento, desde el punto de vista técnico y financiero el logro de ese objetivo no plantea mayores secretos, localizándose los retos fundamentales en las esferas macroeconómica y política: él sólo podrá ser alcanzado por una sociedad asentada sobre firmes bases productivas, en la cual el bienestar de la población dependa de su talento y su esfuerzo, y además abierta, con una sólida democracia fundada en una sociedad civil poderosa. Sin esos prerrequisitos el resto es inalcanzable.” Nada más cierto.

Durante su vida profesional Marco ha ocupado los cargos de: Secretario Ejecutivo de la Oficina de Investigación y Construcción de Viviendas del Banco Nacional de Ahorro y Préstamo (1971-1972), Presidente de la Fundación Fondo Andrés Bello para el Desarrollo Científico de la UCV entre 1997 y 2003; y, desde 2008, es Asesor Principal del Instituto Metropolitano de Urbanismo, Taller Caracas. Ejerce también como consultor independiente sobre temas urbanísticos.

Ha sido Coordinador de Investigación del Instituto de Urbanismo (1985-1990), Coordinador del Sector de Estudios Urbanos de la Escuela de Arquitectura de la FAU-UCV (1988-1990). Es Editor de la revista Urbana del Instituto de Urbanismo desde 2004. Fue miembro principal del Consejo de Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la UCV entre 1984 y 1990; y Decano de la Facultad y miembro del Consejo Universitario, durante dos períodos consecutivos: 1990-1993 y 1993-1996.

Recibió la Orden José María Vargas de la UCV en su primera clase en 1996; la Orden Francisco De Venanzi (UCV, 1998) y la Orden Diego de Losada en primera clase del Concejo Municipal del Municipio Libertador (1998). En 2014 recibió la Orden Carlos Raúl Villanueva del Colegio de Arquitectos de Venezuela y el Premio de la XI Bienal de Arquitectura en la categoría Publicaciones por el libro La cosa humana por excelencia: controversia sobre la ciudad.

En junio de 2009 el Prof. Marco Negrón recibió el máximo reconocimiento de la Ilustre Universidad Central de Venezuela, al serle conferido el título de Doctor Honoris de esa Primera Casa de Estudios del País.

Dr. Marco Negrón, es usted bienvenido a este nuevo escenario académico para el debate de ideas en pro del bienestar de los venezolanos.

Muchas Gracias.

2

DISCURSO DE INCORPORACIÓN POR EL ARQUITECTO MARCOS NEGRÓN

En un lapso de menos de un siglo Venezuela ha conocido una transformación de singular y no siempre bien comprendida profundidad, pasando de ser un país acentuadamente rural a uno de los más urbanizados de la región y del mundo. Por eso le otorgamos tanta importancia al esfuerzo por entender las causas, consecuencias y características de ese proceso.

La importancia de las ciudades a lo largo de la historia de la humanidad es re-conocida universalmente: de ellas decía Fernand Braudel que son “la inteligencia, el riesgo, el progreso, la modernidad hacia la que se mueve lentamente el mundo”, mientras que Claude Levi-Strauss las definió como “la cosa humana por excelencia”. La historia de nuestra región lo confirma cuando se constata que todos los movimientos independentistas del siglo XIX se fragua-ron en sus ciudades principales. Hoy, si es posible, esa importancia se ha magnificado al convertirse ellas en el principal motor del desarrollo de las naciones; sin embargo, su carácter ha cambiado radicalmente por lo que no pueden ser analizadas, planificadas ni gobernadas con las categorías ni las técnicas del pasado incluso reciente.

Antonio Pasquali, quien no es arquitecto, urbanista ni geógrafo sino filósofo, lo ha planteado con singular claridad: “Esa pérdida del referente utópico” que caracterizó a la ciudad tradicional “¿hasta dónde compromete nuestra tradicional comprensión del fenómeno Ciudad; disponemos de mejores sistemas categoriales de remplazo? Pero antes que nada, ¿es realmente importante y prioritario entender más a fondo los procesos de aglomeración urbana? Sobre esto último la respuesta es no sólo afirmativa sino apremiante: la precipitosa realidad, bajo el fuerte impulso de tecnologías siempre más innovadoras, viene dando vida a formas y modalidades inéditas del convivir en sus varios niveles, que terminarán originando nuevas políticas tout court y ciudades hoy apenas imaginables en su estructura y gobierno.”

