

IVÁN DARÍO PARRA

HOMENAJE



PROFESOR JUSTO MÁRQUEZ MUÑOZ-TÉBAR

PAEDICA

Preámbulo

Desde los albores de las actividades científicas y humanísticas en el mundo, en oriente como occidente, las matemáticas y la filosofía estuvieron vinculadas estrechamente. Esta afinidad se debió, en gran parte, a que ambas tienen la capacidad de argumentar sobre la realidad a través de modelos abstractos. De allí las razones por lo que algunos matemáticos han sido filósofos célebres.

En la Escuela Pitagórica (VI A. C.) vamos a encontrar esa manera de relacionar las matemáticas y la filosofía. Que va a generar una especie de simbiosis con implicación recíproca. Y, en sentido general, se va aplicar en el universo desde entonces, aunque en ese trayecto encontraremos deslindes propios de cada una de ellas.

Así que, a través del tiempo, esa relación matemática-filosófica va a persistir y admite seguir encontrando, con los alcances que en su evolución facultan esos deslindes, matemáticos con características de filósofos.

Todavía, para finales del siglo XIX, en el Zulia encontramos el testimonio siguiente de la mencionada relación: *En los planes de estudio con que se inicia la Universidad del Zulia estaba la Facultad de Ciencias Filosófica que podía otorgar los títulos de agrimensor e ingeniero civil. En esta Facultad se dictaban los cursos de aritmética, trigonometría, geometría analítica, geodesia, geometría descriptiva, etc., esto es, las materias que conformaban los estudios de ingeniería. Fue presidida por el ingeniero Candelario Oquendo.* (Fuentes y pioneros de los estudios de ingeniería en el Zulia. I. D. Parra. 2015. PAEDICA).

Estos breves enunciados sobre el acercamiento entre matemáticas y filosofía son para encontrar, desde nuestra modesta apreciación, una razón del comportamiento del personaje que aspiramos distinguir, profesor Justo Márquez Muñoz-Tébar, teniendo en cuenta la época y el medio donde se desarrolló.

Entonces, bajo esos criterios, en este ensayo hemos querido hacer un Homenaje al profesor Justo Márquez Muñoz-Tébar (1930-1998), que mezcló sus formaciones matemáticas con la filosofía; y apoyado en su condición de Ingeniero Mecánico y la Ingeniería Mecánica, opinó acerca del hombre y su comportamiento humanístico: “... *franquear las fronteras disciplinarias de la ingeniería mecánica, hacia una filosofía de la ciencia y de la técnica, hacia una filosofía de la historia y de la cultura, hacia una crítica del Estado social y de las deficiencias de nuestro sistema de relaciones productivas*” ... “*La única manera de ser auténtico es mantener el compromiso existencial con la verdad que se crea y convive en libertad*”. (Justo Márquez Muñoz-Tébar. Un hombre imaginativo y de ideas originales. Álvaro B. Márquez-Fernández).

Sin embargo, debemos aclarar que este escrito no pretende ser una biografía ni un análisis del pensamiento y la hermenéutica del lenguaje del profesor Justo Márquez Muñoz-Tébar. Es una demostración pública de admiración y respeto hacia su persona.

De tal manera, partimos del promedio de los años sesenta del siglo pasado cuando el profesor Márquez estaba recién llegado a Maracaibo; y la Universidad del Zulia -que lo había contratado- iniciaba un proceso de la llamada Renovación Universitaria que trataba de cambiar varios aspectos de sus funcionamientos docente y administrativo.

También en aquellos momentos Venezuela atravesaba por una situación crítica en todas sus estructuras y había una necesidad perentoria de encontrar soluciones sostenibles para el desarrollo a favor del progreso, de la justicia y la libertad.

Éstas serán las razones fundamentales que angustiarán al profesor Márquez y lo llevan a exponer posibles alternativas para confrontar estas dificultades, sin pretender que sus consideraciones fueran algún Programa de Gobierno ni aspirando conseguir una posición burocrática. Pero, que de alguna manera orientaban oportunamente. Sin embargo, nunca encontraron en las instancias de poder receptividad ni siquiera se escucharon sus propuestas.

No obstante los males siguen vigentes, sobre todo en campos éticos y técnicos, donde se continúan cometiendo abusos y desaciertos en nombre de la libertad y la democracia.

Aún más, esas afecciones estructurales en el transcurso de los años se han ido agravando; y seguimos esperando aquel gobierno que hace más de dos siglos anheló el Libertador Simón Bolívar: “El sistema de Gobierno más perfecto es aquel que produce mayor suma de felicidad posible, mayor suma de seguridad social, y mayor suma de estabilidad política”.

Vivimos en un sistema donde lo único importante es la política, pero los partidos, grupos o cogollos no han estado a la altura de los aciertos esperados y apremiantes. Y mientras tanto se han comprometido el destino y futuro de varias generaciones que emigran sin rumbo fijo y a quienes se les impiden realizar sus sueños.

Conocí al profesor Justo Márquez siendo estudiante cuando se desempeñaba como catedrático de Diseño en la Escuela de Ingeniería Mecánica de LUZ. Después, como profesional -cuando la perspectiva de ver la realidad tiene otros enfoques- fuimos amigos y en varias ocasiones disfruté de su sapiencia, que a veces no logré entender sentado en un pupitre.

Un venezolano singular, de ideas originales; que nunca se cansó de observar vías que condujeran a desentrañar los males que, desde su expectación, dañaban el modus operandi de la universidad y el país. Que mantuvo un comportamiento coherente sobre lo que fue su credo de la verdad frente a falacia. Y la firmeza para aceptar sus yerros sin separar la ciencia de la moral para conservar la autenticidad existencial.

