CARACAS EN EMERGENCIA
UN ACUERDO DE GOBERNABILIDAD PARA SU RECUPERACIÓN

> "En la sociedad postindustrial o de la información, el conocimiento es el factor determinante del progreso económico y está vinculado a las personas. Una ciudad con solidaridad y armonía social, hermosa, con autoestima y con una gran calidad de vida, atrae de manera sostenida el desarrollo económico."
>
> Enrique Peñalosa, Alcalde de Bogotá 1998-2000

I. Caracas: Una metrópoli en crisis pero con un potencial extraordinario

En pocos meses Caracas deberá enfrentar una nueva elección para designar sus autoridades, cinco alcaldes municipales y un alcalde metropolitano. Pero la ciudad llega a esta coyuntura en tal estado de crisis que obliga a una reflexión a la vez urgente y profunda, que les permita entender a quienes aspiran asumir esas responsabilidades la magnitud del reto planteado y los instrumentos a su disposición para enfrentarlo con éxito.

El mal desempeño de Caracas

Aunque la situación registra diferencias significativas entre cada uno de los municipios que forman el Distrito Metropolitano de Caracas (DMC), el balance de la ciudad en su conjunto es tan negativo como para considerarla en emergencia. De acuerdo con la encuesta anual sobre ciudades latinoamericanas de la revista AméricaEconomía, la nuestra continúa en retroceso, pasando del lugar 24 en 2001 al 35 en 2004 en un listado de 40 ciudades del continente. No en vano ella es considerada como muy insegura pues registra uno de los más altos índices de homicidios entre las ciudades de América Latina: 133 por cada 100 mil habitantes, por encima de varias de las antiguas capitales continentales del crimen; además aparece como la ciudad latinoamericana donde los empresarios encuentran más dificultades a la hora de emprender un negocio, con débil cooperación entre los actores políticos y económicos y actitudes desfavorables hacia las personas y empresas emprendedoras; registra los peores servicios públicos de salud y de educación primaria y secundaria, figura en el primer lugar como la más inestable políticamente y comparte con La Paz y Asunción el dudoso honor de ser la más aburrida; el aeropuerto, pese a la modernización de la infraestructura, es percibido como muy inseguro, igual que el transporte público superficial.

Este mal desempeño de Caracas es más sorprendente cuando se lo compara con la tan proclamada riqueza del país, pero también con las fortalezas naturales de la ciudad misma, evidentemente desaprovechadas. Estas comienzan por una privilegiada localización que le ofrece una base muy sólida para convertirse en un importante nodo de las comunicaciones aéreas internacionales y estimular su transformación en un centro de negocios de escala continental; además está el notorio buen clima de la ciudad, su atractivo paisaje y la cercanía a espacios abiertos para la recreación de carácter muy diverso y elevado atractivo.

La necesidad de actuar concertadamente

Para encontrar respuestas efectivas a esa crisis es preciso comenzar por entender que, ante un proceso de deterioro de la ciudad como el actual, no sólo ningún municipio está a salvo, sino que puede considerarse como un gesto de arrogancia y en buena medida irresponsable el creer que se trata de un problema ajeno, que afecta sólo a los municipios vecinos: los resultados que

sistemáticamente, a lo largo de cuatro años viene arrojando esa encuesta, además de la vivencia misma que tenemos los caraqueños, son prueba de que el problema afecta a la ciudad en su conjunto y no a uno o algunos de los municipios que la integran. Aunque son desde luego encomiables los esfuerzos que realizan algunas de sus autoridades locales para mantener y mejorar la calidad de vida en su circunscripción, es preciso tener en cuenta que en un contexto como ese no hay "islas felices" que puedan salvarse del naufragio.

El rol de la metrópoli en el desarrollo nacional

Pero además, en Caracas se juega algo más que el destino de la ciudad y sus habitantes ya que a ella, como principal aglomeración urbana nacional, le corresponde un rol estratégico en el desarrollo del país. Si las ciudades han sido instrumentos claves del desarrollo a lo largo de toda la historia de la humanidad, hoy, en un mundo interconectado y virtualmente urbanizado en su totalidad, donde el conocimiento se convierte cada vez más en la variable decisiva, esta verdad se hace aún más patente.