A su vez el Informe ONU-Habitat de 2001 ya planteaba la tesis de que el actual es un mundo totalmente urbanizado, no sólo en términos cuantitativos (la población urbana mundial se acerca ya al 60%) sino sobre todo en términos económicos, sociales, culturales y políticos.

Para el 2050 se calcula que la población urbana mundial alcanzará los 6.400 millones, el doble que en 2005. Los focos de ese crecimiento serán África, que triplicará, y Asia, que duplicará (ALC crecerá 50%, Norteamérica y Europa permanecerán estables).

No es casual que ahora, más que de ciudad, se hable de área metropolitana, de ciudad-región, de megalópolis o de mega región, suerte de galaxias que aglutinan un número considerable de ciudades, autónomas en su origen, en sistemas urbanos fuertemente integrados. Los estudios más confiables cifran su número alrededor del centenar en todo el mundo (principalmente Norte América, Europa y Asia) y que concentran poco más del 15% de la población pero generan más del 60% de la actividad económica, patentan el 85% de las innovaciones y alojan el 80% de los científicos más citados. En los enfoques más recientes se destaca la importancia de la prosperidad económica de esas aglomeraciones por encima del tamaño poblacional.

A partir de ese contexto de las tendencias de la urbanización en el mundo, nos proponemos abordar

el análisis crítico del proceso venezolano de urbanización durante el siglo XX, sus éxitos y sus fracasos, tratando de establecer las causas; a continuación se ensayará una aproximación a la situación actual y a los desafíos que plantea el siglo XXI. Ese análisis hará frecuentes referencias al caso de Caracas por ser esta la metrópoli nacional y en consecuencia la que marca la pauta del desarrollo no sólo en términos urbanísticos.

LOS ORÍGENES

1. El acelerado proceso de urbanización venezolano está indisolublemente asociado a la emergencia de la actividad petrolera como motor de la economía y al accidentado proceso de implantación de la democracia, pero él va a adquirir especificidades muy particulares como consecuencia de la forma en que ocurre el desarrollo de la economía petrolera:

1.1. Es un proceso inducido por una demanda generada en el exterior, en los países industrializados, y durante un largo medio siglo serán empresas de esos países las que exploten, procesen y comercialicen el pro-ducto (en general esta ha sido la dinámica en AL, diferente de la clásica formulada por Gordon Childe a partir de las experiencias del Oriente Próximo -Armenia y Mesopotamia-, Asia y Europa).

1.2. Su transporte a destino (los puertos de exportación, las refinerías y los centros de acopio para el mercado interno) requiere de infraestructuras muy especializadas (oleoductos, gasductos y puertos especializados) que no sirven a ninguna otra actividad productiva, lo que se tradujo en su casi nulo impacto territorial: la tesis del llamado enclave petrolero. El beneficio que obtiene el país se concreta en la renta petrolera, que, por las razones conocidas acerca de la propiedad del subsuelo, será monopolizada por el Gobierno Central y redistribuida internamente de acuerdo a intereses que varían de gobierno a gobierno.

1.3. Durante décadas el ingreso recibido por esa vía fue lo suficientemente grande como para posibilitar una acelerada modernización, sobre todo en materia de infraestructura, sin exigir esfuerzos económicos internos. Las ciudades en particular dependieron casi exclusivamente de los aportes del Gobierno Central, lo que explica en gran medida la atrofia de su autonomía. A ello se suma que en Venezuela, como en otros países de la región, las grandes ciudades aparecen antes de que la sociedad hubiera madurado totalmente las formas de regulación ética, moral y social que permiten el surgimiento de la sociedad civil moderna, circunstancia que se ha profundizado aceleradamente en los últimos cuatro lustros con la anomia social impuesta por el socialismo bolivariano y que tiene su expresión material en la ruina de la ciudad.

LA ÉPOCA DE LAS GRANDES ILUSIONES

2. La época de las grandes ilusiones: entre 1936 y 1970, al amparo de un ingreso por exportaciones petroleras crecientes (Baptista, p. 220 y ss.) se fue consolidando el régimen democrático y se produjo una radical transformación del país rural en urbano.