Era anti-dogmático y sobre la situación que presenciaba, señaló: *Necesitamos pensar de otra manera muy diferente a la que hemos tenido durante más de 500 años de colonización. Estamos metidos hasta el cuello en una escolástica que no nos hace más libre. La Iglesia y las oligarquías de este país nos han convertido en un pueblo de penitentes y de sumisos. La Universidad continúa siendo una contradicción en sus propios términos. No hay claridad en nuestras autoridades rectorales, no tienen un proyecto político para desarrollar el Estado nacional que nos hace falta. Somos presas del oportunismo y del corto placismo.* (Utopía y Praxis Latinoamericana, vol. 9, núm. 27, octubre-diciembre, 2004, LUZ).

Entonces, en ese peregrinaje quijotesco de insistente soñador, y a través de un conjunto de razonamientos lógicos y metódicos, trata de explicar como matemático con alcances filosóficos su pensamiento en favor del progreso.

Y además, desde allí gestará sus elucubraciones sobre el comportamiento del ser humano en el universo.

Así, planteará la confección de una Doctrina de la Ingeniería: *La elaboración de una Doctrina de la Ingeniería vendría a llenar la gran necesidad de que esta Ciencia ilumine los campos de las Ciencias Sociales y de las otras Ciencias Naturales y de la Vida, así como éstas, a su vez, iluminan el campo de la Ingeniería.*

Cuántas veces le vimos al concluir las horas de clases, en los pasillos y las aulas de la Facultad de Ingeniería de LUZ, exponer sus consideraciones y reflexiones con sagacidad, emotividad y convencimiento. Sin esperar aliados o adulaciones, ni importarle la crítica de quienes han preferido “ver los toros desde la barrera”.

Su voz nos sigue hablando... *para decirnos cuáles son las señales que ha dejado en nuestro camino.*

Coincidamos o diverjamos de sus argumentos o aseveraciones, con Justo Márquez Muñoz-Tébar una cosa es evidente... *siempre hizo un punto de honor ese compromiso de no dejar nunca la verdad a la sombra de la mentira y la falsedad de los otros.*

Lo anterior autoriza para considerar al profesor Justo Márquez como una de esas figuras que permanecen en el recuerdo de quienes le conocimos, escuchamos y compartimos algunos de sus puntos de vistas sobre el acontecer nacional; específicamente en ámbitos de la docencia y administraciones pública y privada. Y que en el presente toman mayor valor cuando analizamos y palpamos las situaciones en esos ámbitos.

Es fundamental que generaciones que se están formando y que sienten en carne propia las angustias y desatinos en que la patria vive, acumulados desde la época independentista y de caudillos, conozcan que Venezuela ha paridos hombres y mujeres que han soñado y planteado, sin ser escuchados, soluciones a los grandes problemas que permitirían corregir los entuertos

existentes. Y, en este escenario, es cuando hombres como Justo Márquez Muñoz-Tebar son necesarios.

Especial gratitud a la profesora de la Facultad de Arquitectura de LUZ Dra. Nora Márquez de Chacín, hija del profesor Justo Márquez Muñoz-Tébar, que a solicitud nuestra gentilmente nos hizo llegar *Reseña y Semblanza* del profesor Márquez que enriquece el objetivo de este ensayo y por lo tanto lo incluimos tal como ella lo escribió.



Reseña y Semblanza

Ingeniero Profesor Justo Román Márquez Muñoz-Tébar, Ph.D

Por Prof. Dra. Nora Márquez de Chacín, Arq.

Atendiendo a la petición del Ing. Iván Darío Parra, a continuación realizo esta Reseña y Semblanza sobre el Profesor Titular Ing. Justo Román Márquez Muñoz-Tébar, Ph.D, mi padre. Interesa darle a conocer en sus logros profesionales y sus importantes aportes a la Ingeniería para nuestro país, al igual que conocerle como la extraordinaria persona que fue. Quienes le conocieron, disfrutarán de los mayores detalles que aquí se presentan, y para aquellos que por primera vez le conocerán a través de estas líneas, lograrán comprenderlo en su dimensión humana y profesional, como visionario de la Ingeniería y formador de profesionales en Venezuela. Con el objetivo de evitar subjetividades, consideré oportuno sustentar el presente trabajo en su Curriculum Vitae y una de sus publicaciones, así como también en otras fuentes escritas por profesionales que le estimaron y conocieron.

Cordial, fraternal y respetuoso, sin pretensiones o poses, seguidor de las buenas costumbres, siempre estaba dispuesto a conversar y enseñar. Un libro era su fiel acompañante, sobre el tema en particular que en ese momento alimentaba sus ideas. Saludaba con agrado a todos, quienes le respondían con simpatía y respeto. Dominaba el recinto universitario en sus distintas instancias como pocos, era su campo natural de intercambio cotidiano al cual realmente dedicó con entrega más de treinta años de su vida en la Universidad del Zulia (LUZ). Bien fuera en la Escuela de Mecánica que fundó y cuyo edificio fue distinguido desde 1986 con su nombre “Prof. Justo R. Márquez”, como resultado de la valoración e iniciativa de sus estudiantes, respaldados por la Escuela. Siempre estuvo activo en ella, aún después de jubilarse en 1988. También era conocedor al detalle de los otros predios de la Facultad de Ingeniería, al igual que asiduo académico en el contexto de la Facultad de Humanidades y Educación, en sus escuelas de Filosofía y del Derecho, las cuales visitaba con frecuencia para sus inquietudes intelectuales. Siempre participó activamente en su gremio profesional como miembro del Colegio de Ingenieros de Venezuela (CIV), y participando regionalmente en las actividades del Colegio de Ingenieros, Arquitectos y profesiones afines del Estado Zulia (CIDEZ). En la década de los 90, cobró gran importancia en su

tiempo y esfuerzos su función como Miembro Coordinador pro-Defensa de la Asamblea de Miembros del Colegio de Ingenieros de Venezuela.