Tradicionalmente ese rol ha estado asociado a la capacidad que tienen las grandes ciudades, particularmente las aglomeraciones metropolitanas, para concentrar externalidades y actividades de distinta índole, en especial las ligadas a la generación de innovaciones; pero en los años más recientes, debido a la creciente importancia que asume un tipo específico de externalidades, como son la generación de conocimientos y el desarrollo de las telecomunicaciones, su rol tradicional como centro neurálgico de los intercambios y de la producción y difusión de información y conocimiento ha registrado una potenciación sin precedentes, dando origen a los llamados *territorios inteligentes* donde lo característico es que las ciudades operan como nodos de las redes que articulan y organizan la economía global. Sin embargo, esos nodos no emergen al azar sino que se localizan en un número determinado de ciudades.

En un mundo caracterizado por la extrema movilidad destaca la estabilidad de estos atractores urbanos, asociada a la existencia de un conjunto de factores locales específicos que algunos han denominado *medio urbano*, que no es otra cosa que una serie de condiciones en parte naturales pero sobre todo producidas, tales como infraestructuras, patrimonio arquitectónico y urbanístico, tradiciones culturales, capacidades tecnológicas difusas, seguridad, ordenamiento institucional, que inciden directamente en la calidad de vida de la población. Ellas ofrecen tanto los anclajes que posibilitan el funcionamiento de las redes globales como el cemento necesario para integrar a los sujetos locales en los nodos de las redes. Las redes sociales que resultan funcionan entonces como interfaz entre los recursos potenciales propios de cada medio urbano y las redes globales, en las cuales se insertan y circulan los valores producidos a partir de esos recursos específicos. La capacidad de las ciudades para responder a los estímulos de la competencia global sin embargo no depende mecánicamente de la mayor o menor riqueza del *medio urbano*: para ello es necesario que en su seno surjan las redes sociales capaces de convertirlas en actores colectivos de la escena mundial y neutralizar o limitar las condiciones de exclusión y marginación. Sin embargo, un medio urbano de calidad constituirá siempre un aporte decisivo tanto para el mejoramiento de la competitividad económica como para alcanzar la integración social y la sustentabilidad ambiental y cultural.

Venezuela, como es sabido, confronta desde hace veinticinco años una larga y sostenida crisis económica, acentuada críticamente en el último lustro, que se expresa en el deterioro sistemático del ingreso por habitante con los consiguientes efectos erosivos sobre el entramado social; en ese contexto, las grandes áreas metropolitanas pueden cumplir una relevante función estratégica dentro de las políticas orientadas a revertir la situación.

La metrópoli como diversidad integrada

Lo anterior significa que sólo si la ciudad como un todo logra poner en acto sus fortalezas como metrópoli y no como simple agregado de municipios más o menos bien administrados, podrá desplegar a plenitud su potencial aporte al desarrollo nacional y, además, ofrecer a todos sus habitantes niveles de calidad de vida compatibles con la riqueza del país, el progreso tecnológico y los modernos derechos de ciudadanía. Ella es, ciertamente, una realidad diversificada, lo que incide en su riqueza social y cultural y en parte se expresa en su división en municipios, pero solamente la integración de esa diversidad permitirá crear las condiciones para la inserción exitosa de la metrópoli en la dinámica del progreso económico y social mundial. La incapacidad demostrada hasta ahora para resolver esa ecuación es una de las causas más importantes que subyacen a la actual crisis de Caracas y a su consecuente ineficacia para estimular el desarrollo.

Una invitación a la concertación

Ante esa situación y en vista de la coyuntura que representan las venideras elecciones, este documento se propone explorar las alternativas existentes para definir una estrategia que permita sacar a Caracas de la crisis y colocarla definitivamente en la ruta que conduce a la obtención de los logros mencionados. Pero para ello es preciso satisfacer una condición central: la capacidad de las autoridades metropolitana y municipales de actuar coordinadamente, de empujar en una misma dirección a partir de una visión compartida de la ciudad que se quiere. Es casi imposible que prevalezca la primera por el grado de conflicto que generaría, pero si ello fuera posible el costo sería la aniquilación de la indispensable diversidad; si en cambio se impusieran las segundas, el resultado no podría ser otro que el caos, la descoordinación y la ineficiencia.