2.1. Contrariamente a lo que se podría suponer, los impactos de la urbanización, más que hacia los centros de las zonas productoras del hidrocarburo, se concentraron en las ciudades tradicionales (Caracas, Maracaibo, Valencia, Barquisimeto), lo que se explica por el doble efecto de las características de la industria petrolera de entonces (intensiva en capital, alta dependencia de insumos importados: otra vez el enclave) y del rentismo de la economía interna (el valor retornado de las exportaciones va hacia las ciudades donde se localizan los principales captado-res de la renta).

2.2. El territorio nacional al norte del Orinoco, particularmente las ciudades históricas, se vio beneficiado, por la construcción de grandes y modernas infraestructuras y por arquitecturas que adquirieron prestigio inter-nacional.

2.3. Pero hasta finales de la década de 1950 la planificación de las ciudades estuvo en manos de organismos del poder central (CNU, MOP). Sólo con el restablecimiento de la democracia aparecen organismos dependientes del poder local (concejos municipales), entre los que destaca la OMPU de Caracas. Sin embargo, su poder político y económico era muy débil por lo que la posibilidad de ejecutar las propuestas del plan dependía en gran medida de negociaciones con el poder central.

2.4. En esos mismos años, sobre todo a partir de 1958, ocurre la expansión de la urbanización informal, frente a la cual se ensayan varias respuestas (ya a mediados de la década de 1930 se hacen las primeras advertencias al respecto y se formulan posibles soluciones) pero con escasos resultados. Sus causas a continuación.

EL CRECIMIENTO METROPOLITANO VERGONZANTE

3. El crecimiento metropolitano vergonzante:

3.1. A partir de la década de 1960 empieza a imponerse, no sólo en Venezuela sino en toda América Latina, una visión negativa de las «ciudades grandes», vistas como un lastre para el crecimiento y desarrollo de las sociedades nacionales (Urquidí, CENDES, Uslar Pietri).

3.2. Esa visión se traduce en propuestas para frenar el crecimiento de las ciudades principales, el establecimiento de estímulos para el desarrollo de centros de segundo orden e incluso mudanzas de la capital a localidades ex-novo (OMPU, CORDIPLAN).

3.3. Además de la debilidad de los fundamentos que la sustentan (Ciudad y modernidad), sus resultados fueron sumamente discutibles, entre otras razones porque al final terminaron estimulando la urbanización informal y frenando la inversión en bienes urbanos en general.

LOS AÑOS DE LA CRISIS

4. Los años de la crisis:

4.1. Entre finales de la década de 1970 y comienzos de la de 1980 aparecen las primeras señales de agotamiento del modelo rentista. La situación pondrá en entredicho muchos de los proyectos en materia de infraestructura y desarrollo urbano, pero también el modelo político implantado en 1958. Se inicia un proceso de decadencia de las ciudades.

4.2. Entre 1980 y 1990 tanto la COPRE en el ámbito nacional como la OMPU y la FPECM para el caso caraqueño hacen una serie de proposiciones en materia de descentralización administrativa, gobernabilidad metropolitana y ordenamiento urbano que terminan frustrándose al precipitarse la crisis.

LUCES Y SOMBRAS DE LA URBANIZACIÓN VENEZOLANA DEL SIGLO XX

5. Luces y sombras de la urbanización venezolana del siglo XX:

5.1. El balance de la urbanización venezolana en el siglo XX arroja un saldo positivo en términos

sociales, políticos y culturales, incluso urbanísticos.

5.2. El logro más importante de ese proceso es, justamente, la radical urbanización de la población: en 1940, en un país de 3.700.000 habitantes, el 77% era rural; en 2010, en un país de 29.000.000 de habitantes (7,8 veces), más del 90% era urbano (recordar además la tesis de ONU-Hábitat). La población rural había disminuido en 800.000 habitantes y la urbana se había multiplicado por 25. Esto significó un profundo cambio político, cultural y social de la nación y de las condiciones de vida y de las expectativas de la población. Sin embargo, como ya se dijo, la urbanización maduró antes que la sociedad civil.

5.3. Sin embargo, en paralelo a la urbanización ocurrió un hondo proceso de democratización de la sociedad.

5.4. Un sólido proceso de desarrollo de la ingeniería y la arquitectura colocó al país como referente internacional.

5.5. Al lado de lo anterior, más de la mitad de la población urbana nacional habita en asentamientos informales: un país de ciudades con déficit de ciudadanía. Una grave situación de desigualdad no sólo económica y urbanística, sino también psicosocial y cultural: menosprecio de los habitantes de los barrios. “Tienes un rancho en la cabeza”.