Uno de sus principales rasgos interesante a resaltar, lo constituye el amplio y profundo conocimiento que dominaba, tanto de su profesión de ingeniero mecánico y la academia así como también en otros temas de su interés que abarcaba brillantemente. Le fascinaba la historia geo-política de las naciones y culturas, su apasionamiento por la historia de Venezuela y el Libertador eran legendarias, que conocía con impresionante dominio. Ávido lector desde sus años de juventud, era dueño de una expresividad y frondosidad verbal admirables con las cuales instruía con sólidos fundamentos a sus alumnos, audiencias o interlocutores, no quedando duda alguna que se estaba en presencia de un profesional y académico de alto rango, un extraordinario pensador e investigador de vanguardia, con una capacidad de memoria y nivel de análisis que se traducían en una retórica que impresionaba. Las injusticias lo exacerbaban, llegando a encender su carácter de forma notoria mientras exponía sus ideas y convicciones. Era un fiel creyente de la justicia social y los derechos humanos, participando activamente en su defensa y reivindicación tanto de los propios como de los colectivos y gremiales. “Jamás renunció a la esperanza de las buenas acciones de los hombres cuando éstos buscan vivir en libertad e igualdad” (Márquez-Fernandez, Álvaro, 2002:299). Se definía a sí mismo como un intelectual de la clase media, contestatario y anti-dogmático con la convicción de que los intelectuales debían crear una inercia que desarrollara la voluntad de elaborar teorías auténticas, no serviles, siendo el cerebro el que guía al hombre en todo su acontecer (Carrillo, María, 2002:302). Su sólida formación profesional, su inquebrantable ética y voluntad de trabajo unidas a su pasión patriótica de contribuir con el progreso de nuestra Venezuela, lo llevaron a trascender la cotidianidad para crear Escuelas de Ingeniería Mecánica, tanto en el Oriente del país como en el Estado Zulia.

Durante las dos últimas décadas de su existencia, enfocó su interés con especial énfasis en los temas de 1) la sustitución de importaciones y la dependencia tecnológica; 2) las patentes de invención, producción intelectual y sistemas de propiedad intelectual; 3) la importancia de la ingeniería en la sustitución de importaciones y la fabricación de bienes de capital. Igualmente, en “la relación entre el dominio técnico, cultura, política y desarrollo social,

unido a las condiciones históricas nacionales e internacionales que influyen en la conformación del Estado en nuestras sociedades latinoamericanas” (Márquez, Alvaro,2002:300). Estos temas incentivaron su pensamiento científico crítico, evolucionando y ampliando su área de conocimiento para trascender al contexto humanístico y conseguir allí, en la Filosofía y el Derecho, interlocutores válidos y sustentación a sus inquietudes llegando a ser reconocido entre los “Pensadores Iberoamericanos” (Comesaña, Pèrez y Màrquez,2002). Constante fue su búsqueda para la transformación positiva de la sociedad llegando a plantear en 1988 desde su Filosofía de la Ingeniería, su interesante visión para “El Modelo Alternativo de Desarrollo Social para América Latina” (Márquez Muñoz-Tébar, Justo,1990), entre sus últimos trabajos.

Este caraqueño de nacimiento (26 de Julio 1.930) escogió a Maracaibo para definitivamente asentar su hogar y profesión, ciudad donde fallecería el 14 de julio de 1998 presa de una súbita y fulminante enfermedad terminal a solo días de cumplir sus 68 años, aún con una gran fuerza vital y en el crisol de su desarrollo intelectual. Su presencia, tanto espiritual como intelectual, permanecen aún en sus discípulos y algunos de sus amigos; sus ideales de científico, investigador y académico, lo convierten en un disidente espontáneo, sin mala conciencia subjetiva, llegando al convencimiento de la poca honestidad y sinceridad con la que se hace la política en cualquiera de sus formas, y quien con su perseverancia en la exposición de su verdad al respecto, incomodaba tanto a unos como a otros, pues no respondía a esquemas o doctrinas (Màrquez-Fernàndez, Alvaro,2002:300).

Fue el segundo de los cuatro hermanos del hogar Márquez Muñoz-Tèbar. Todos ellos profesionales realizados, de alto nivel, ética, voluntad de trabajo y compromiso social que recibieron una herencia patriótica que influyó notoriamente en sus vidas. Por el lado de su padre Justo Márquez Briceño, viene la herencia de Los Briceño que participaron en la fundación del Estado Trujillo y también en el Estado Mérida, donde existe una Parroquia con el nombre de “Justo Briceño”; sus antecesores fueron el General Pedro Briceño, delegado de Bolívar al Congreso de Panamá y su abuelo, Justiniano Márquez fue general cuando Cipriano Castro. Por el lado de su madre, Beatriz Muñoz-Tébar de Márquez, es èste apellido materno el que va a cobrar mayor dimensión en su vida. Sus antecesores estuvieron en la independencia y en las

guerras civiles, siendo Antonio Muñoz-Tébar uno de los hombres de confianza del Libertador y su hermano Juan Antonio, el primer Ministro de Guerra cuando Venezuela se separó de la Gran Colombia, siendo su hijo Jesús Muñoz-Tébar, uno de los primeros ingenieros venezolanos y el primer Ministro de Obras Públicas” (Carrillo,1997 en Márquez-Fernández,2002:302). Esta herencia patriótica y el insigne ejemplo profesional del Dr. Jesús Muñoz-Tébar, su bisabuelo, quien también fuera Presidente de la República del Zulia (1894-1996) y “lo recordaron siempre como un período extraordinario para el Zulia de fin del siglo XIX” (Ocando:1986:338 en Márquez de Chacín,2003:21) influyen notoriamente en Justo Román contribuyendo a forjar su carácter, visión y misión. Como él mismo lo expusiera en una entrevista realizada “las conversaciones con sus padres sobre la historia de la independencia y el compromiso con la política, influyeron en que se sintiera íntimamente ligado al proyecto nacional, y específicamente por la realización de lo que está escrito en la Declaración de Independencia y en la última versión de la Constitución” (Carrillo,María,1997 en Márquez-Fernandez,2002:302).