II. Las raíces de la crisis y una estrategia para superarla

Aunque es imposible negar las tendencias a revertir los avances de la descentralización actualmente predominantes en el gobierno central y su insistencia en una política económica que no ha hecho sino agravar los problemas ya existentes, la explicación de la situación que confronta Caracas no puede buscarse, por lo menos no únicamente, en la crisis nacional: Buenos Aires, en un país agobiado por una persistente crisis económica y política, no sólo logra mantenerse en los primeros lugares del *ranking* de las ciudades del continente, sino que, significativamente, sigue atrayendo importantes corrientes de turismo: 2 millones en 2002 y una expectativa de 2,5 millones para 2003; Bogotá, capital de un país con una estructura de gobierno más centralizada, un ingreso per cápita inferior al venezolano y afectado seriamente por el terrorismo y el narcotráfico, ha logrado avances sustanciales en todos los órdenes del desarrollo urbano y se ubica cómodamente en la primera mitad del listado de *AméricaEconomía* para 2004, 21 posiciones por encima de Caracas.

Por detrás de las manifestaciones visibles de la crisis de nuestra ciudad hay una oculta, en todo caso menos perceptible, que es una crisis institucional: históricamente la Caracas metropolitana se ha ido conformando a través de la agregación de un conjunto de entidades político-administrativas autónomas, sin que ellas, dentro del esquema de la descentralización política y administrativa, hayan logrado construir las instituciones y los mecanismos de integración de la diversidad indispensables para el desarrollo exitoso de una metrópoli del siglo XXI. El esfuerzo realizado por la Asamblea Nacional Constituyente en el año 2000 con la promulgación de la Ley Especial sobre el Régimen del Distrito Metropolitano de Caracas (LEDMC), constituyó un avance significativo al reconocer la importancia de esa integración. Para ello se procedió a la creación de la figura jurídica del Distrito Metropolitano de Caracas (DMC) dotado de “un sistema de gobierno municipal a dos niveles”, donde deberían convivir los cinco municipios preexistentes (Baruta, Chacao, El Hatillo, Libertador y Sucre) con las nuevas autoridades de ámbito metropolitano;

lamentablemente la intención no se logró plasmar en el instrumento, que concluyó en un auténtico fiasco que no ha hecho sino agravar la previa fragmentación institucional.

Distintos análisis indican que es esta crisis de carácter institucional la que mejor explica las dificultades que ha confrontado Caracas para desplegar su potencial metropolitano, mientras que las tendencias centralistas y autoritarias del gobierno nacional aumentan la vulnerabilidad pero de ningún modo se constituyen como el factor explicativo principal. Por eso, cualquier estrategia de superación de la crisis tiene que orientarse a atacar la insuficiencia institucional, que además, pese a todas las dificultades, es la que, como se tratará de demostrar, mejor puede enfrentarse desde el ámbito propio del DMC.

Buscando salidas

Pese a esos problemas, no cabe duda en cuanto a que, además de sus ventajas naturales, Caracas metropolitana constituye la organización territorial más poderosa de Venezuela por su potencial económico, su influencia política, el peso de sus instituciones culturales, educativas y de investigación, su tamaño y densidad poblacional; de hecho es su principal núcleo metropolitano, con capacidad para jugar un papel realmente importante en el sistema de ciudades mas allá de las fronteras nacionales y convertirse en un importante motor del desarrollo del país. Sin embargo, de acuerdo a la hipótesis planteada, resulta claro que todo ese potencial disminuye en la medida en que no se logre integrar institucionalmente el ámbito metropolitano de forma adecuada y persista, como ocurre hoy, la fragmentación administrativa, la dispersión de esfuerzos y el despilfarro de recursos. Es justamente sobre este aspecto que consideramos indispensable actuar para enrumbar la ciudad en una dirección de crecimiento económico y desarrollo social y cultural. Como se tratará de demostrar, más allá de la situación que prevalezca en el ámbito nacional, en esta área hay espacios para el acuerdo que pueden llevar a alcanzar resultados sorprendentes.

La gobernabilidad metropolitana como variable fundamental

Resulta indiscutible que la principal tarea que deberán enfrentar las próximas autoridades del Distrito Metropolitano de Caracas y de los municipios que lo conforman es la de diseñar políticas dirigidas a lograr la integración de la metrópoli y, en consecuencia, garantizar su gobernabilidad: es esta la variable fundamental que hará posible explicitar todo el potencial de la metrópoli sin comprometer la rica diversidad ni la autonomía de sus componentes. El logro de ese objetivo exige moverse en dos direcciones, una de carácter estratégico y largo plazo y otra coyuntural, que pese a las restricciones estructurales abra las puertas a acciones de gran peso en el corto plazo.