5.6. Pese a lo que sostienen prejuicios tan arraigados como débilmente sustentados, el tamaño de las ciudades venezolanas, en particular de la capital y las cuatro otras principales áreas metropolitanas, no es excesivo en comparación con otros países de la región (p. ej., Chile); por el contrario, Venezuela registra los índices de primacía urbana más bajos de toda América Latina.

5.7. Los «desequilibrios territoriales»: por razones históricas, pero también geo-ambientales, el sistema venezolano de ciudades se ha concentrado al norte del Orinoco, más específicamente en la llamada unidad costero-montañosa. Esto ha alimentado la idea de los llamados desequilibrios territoriales: la UCM cuenta con el 70% de la población nacional y apenas el 20 % del territorio, sin embargo se pasa por alto que esa superficie de 182.500 Km² supera en 50.000 Km² la de Inglaterra y que su densidad poblacional es de 75 hab/Km², sensiblemente inferior a la de Costa Rica (96). La falacia de seguir la localización de los recursos naturales.

EL SIGLO XXI Y LA NUEVA ESCALA DE LA CIUDAD

6. El siglo XXI y la nueva escala de la ciudad (Florida et al., la mega región). El siglo XXI es el siglo de las metrópolis; su importancia en la determinación del rumbo del mundo actual: son los motores del crecimiento económico y de las innovaciones. Pero el cambio cuantitativo exige uno cualitativo: la necesidad de reconceptualizar la ciudad (Campanella, Pasquali, Rogers).

6.1. La ciudad contemporánea, punta de lanza del desarrollo sustentable: «La batalla contra el calentamiento global se ganará o perderá en las ciudades» (Ban kimono); el Papa Francisco y los alcaldes (julio 2015).

6.2. El papel protagónico del conocimiento en el desarrollo de las sociedades contemporáneas y las ciudades como su lugar por excelencia. Por qué el espacio urbano de calidad promueve el desarrollo y su inexistencia o mala calidad lo desestimulan (Jacobs, Florida, Peñalosa). Las metrópolis y la clase creativa, el teorema de las 3 T's.

6.3. El caso venezolano: la unidad costero montañosa, el territorio de la urbanización venezolana del

siglo XXI; el sistema metropolitano Cara-cas-Valencia: una mega región en formación. Retos y estrategias.

6.4. Potencialidades (el ambiente natural) y restricciones (el ambiente construido) de la Caracas actual para dirigir el crecimiento de la nación. ¿De qué hablamos cuando hablamos de Caracas? El reto de la gobernabilidad y el tema de la voluntad política.

6.5. Las descabelladas propuestas del llamado Socialismo del siglo XXI en materia de políticas territoriales: (eje Orinoco-Apure, saraos y saraitos, gallineros verticales; la reivindicación del conuco; construcción de ferrocarriles cuya fundamentación y análisis de costo-beneficio se desconocen; la funesta experiencia de Vargas). Su filosofía -centralismo a ultranza, aniquilación de las autonomías locales y regionales, virulento rechazo a la iniciativa privada, intolerancia, menosprecio de la excelencia y exaltación de la mediocridad- es estructuralmente incompatible con la metrópoli moderna.

6.6. Un futuro urbano a la altura de la historia de los venezolanos es posible, pero requiere de enfoques que van más allá de lo urbano: sin una nueva visión de país la nueva ciudad es inalcanzable

3

DISCURSO DE DEL PRESIDENTE

ACAD. GONZALO MORALES

Quizás recordemos, cuando niños, aquellas revistas cómicas donde aparecía un aventurero del espacio llamado Buck Rogers, donde aparecían ciudades ultra-modernas construidas dentro de una burbuja plástica transparente, donde no se sufrían los embates del cambio climático. Era prospectiva al futuro. También recordemos a los símbolos del Gran Hacedor, Gran Arquitecto, que son el compás y la escuadra.

En contraposición, hasta el siglo XX, heredamos poblaciones con la estructura constructiva colonial española. Hace varios años revisé un trabajo donde se identificaba una realidad social venezolana: el país estaba dividido en tres regiones, tres franjas paralelas, una moderna, otra post-colonial, otra pre-colombina, en las cuales predominaba también, gran diferencia en la mentalidad.