Decide ser ingeniero mecánico por razones de la mucho mayor independencia que le permitía, con respecto a la subjetividad, y así poder hacer aportes materiales para favorecer el cambio social que llevara al progreso del país con igualdad de oportunidades. Indicaba que la ingeniería mecánica representa el sometimiento de las fuerzas y los recursos naturales a las intenciones del hombre, siendo necesario para ello el uso la máquina (Carrillo, María,2002:303). Sus estudios profesionales, luego del cierre de la Universidad Central de Venezuela (UCV), los realiza en los Estados Unidos al concursar y ganar mercedamente una beca otorgada por la Corporación Venezolana de Fomento. Se gradúa de Ingeniero Mecánico en Luisiana State University (1955) y cursa una especialización en Metalurgia Mecánica en Massachusetts Institute of Technology (MIT,1955). Posteriormente realizaría su Maestría en Mecánica de Ingenieros (Master of Science, Ms, 1973) y el Doctorado en Mecánica de Ingenieros (Philosophy Doctor, Ph.D, 1974) , ambos en el Virginia Polytechnic Institute & University (VPI, Virginia, USA). Obtuvo la reválida como Ingeniero Mecánico otorgada por la Universidad Central de Venezuela en 1977.

Al terminar sus estudios de Ingeniería, regresa a Venezuela iniciando su ejercicio profesional como ingeniero de campo y supervisor para la Compañía Shell de Venezuela (Bachaquero, Edo. Zulia, 1955-1957). Luego se traslada a la región de Guayana, como ingeniero de proyectos e inspector para la Orinoco Mining Company (Puerto Ordaz, 1957-1958), Ingeniero Mecánico Residente de la Planta Siderúrgica del Orinoco (SIDOR, 1959-1960) y finalmente como Director de Fomento y Obras Públicas para el Ejecutivo del Estado Bolívar (Ciudad Bolívar, 1960-1961).

Desde 1961 hasta su fallecimiento en 1998, se dedica en cuerpo y alma a la vida académica universitaria gestionando de forma importante la formación de profesionales de la ingeniería, capacitados con visión de contribuir al progreso del país y al fortalecimiento de la conciencia nacional. Su definida personalidad y liderazgo, inquebrantable voluntad de trabajo y ética profesional, junto a su visión y amor patriótico por nuestro país, como se ha mencionado, lo llevan a convertirse en pionero fundador de la Universidad de Oriente. Desde 1961 hasta 1964 fue Director-fundador del Instituto Tecnológico Núcleo Anzoátegui de la Universidad de Oriente (UDO) en Puerto La Cruz, cargo que luego sería elevado a Vice-Rector por decreto presidencial. Dentro de su pionera gestión a dedicación exclusiva, es relevante resaltar la gira que realizara por 20 instituciones de Ingeniería de los Estados Unidos, invitado especialmente por la Fundación Ford, como exitoso resultado de su "Estudio y Justificación para la Solicitud a la Fundación Ford (USA) del donativo de \$300.000 para el desarrollo del Núcleo Anzoátegui UDO" (JRMT, 21/08/1962), lográndose este significativo donativo para la institución. Igualmente, es de importancia mencionar las siguientes dos publicaciones: 1) su "Filosofía Integral de la Enseñanza de la Técnica y el Ejercicio de la Tecnología y la Ciencia como Elemento de Conciencia Nacional" (JRMT, 08/05/1963, CO-2489) que sustentaría el marco teórico para fundamentar la creación y desarrollo de este instituto; y 2) su "Memoria 1961-1964 como Director-Fundador del Instituto Tecnológico-Núcleo de Anzoátegui, de la Universidad de Oriente (JRMT, 30/06/1964).

En Agosto 1964, ingresa como profesor a Dedicación Exclusiva de la Facultad de Ingeniería (FING) de La Universidad del Zulia (LUZ), teniendo a su cargo la creación del programa académico y la fundación de la Escuela de Ingeniería Mecánica, así como también el coordinar la Comisión de Ingeniería Mecánica

y Eléctrica (1964-1966). A continuación se presentan algunos detalles de interés de su ejercicio académico:

Durante 12 años se desempeña como Jefe del Departamento de Diseño y Construcciones Mecánicas (1966-1971 y 1975-1982), así como también otros cargos académico-administrativos de importancia, tales como: Delegado principal FING ante la Comisión de Estudios Humanísticos y Sociales del Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico de LUZ (CONDES, 1968-1970), Coordinador del Laboratorio Vivencial de Ingeniería (1976-1983), Asesor de la Oficina de Planificación (FING, 1984-1987), Coordinador de la Comisión Permanente de Asuntos Académicos de la Asamblea de Facultad (1987-1988), entre muchos otros. Igualmente, el dictado de las Cátedras en pre-grado (1965-1983): Termodinámica, Motores de Combustión Interna, Elementos de Máquinas, Resistencia de Materiales, Mecánica de los sólidos, Plantas Térmicas, Vibraciones, Laboratorio Vivencial de Ingeniería, entre otras. En post-grado (1975-1987): Mecánica del Continuo, Teoría de la Elasticidad, Análisis Tensorial, Teoría de la Plasticidad y Metodología de la Investigación en Ingeniería.