La dirección estratégica

Aunque no depende directamente de las autoridades del DMC, esta dirección es especialmente relevante porque es la que ataca el problema estructural: se trata de promover la reforma de la LEDMC en vista, sobre todo, a resolver el problema de las competencias entre las autoridades municipales y la metropolitana. Este es quizá el aspecto más problemático de esa Ley debido a la ambigüedad de la normativa y el lógico interés de cada autoridad en defender las competencias que ella les reserva. Aunque no es esta la ocasión para entrar en el fondo del asunto, sin duda la orientación debe ser hacia una clara e inequívoca distinción entre las competencias metropolitanas y las municipales, fundamentada en análisis de carácter técnico y económico que garanticen tanto la eficiencia como la factibilidad de las decisiones en una materia donde el regateo político tradicional sólo puede conducir a nuevos cuellos de botella. Un avance importante en esta materia, que debería ser recuperado, ya se hizo en la desaparecida COPRE.

Como se señaló, las decisiones en esta materia escapan a las competencias de las autoridades del DMC, correspondiéndole por mandato constitucional a la Asamblea Nacional. Sin embargo, se propone que ella sea una iniciativa de las alcaldías del DMC con los concejos municipales y el cabildo metropolitano, propiciando la discusión más amplia posible con sus habitantes a fin de procurar el mayor consenso. La presentación ante la Asamblea será hecha por las autoridades metropolitanas y municipales respaldadas por el número de firmas de electores que estipula la Constitución.

La dirección coyuntural

Esta dirección deberá discurrir en paralelo a la anterior, buscando dentro de los márgenes que ofrece el actual marco legal, las bases institucionales que hagan posible la coordinación de esfuerzos para diseñar políticas coherentes y convergentes entre las distintas entidades político-administrativas, minimizando de esta manera la fragmentación y el aislamiento institucional. Una oportunidad que, hay que decirlo, hasta ahora ha sido desperdiciada a causa de una serie de circunstancias entre las cuales se debe contar la ausencia de una visión compartida de la ciudad. En ese sentido estimamos necesario establecer de antemano una orientación proactiva de la gestión, compartida por todos los órganos del poder local del DMC y de los más amplios grupos de ciudadanos, y definir unos proyectos estratégicos prioritarios, de ámbito metropolitano, que sean a la vez de interés para el mayor número posible de los municipios que integran el DMC.

III. Una amplia política de alianzas para enfrenar la coyuntura

Por su mismo carácter, la dirección estratégica requerirá de plazos relativamente largos antes de producir resultados concretos sobre la ciudad, de modo que la orientación coyuntural adquiere una especial relevancia, no sólo para garantizar el máximo de eficacia en el corto plazo sino para ayudar a construir la viabilidad de la primera. Para ello es preciso encontrar un amplio piso de acuerdos entre las autoridades de la ciudad tanto en la forma de asumir la gestión como en cuanto a los proyectos a los que debe darse prioridad.

Lineamientos de gestión

Una variable clave de la estrategia de desarrollo de la ciudad, esencial además para reunir los recursos necesarios, consiste en la posibilidad de establecer alianzas estratégicas con el sector privado y el gobierno nacional para la valorización del patrimonio inmobiliario (edificaciones, espacios abiertos, terrenos y redes de infraestructura) metropolitano y municipal a través de mecanismos como el ensayado en el caso de la Zona Rental de la UCV.

El esquema básico consiste en establecer asociaciones entre el sector público (Distrito Metropolitano y/o municipios) e inversionistas privados, para el desarrollo de proyectos de interés público que permitan la obtención de ganancias razonables a los segundos, donde el primero pone los terrenos, edificaciones o infraestructuras cediendo los derechos de uso al segundo contra el pago de una renta y por un período determinado, mientras que los segundos construyen y explotan el inmueble o infraestructura por la duración del contrato. Al vencimiento de este, el propietario recupera el uso del terreno, pero además recibe sin costo las obras construidas o las mejoras que se hubieren incorporado a las existentes. La exitosa licitación de la llamada Unidad Sur de la citada Zona Rental, un lote de casi 30.000 metros cuadrados, constituye una demostración de la factibilidad de esta estrategia y de la magnitud de los beneficios económicos y sociales que puede generar.

Este mecanismo, que admite muchas variantes, tiene la virtud no sólo de permitir emprender obras de envergadura que las autoridades metropolitanas o municipales por sí solas no podrían abordar, sino que además opera como una importante fuente de generación de recursos propios

para atender necesidades de los sectores más pobres de la ciudad. Sin embargo, la garantía de su éxito está en que él sea compartido por las autoridades de ámbito tanto metropolitano como municipal.