Señores todos:

Nos encontramos de nuevo en este recinto tan apreciado, que nos acoge con la mayor deferencia. Gracias a sus directivos, en especial a su Secretario académico Antonio Machado.

Hoy nos complace dedicar el día a los arquitectos, a la arquitectura, profesión que trabaja para la modernidad, la transformación de ciudades, de edificaciones innovadoras.

Tenemos el placer de dar la bienvenida a nuestra academia al arquitecto Marco Negrón, como Miembro Honorario de nuestra Academia.

El arquitecto Negrón nos aporta un extenso currículo tanto en cuanto respecta a su conocimiento y experiencia sobre el estudio de las ciudades y comunidades, como a sus experiencias pedagógicas en la enseñanza, temas ambos de vital necesidad en nuestro país.

El Arq. Negrón tiene importantes vinculaciones con instituciones internacionales, que buscan las mejores aplicaciones de la arquitectura, lo cual es sumamente valioso para nosotros.

La arquitectura y los arquitectos han tenido importante figuración en Venezuela, creando ciudades renovadas y transformadas a partir de la colonial heredada a principios del siglo XIX. Me permitiré ofrecer algunas remembranzas sobre algunas mejoras en el desarrollo de la ciudad de Caracas, comenzando con el Plan Rotival, a fines de los años 30, luego los trabajos del arquitecto Villanueva, para rematar con los grandes proyectos de la Ciudad Universitaria, la Avenida Bolívar y el Proyecto de los Próceres, para los años 50. Otros posteriores, avenida Universidad, avenida Francisco de Miranda, enriquecieron la ampliación y modernización de nuestra Caracas.

Caracas es una ciudad moderna, que disfruta de todas las comodidades y servicios que la tecnología ofrece. Muchas de sus mejoras se deben a la Oficina de Planeamiento Urbano, tan necesaria, pero desaparecida.

Sin embargo, en el futuro próximo tendremos también que pensar en la lucha, sin compás, contra la pobreza, acompañada por la mejor preservación del ambiente y el completo desarrollo de poblaciones rurales, bien abastecidas, con todos los elementos que puede ofrecer el siglo XXI. Por supuesto, de

acuerdo a las características de la producción predominante.

Ahora bien, debemos tomar ejemplo de ciudades tales como Bombay, San Paulo, México City. ¿ Son esas aglomeraciones lo que queremos?

Ciudades con edificios de doscientos pisos. ¿Es que ofrecen ventajas que no vemos?

La tendencia moderna es crear ciudades modernas con edificios inteligentes, dotados con todos los adelantos que les otorga la tecnología. Sistemas de control de tránsito automatizados, donde el CGS es una ayuda fundamental.

También tenemos la tendencia a la Megalópolis, por ejemplo, llevar a desde Caracas los 1000 metros de altura, hasta Maracay a los 600.

Si queremos generar un país moderno, tendremos que propiciar la multiplicación de una vivienda social moderna.

Estimular la Vivienda social, transformarla en moderna, con todas las comodidades, para eliminar esos barrios con pisos de tierra. Barrios mal olientes, donde prolifera la delincuencia. Sobre todo, que sea financiada, en ningún caso regalada.

La realidad venezolana para este momento es la necesidad urgente de transformar a los barrios y poblaciones que adolezcan de deficiencias en su estructura de vida..

De igual manera, podríamos pensar en las poblaciones ubicadas en regiones de desarrollo minero o metalúrgico, tales como las de Guayana, algunas de las cuales no serían un modelo ejemplar en la actualidad.

Anhelamos un país en pleno desarrollo, donde cunda el respeto al ciudadano y a la Constitución. En esta era de influencia de impactantes tecnologías, de información ultrarrápida es poco comprensible que éstas no se manifiesten palpablemente en nuestro desarrollo.

Empero, de acuerdo a los pronósticos a corto plazo, tendremos que pensar en una recuperación de nuestro país, tan pobremente manipulado, en todos los campos, ¿qué proyectos firmes tenemos para resolver el crecimiento en todos sus sectores? Dejemos esas cuestiones para el futuro.

Bienvenido académico Negrón.

Muchas gracias a todos, por habernos acompañado en este acto y esperamos que su compañía perdure en el tiempo.

Buenos días.