El Profesor Justo R. Márquez Muñoz-Tébar desarrolló una consolidada y prestigiosa carrera académica a través de los años, produciendo un prolífico número de trabajos académicos, ponencias y publicaciones, entre los cuales destacan:

- 1) “Estudio Básico para la Justificación del Proyecto de Creación de la Escuela de Ingeniería Mecánica de la Facultad de Ingeniería de LUZ ante el Consejo Nacional de Universidades (JRMT, FING-LUZ, 1964);
- 2) “Métodos de Evaluación Académica” ante el Grupo de Trabajo de Ingeniería Mecánica e Ingeniería Eléctrica del Consejo Nacional de Universidades (JRMT, Puerto La Cruz, 1966);
- 3) “Anteproyecto para los Laboratorios del Departamento de Diseño y Construcciones Mecánicas (JRMT, FING-LUZ, 1967);
- 4) Su Tesis Doctoral “A Study in Elastic-Viscoelastic-Plasticity of a Circular Bar under Torsion” (JRMT, Virginia Polytechnic Institute & University-VPI, USA, 1974);
- 5) “Influencia en los cambios Tecnológicos en la Organización y Enseñanza en las Escuelas de Ingeniería”, VII Congreso Panamericano de la Enseñanza de la Ingeniería (JRMT y Vidal, Noel, Río de Janeiro-Brasil, 1976);

- 6) “Condiciones para la Transferencia de Tecnología en la Sociedad Humana” en II Simposio de Ingeniería para Tecnologías apropiadas a países sub-desarrollados (JRMT y Galeno, Máximo; Universidad José Simón Cañas y LAPAU, El Salvador, 1978);
- 7) “Las Pirámides Técnicas, Tecnológicas y Científicas -sus Bases Naturales e Históricas” , Ponencia Central, en Primer Seminario Nacional sobre Patentes de Invención, Ministerio de Fomento -Registro de la Propiedad Intelectual (JRMT,LUZ-ULAyCorpo-Andes,Mèrida,1978);
- 8) Reorganización de los conocimientos y las experiencias de la Ingeniería para reducir Dependencia Tecnológica (JRMT,1983, Barquisimeto);
- 9) su “Estudio sobre el Ensayo de Zener mediante el Análisis Espectral (JRMT,FING-LUZ, 1985, Trabajo de Ascenso a Titular);
- 10) Dependencia Tecnológica y Propuesta de Desarrollo para Latino-América (JRMT,EDILUZ,1987);
- 11) La industria Siderúrgica y su impacto en el Desarrollo, conferencia gerencial, La CVG Siderúrgica del Orinoco (JRMT,1988, Puerto Ordaz); y
- 12) El Modelo Alternativo de Desarrollo Social para América Latina (JRMT, EDILUZ,1990).

Asimismo, fue Corresponsal para Venezuela de la Revista Enseñanza de la Ingeniería, de la Unión Panamericana de Ingenieros (UPADI,1983-1984). Experto colaborador de la Revista PARAL del Centro de Ingenieros del Estado Zulia (CIDEZ), en temas como: La Ingeniería Mecánica y los 12 años de la Escuela de Ingeniería Mecánica de LUZ (No. 51,1978); Los Componentes Históricos en la Ingeniería (No.53,1979); El Funcional de Ingeniería (No. 54, 1979); Los Procesos Tecnológicos (No.56,1980); Los Procesos Científicos (No. 57, 1980); Posibilidad y Necesidad de una Doctrina de la Ingeniería (No.52,1979), entre otros. Fue co-fundador de la Revista de Filosofía “Utopía y Pràxis Latinoamericana” de la Escuela de Filosofía de LUZ.

Se destacó como Conferencista en todo el territorio nacional, atendiendo constantes invitaciones a participar en eventos académicos y profesionales en las distintas universidades del país y otras instituciones. Igualmente, como experto facilitador del dictado de cursos de extensión, tales como: “Motores Diesel Marinos” para el Primer Curso Internacional de Ingeniería de Dragado (Instituto Nacional de Canalizaciones-FING-LUZ, 1980); “Transferencia de Tecnología”, para ingenieros revalidantes (LAGOVEN, La Salina, 1981 y

1984); y “Bases para las Investigaciones Industriales con fines a la sustitución de importaciones y la fabricación de bienes de capital”, Centro de Ingenieros de Puerto Ordaz e Inge- Proyectos C.A. (JRMT, Puerto Ordaz, 1987), entre otros.

Brindó su asesoría profesional en proyectos tales como: 1) la Reparación y Puesta en Marcha de la Draga Catatumbo, Instituto Nacional de Canalizaciones (1980); 2) Fabricación de piezas de máquinas para motos y bicicletas nacionales, empresa FAMOSA, entre otros

Practicó el deporte del ciclismo desde su juventud hasta sus últimos años, llegando a trabajar activamente en promoción y desarrollo de este deporte en el Zulia como Presidente de la Asociación Zuliana de Ciclismo (1975 -1978). Recibió reconocimiento “por su gran labor en el Ciclismo Nacional” por la Federación Venezolana de Ciclismo (Caracas,1975)

Las siguientes Promociones de Ingenieros Mecánicos de LUZ lo seleccionaron como su Padrino: V Promoción (1971); XX Promoción (1985); XXI Promoción (1986). Igualmente recibió numerosos reconocimientos a su labor y placas entre 1970 a 1986, de las cuales transcribo a forma de cierre lo redactado por sus propios alumnos, en dos de ellas:

“En reconocimiento a sus múltiples virtudes, que lo identifican como baluarte de la docencia al transmitirnos sus conocimientos teóricos y prácticos en todo momento; y en recuerdo del tiempo que nos dedicó para enseñarnos cómo ejercer esta noble y digna profesión” (XX Promoción, sept.1985)“Por su loable labor, su calidad profesional y docente en beneficio de nuestra formación, como testimonio de afecto a quien supo dictarnos pautas de honestidad, disciplina y clara conciencia de ingenieros” (XXI Promoción, nov.1986).

Para el Prof. Justo R. Márquez Muñoz-Tébar, el educar es transmitir técnicas culturales donde el docente enseña técnicas para producir conocimiento, más el crear pertenece al propio talento. Indicaba que las universidades deben enseñar a pensar, a formar atletas de la mente. Insistía en que tenemos que partir que no somos inferiores en nada, y tenemos que participar en el desarrollo humano en todas sus formas, saliendo de la hegemonía; por muy duro que sea, el camino hacia la auténtica democracia puede ser construido usando el cerebro (Carrillo,María,1997 en Márquez-Fernandez,2002:305).