Los proyectos estratégicos

Los proyectos estratégicos prioritarios no podrán sino ser el resultado de la más amplia consulta, de modo que ellos involucren la voluntad tanto de las autoridades de la ciudad como de los actores urbanos directamente interesados. Pero además es esencial que los que se sometan a consideración cumplan con requisitos mínimos como los siguientes:

- Que sean proyectos de escala e impacto metropolitano, es decir que sirvan a la población del DMC como un todo e incluso más allá y que sean capaces de estimular la economía y la dinámica urbana en el ámbito metropolitano: son, precisamente, los proyectos destinados a integrar la diversidad.
- Que sean proyectos de alto interés público, pero que por sus características permitan su ejecución y explotación por parte del sector privado; en otros casos se considerará la factibilidad de financiamiento externo a través de los organismos multilaterales. Esto tiene que ver directamente con su factibilidad, pues no hay nada más desmoralizador para la ciudadanía que los proyectos que se prometen y no se ejecutan o quedan a medio ejecutar.

IV. Anexo: Un elenco tentativo de proyectos estratégicos

A continuación se enumera un grupo de programas y proyectos con cualidades suficientes para ser sometidos a consideración debido a que, por su escala y sus características, están destinados a tener un alto impacto positivo en la dinámica económica y social de la metrópoli y, a la vez, reúnen las condiciones necesarias para atraer a los inversionistas privados en los términos de la estrategia de gestión que se ha enunciado:

- Abordar con decisión y urgencia la reconversión urbana de los barrios y áreas deprimidas: Pese al débil crecimiento demográfico del área metropolitana de Caracas entre los últimos dos censos (0,3% promedio anual en una ciudad que hasta 1971 creció a tasas superiores al 5%), la población viviendo en barrios alcanza a más del 40% del total. En estos sectores de la ciudad los pobladores han hecho un esfuerzo excepcional, construyendo viviendas generalmente dignas en condiciones especialmente adversas, pero naturalmente no han podido abordar lo relativo al urbanismo, lo que afecta seriamente la calidad de vida; además, lo intrincado del tejido y las dificultades para que los servicios de seguridad (bomberos, policías, ambulancias) puedan tener acceso hace de ellos los sectores más azotados por la delincuencia, por lo que resulta evidente que sin enfrentar esa situación y proceder a reconvertir los barrios y otras áreas deprimidas de la ciudad en espacios que se puedan definir con propiedad como urbanos, será imposible construir una ciudad equitativa y sustentable. El conocimiento y los recursos para dar una respuesta en tiempo razonable existen, hasta ahora solamente ha faltado la voluntad política.
- La Estación Central de Transporte de Caracas: Especialmente con el desarrollo del Ferrocarril de la Región Central, Caracas se consolidará como el centro del sistema de ciudades del norte de Venezuela, cuya población actual es de 8 millones de habitantes; sin embargo, ya el desarrollo de la red del metro y la próxima inauguración del Ferrocarril de Charallave plantean la demanda de ese servicio en el corto plazo. Su localización se definirá en función de su accesibilidad general, más específicamente de su centralidad y vinculación

con el sistema de transporte masivo de la ciudad. Particularmente la Alcaldía Metropolitana debería involucrarse lo más directamente posible en ese proyecto, donde podría ubicar el Centro de Seguridad y el de Control de los Sistemas Metropolitanos de Transporte. También este es un proyecto que naturalmente permite establecer alianzas con el sector privado.

- El Centro de Convenciones y Exposiciones de Caracas: Este es un tipo de servicio que hoy resulta indispensable en cualquier metrópoli de una cierta jerarquía, con un alto potencial para dinamizar la economía metropolitana y diseñado de manera adecuada, puede resultar suficientemente atractivo para la empresa privada como para incorporarla en el esquema de gestión definido en el aparte anterior. Existen varias localizaciones posibles dentro del DMC, pero al menos en lo inmediato sería un error empeñarse en desarrollar más de uno.
- El Sistema de Transporte del Sureste: Coordinado por la Alcaldía Metropolitana, involucrará a las alcaldías de Baruta y El Hatillo de manera directa, pero al reducir los viajes en vehículos privados contribuirá a disminuir el volumen de los que se incorporan a la autopista Fajardo, generando impactos positivos sobre los demás municipios del DMC; puede ser desarrollado en alianza con CAMETRO y la inversión privada.
- El Sistema de Detección y Prevención de Riesgos: La importancia de este proyecto, particularmente en una ciudad tan vulnerable como Caracas, está fuera de discusión. La iniciativa ya ha sido tomada por la Alcaldía Metropolitana, pero como involucra a todos los municipios del DMC es preciso discutir con ellos su participación como usuarios, pero también como copartícipes; desarrollo con financiamiento internacional, pero además es posible y deseable conseguir la participación privada, que puede derivar beneficios en muchos sentidos.