Espero haber podido contribuir al conocimiento del lector sobre este ilustre ingeniero y académico de nuestro país, que sin pretensiones y trabajo arduo forjó un gran número de profesionales creando Escuela, tanto en físico como en la intelectualidad de todos aquellos quienes tuvimos la fortuna y orgullo de conocerle. Ahora, al transitar frente al Galpón “Justo R. Márquez”, conoce Usted quién fue el excepcional hombre y profesional que mereció el reconocimiento para que el edificio de la Escuela de Ingeniería Mecánica lleve su nombre en nuestra Universidad del Zulia.

Referencias consultadas:

Carrillo, María Alejandra (2002), *Justo Márquez : Un atleta de la mente*, en **Comesaña Santalices, Gloria; Pérez Estevez, Márquez-Fernández, Alvaro** (compiladores), *Signos en Rotación: Pensadores Iberoamericanos*, Universidad Católica Cecilio Acosta, p.301-305, primera publicación en Diario La Verdad (1997) de entrevista realizada

Márquez Muñoz-Tèbar, Justo (1990), *El Modelo Alternativo de Desarrollo Social para América Latina*, Editorial de la Universidad del Zulia-EDILUZ, Facultad de Ingeniería, Universidad del Zulia – ISBN-980-232-272-5. Presentado ante Primer Congreso Latinoamericano de Educación para el Desarrollo Social, Universidad de los Andes, Mérida 24 al 28 marzo 1988

Márquez Muñoz-Tèbar, Justo (2002) *El Modelo Alternativo de Desarrollo Social para América Latina*, en **Comesaña Santalices, Gloria; Pérez Estevez, Márquez-Fernández, Alvaro** (compiladores), *Signos en Rotación: Pensadores Iberoamericanos*, Universidad Católica Cecilio Acosta, p.306-316

Márquez Muñoz-Tèbar, Justo (1991), *Curriculum Vitae: Justo Román Márquez Muñoz-Tèbar*; auténtico y firmado por autor, Maracaibo 02 diciembre 1.991

Márquez-Fernández, Alvaro (2002), *Justo R. Márquez Muñoz-Tèbar: El pensamiento crítico de un latinoamericano*, en *Signos en Rotación: Pensadores Iberoamericanos*, (**compiladores Comesaña Santalices, Gloria; Pérez Estevez, Márquez-Fernández, Alvaro**), Universidad Católica Cecilio Acosta, p.295-316

Márquez de Chacín, Nora (2003), *Arquitectura, Historia y Vida en la Plaza Baralt: Del Protagonismo al Letargo*, Trabajo de Ascenso (Mención Publicación), Facultad de Arquitectura y Diseño, Universidad del Zulia, p.21

Ocando Yamarte, Gustavo (1986:p.338) *Historia del Zulia* en **Márquez de Chacín, Nora** (2003:p.21)

Maracaibo

Promediando 1964 se había iniciado una campaña en las universidades nacionales o autónomas que cuestionaba su funcionamiento académico y se planteaba la necesidad de una Renovación Universitaria.

Al respecto, en la Universidad del Zulia se empezaron a constituir variados grupos que a través de reuniones y asambleas de estudiantes y profesores se consideraron algunos puntos de vista sobre el acontecer de LUZ. Que fueron conformando diferentes ponencias buscando una solución razonable. Y que lamentablemente, al final no se produjeron los cambios observados y necesarios para su marcha y actualización, porque a quienes les tocaba tomar las decisiones finales no lo hicieron y todo quedó engavetado.

En este escenario llegará el profesor Justo Márquez Muñoz-Tébar a la ciudad de Maracaibo, a LUZ, y donde, además de cumplir una excelente actividad docente, hará advertencias académicas acerca de ese proceso,.

El profesor Márquez venía de formar parte -coordinador y administrador- de la Comisión Organizadora de la Universidad de Oriente (UDO) para la instalación del Núcleo de Anzoátegui y sus respectivas carreras. Integrada por un equipo de ingenieros de diferentes especialidades. A la vez, se encargaría de la planificación de la carrera de Ingeniería Mecánica, pues, había diseñado un proyecto pedagógico para ella. Al final se concluyó en crear el Instituto Tecnológico de Oriente con las escuelas de ingenierías Mecánica, Eléctrica y Química. El catedrático Márquez estará en la mencionada institución hasta mediados de 1964.

Anteriormente, a finales de la década de los años cincuenta del siglo pasado, el profesor Justo Márquez, en Estados Unidos de Norteamérica, se había recibido como Ingeniero Mecánico en Louisiana State University. Y en Massachusetts Institute of Technology (MIT) hizo una Maestría en Ciencias y obtuvo el Doctorado en Ingeniería Mecánica.



Departamento de Ingeniería Mecánica y Electricidad

La actual Escuela de Ingeniería Mecánica de la Facultad de Ingeniería de la Universidad del Zulia (LUZ) inició sus actividades en 1961 como un departamento de la Escuela de Ingeniería Civil, se llamaba *Departamento de Ingeniería Mecánica y Electricidad*. El ingeniero civil Ramón Matheus (1931-2010) era el Director de dicha Escuela.

Esta situación de Departamento tenía preocupados a estudiantes y profesores, que por tal razón generaban algunas alternativas para una solución apropiada y así se pensó en una Escuela de Mecánica o Eléctrica o Electromecánica... pero nada se llegaba a concretar. Se necesitaba gente con experiencia que conociera alcances y actividades de estas carreras, y que elaborara los planes de estudios correspondientes.

Promediando 1964, la referida Facultad había contratado al profesor Justo Márquez como profesor del Departamento de Ingeniería Mecánica y Electricidad.

La presencia del profesor Justo Márquez va a contribuir a definir lo que sería Escuela de Ingeniería Mecánica, pero había que sustentar o justificar su creación ante las autoridades universitarias competentes.

Para la creación y aprobación de una nueva Escuela, en este caso de Ingeniería Mecánica, la Facultad de Ingeniería debía presentar un proyecto que justificara su funcionamiento ante Consejo Universitario de LUZ.

De tal manera, con finalidad de cumplir con el proyecto exigido, el Consejo de la Facultad de Ingeniería nombró una comisión integrada por los profesores Werner Tetzlaff, Edgar Arrieta y Justo Márquez (coordinador) para que redactara la justificación correspondiente.

Así, cumpliendo con todos los requisitos establecidos en la Ley, se elaboró el proyecto solicitado y se envió al organismo respectivo, Consejo Universitario de LUZ, para su consideración.

Una simple lectura de este documento o proyecto, permite apreciar que, además de su espléndida prosa, la orientación y argumentos que se exponen fueron aportados, principalmente, por el profesor Justo Márquez.

El 03 de noviembre de 1966 el Consejo Universitario de LUZ, previa aprobación del proyecto en referencia, reconoció oficialmente como Escuela al Departamento de Ingeniería Mecánica y conforme con este veredicto, un mes más tarde autorizó otorgar el Título de Ingeniero Mecánico.

Un año después, el Consejo Nacional de Universidades en consideración de lo aprobado hasta ese momento por las autoridades de LUZ, dio la ratificación final para la creación de *Escuela de Ingeniería Mecánica*.

A partir de entonces, el profesor Justo Márquez se consolida como una figura estimada y respetada en la Facultad de Ingeniería. Donde ejercerá la jefatura del Departamento de Diseño y Construcciones Mecánicas por más de quince años; y regentará cátedras de pregrado y posgrado (motores de combustión interna, termodinámica, resistencia de materiales, viscosidad y mecánica de sólidos, etc, etc.); tutor y asesor de cientos de Tesis de Grado. Y donde por más de tres décadas estará vinculado como guía y paradigma de LUZ.

Más adelante, en consideraciones del profesor Márquez publicadas en la revista PARAL del Centro de Ingenieros del Estado Zulia (CIDEZ) sobre la Ingeniería Mecánica. Así, veremos ampliamente sus criterios sobre esta carrera universitaria y sus perspectivas.

En 1970 egresó la V Promoción de Ingenieros Mecánicos de LUZ que honrosamente apadrinó el profesor Justo Márquez Muñoz-Tébar.

Dicha promoción tuvo dos actos académicos formales, esto es, con la presencia del Rector y el Decano de la Facultad de Ingeniería: 18 de septiembre y 18 de diciembre, en el Auditorio de la referida Facultad.



V Promoción. Diciembre 1970

En el transcurso del tiempo, los integrantes de los dos grupos, más algunos de los graduados por Secretaría, se han juntado para celebrar aniversarios emblemáticos. Donde en algunas de estas celebraciones el profesor Márquez estuvo presente.

Debemos señalar que las promociones de Ingenieros Mecánicos XX y XXI de LUZ lo distinguieron como Padrino.



12 años de la Escuela de Ingeniería Mecánica

Para el período 1977-1979 fui elegido Presidente del Centro de Ingenieros del Estado Zulia (CIDEZ). Por primera vez un Ingeniero Mecánico ocupaba esta posición en el Zulia.

En 1977 el profesor Márquez revalidó su título en la UCV e inmediatamente, a través del CIDEZ se registró como miembro del Colegio de Ingenieros de Venezuela bajo el número CIV 20819.

Para aquel momento, se cumplían 12 años de la fundación de la Escuela de Ingeniería Mecánica de LUZ. Por lo que se ordenó publicar en nuestra revista PARAL 51. Diciembre 1978, un reportaje sobre dicha Escuela. Para su cumplimiento, entre los entrevistados estuvo el profesor Justo Márquez Muñoz-Tébar que describió, como matemático y filósofo, la importancia de los estudios de Ingeniería Mecánica y del Ingeniero Mecánico en el desarrollo del país.

En la actualidad, han transcurrido más de cuatro décadas de esas opiniones técnicas y conceptuales sobre la Ingeniería Mecánica, y aunque la dinámica evolutiva de la ingeniería en todas sus especialidades ha sido considerable, muchos de sus diagnósticos se mantienen, obviamente, teniendo en cuenta el avance y aportes de las diferentes disciplinas de la ingeniería con las que, (la Ingeniería Mecánica) está íntimamente ligada.

Por tal razón, en este Ensayo-Homenaje decidimos difundir, del referido reportaje, los juicios del profesor Justo Márquez sobre el Ingeniero Mecánico. Que muestran el alcance y la compenetración en su formación y ejercicio profesional. Lo siguiente fue su juicio:

<<El ingeniero mecánico surge en los diferentes países como una necesidad del desarrollo histórico de cada sociedad, en el momento en que el hombre llega a racionalizar el desarrollo de las máquinas, se crea lógicamente un campo especializado.

El ingeniero mecánico al ser un conductor de las máquinas, es de hecho un revolucionario de la historia; es el incentivador de un cambio social, de un cambio histórico.

Se debe precisamente al desarrollo de la máquina el haberse podido eliminar una institución tan repugnante como fue la esclavitud; se debe al ingeniero mecánico el mejoramiento fundamental de las condiciones de trabajo del hombre; el que hizo posible, a través de la máquina, el desarrollo de la producción, para así hacer llegar los beneficios de un mejor nivel de vida a todas las poblaciones.

A través de la máquina el hombre ha podido convertir en realidad muchos de su sueños: no solamente el desarrollo de una maquinaria para la producción industrial, sino también el desarrollo de los medios de transporte, que ha permitido acercar en contacto personal a personas y pueblos de países alejados. El transporte ha hecho más pequeño el planeta y ha creado las condiciones para un intercambio cultural que ha sido mutua mente beneficioso para todos los pueblos.

Sin embargo, el ingeniero mecánico no tiene un efecto estático; el ingeniero mecánico tiene la responsabilidad de mantener en completa evolución; tiene la responsabilidad de mejorar los medios físicos, la planta física, la maquinaria de que dispone el hombre como objeto múltiple, sea desde el punto de vista de la producción, desde el punto de vista de la reproducción de la propia maquinaria y del desarrollo e innovación de esa planta de máquina.