El espacio público integrador

El espacio público de calidad constituye un elemento esencial en la conformación del *medio urbano* de las metrópolis modernas y contribuye a la integración social y a las políticas de seguridad: la existencia de calles seguras y atractivas para el peatón, bien iluminadas, servidas por medios de transporte colectivo rápidos, seguros y confortables, es, desde el punto de vista urbanístico, el ingrediente esencial para construir una ciudad interesante, en la que propios y extraños sientan que vale la pena vivir; pero como además ellas inducen una intensa y variada actividad comercial, se constituyen, junto con otros espacios públicos de calidad como los parques, en los espacios por excelencia que propician la integración social y construyen la identidad ciudadana. De modo que, además de los proyectos específicos ya mencionados, las autoridades metropolitanas y municipales de Caracas deberían sellar un compromiso para el rescate y recalificación de los espacios públicos del DMC. En ese aspecto son muchas las iniciativas posibles, pero se mencionarán unas pocas tanto por su carácter emblemático como por su significación para todo el ámbito metropolitano:

- El Sistema Metropolitano de Parques: Coordinado por la Alcaldía Metropolitana, involucra a todos los municipios del DMC. Los estudios ya fueron efectuados en los años sesenta, pero es evidente que se requiere su actualización; como la topografía de la ciudad permite su integración prácticamente completa a través de un sistema de parques que incorpore las riberas del Guaire y las quebradas, él se constituiría no sólo en un espacio recreacional privilegiado, sino también en una alternativa muy atrayente para quienes prefieren realizar sus desplazamientos a pié o en bicicleta. Se trata de un proyecto que puede contar con financiamiento tanto internacional como privado.
- Rescate de los espacios públicos integradores de la ciudad: Se trata de los espacios públicos que por su calidad, el atractivo de las actividades que se desarrollan en ellos y su

accesibilidad no sólo atraen a todos los estratos de la población, sino que para muchos se convierten en ambientes de uso cotidiano. Entre ellos sobresalen el Casco Central y Sabana Grande y, a una escala más local, el bulevar de Catia, todos inutilizados por la irracional invasión de vendedores ambulantes. En todos los casos deberán participar la alcaldía Metropolitana y las municipales involucradas. En estos casos la participación del sector privado aparece como natural, particularmente la de los comerciantes y propietarios inmobiliarios de las áreas afectadas.

La seguridad ciudadana

En materia de seguridad, que constituye una de las mayores vulnerabilidades de Caracas, se propone que las futuras autoridades metropolitanas y municipales definan una estrategia común, que abandone los esquemas tradicionales de la pura represión o el opuesto, confiado en que el logro de mejoras en la economía y las condiciones de vida conduce automáticamente a la superación de la inseguridad. En cambio se propone una estrategia más integral de *seguridad humana* que, partiendo de reconocer la existencia de una relación bidireccional entre seguridad y desarrollo humano, persigue la meta de una población libre a la vez de temor y de carencias: si es verdad que resulta imposible lograr grados razonables de seguridad sin desarrollo, este último depende a su vez de la existencia de unas condiciones mínimas de seguridad. Igualmente se deberán tomar en cuenta todas aquellas condiciones de diseño urbano que reducen las probabilidades de omisión de delitos, incluido un proyecto integral de iluminación de la ciudad que ponga particular énfasis en los peatones.

Caracas, julio de 2004

Azier Calvo, Decano de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo, UCV; Tani Neuberger, Directora del Instituto de Urbanismo, FAU-UCV; Rosa María Chacón, Directora del Instituto de Estudios Regionales y Urbanos, USB; Josefina Flórez, Coordinadora de Estudios Urbanos, USB; Oscar Grauer, Coordinador de la Maestría en Diseño Urbano, Universidad Metropolitana; Adriana D'Elías; Armando Rodríguez García; Carlos Torrealba Rangel; Carmelita Brandt; David Gouverneur; Enrique Larrañaga; Frank Marcano; Leopoldo Provenzali; Luís Carlos Palacios; Marco Negrón; Marcos Tarre; Mariela Stolk; Marta Vallmitjana; Maruja Delfino; Rafael Arráiz Lucca; Víctor Fossi; Vilma Obadía; William Niño.