Es responsable igualmente de fortalecer el poder ofensivo y defensivo de cualquier país frente a los peligro que lo asechan, ya vengan de otro país o de los mismos fenómenos naturales. Finalmente, también el ingeniero mecánico crea maquinarias para mejor el confort, y hacer el trabajo del hombre en forma más conveniente.

Ahora bien, el ingeniero mecánico -como lo definen algunas países de experiencia como Alemania- es el ingeniero de la máquina. Ninguna otra ingeniería puede dedicarse al diseño, a la construcción de la máquina, como lo hace el ingeniero mecánico. Podríamos decir que la máquina constituye el núcleo de su perfil profesional.

La máquina representa en la historia el gran salto entre el pasado y el presente moderno. La evolución industrial -que podemos decir comenzó a mediados del siglo XVIII- fue estimulada y “detonada” por el desarrollo de la

máquina de producción industrial, comenzando por la industria textil y la aplicación a esa máquina del motor (que es un tipo específico de máquina, la máquina térmica).



Profesor Justo Márquez

Al detonar la revolución industrial con todas sus consecuencias -analizadas por las demás profesiones y las demás disciplinas del pensamiento, en el campo social, el campo humanístico y en las otras ramas de las ciencias naturales- el ingeniero mecánico debió percibir, como debe percibir en el presente, que su acción es realmente revolucionaria, y debe velar porque esa revolución sea en favor de la supervivencia del hombre, de su supervivencia biológica, y de su supervivencia cultural.

Está planteado como tema de actualidad el problema de alineación y la dependencia. Nosotros, los ingenieros mecánicos, podemos traducir que la dependencia gira fundamentalmente alrededor de la capacidad de producir máquinas. Desde este punto de vista, la clasificación que hacen otras disciplinas, entre países desarrollados y subdesarrollados, para nosotros

implica la diferencia entre países que tiene la capacidad de construir sus máquinas y los países que no tiene esa capacidad. El ingeniero mecánico, en países como el nuestro, en los países del Tercer Mundo, tiene la responsabilidad histórica y responsabilidad nacional, que es dominar la máquina, hacer del dominio de la máquina un elemento cultural propio, no extraño, para que la máquina no sea una intervención cultural con fines de aumentar nuestra dependencia y de distorsionar nuestra cultura, sino que al contrario, se invierta la dirección.

A través del desarrollo de la capacidad nuestra en construcción de máquinas, de maquinaria en general, debemos recuperar nuestra propia capacidad en la toma de decisiones, nuestra propia capacidad de defender nuestros valores culturales, y a través de esa misma capacidad, absorber lo que es conveniente de otras culturas para hacer una síntesis.

Todas las culturas de los otros países están sujetas a los efectos de los países con los cuales tienen contacto. Nosotros sabemos que no se puede hablar de independencia absoluta, se habla más bien de términos de interdependencia soberana, en cada país interactúa con los otros, de manera libre y de acuerdo con sus propios intereses, pudiendo contrarrestar presiones y evitar acciones que no desea para su propio país.

En la medida que en un país aumenta su capacidad tecnológica, científica, técnica, aumenta su capacidad de construir esa base material sobre la que se apoya la vida moderna, que es la máquina.

Por lo tanto, el Ingeniero Mecánico puede intervenir en el debate social, en los centros de decisión política, en los centros de debates de intereses gremiales, profesionales, sindicales, orientando desde su propio campo el pensamiento social. Para ello, nosotros estamos alertas y conscientes de que la formación del Ingeniero Mecánico no incluye solamente los aspectos técnicos del conocimiento de la naturaleza, sino una formación profunda, humanística y en ciencias sociales, que es necesaria. Ese es uno de los empeños que nosotros tenemos dentro de esta Escuela, tratar de formar un Ingeniero Mecánico integral, que al mismo tiempo que sea un buen especialista en el núcleo de su profesión -que gira alrededor de las máquinas- sea también un hombre sensible en terreno social, en el terreno humanístico.

Igualmente, cuando nosotros consideramos la Escuela de Ingeniería Mecánica del Zulia, en momento a veces álgidos para la propia Escuela -porque la Escuela como toda institución tiene a veces sus puntos críticos- hemos mantenido la confianza y la fe en que esta Escuela de Mecánica es una reivindicación de la juventud zuliana, es una reivindicación que vino para echar raíces y hacerse grande en el Zulia. Estamos conscientes también de que este desarrollo, de que esta reivindicación para el Zulia, representa una reivindicación y un desarrollo para todo el país. Por eso, nosotros tenemos dentro de la Escuela una mística de trabajo y una mística de sensibilizar a todos nuestros colegas y a nuestros alumnos, para lo que el país y la región esperan de sus ingenieros mecánicos.

En el ambiente en que se desenvuelven todas las escuelas de ingeniería mecánica del país es bastante duro, porque la ingeniería mecánica entra al país como escuela en el año 1953, con la primera Escuela de Ingeniería Mecánica de la UCV.

La Escuela nuestra surge hace 14 años; su primera promoción tiene exactamente 12 años, va para 13. Es muy difícil que un medio cultural que viene saliendo de tremenda crisis, como lo es la historia venezolana -una historia dramática, sacrificada, llena de multitud de problemas de todo orden, desde el medio ambiente nuestro contaminado por el paludismo, asolado por las guerras civiles, que ha vivido dictaduras largas y tiranía, y que viene buscando un camino democrático en un ensayo que ya va sobre los 40 años- puede tener toda la visión que implica introducir en la sociedad venezolana el desarrollo de las profesiones que fabrican la máquina.

En Europa ese proceso tomó siglos, para surgir realmente en el siglo XVIII con todas las características de una nueva profesión, y todavía el esfuerzo de identificarla como profesión tardó más de 100 años. Así que ante los problemas de comprensión de las necesidades que tiene la ingeniería mecánica en el país, debemos estar conscientes de que el país ha avanzado bastante, de que el futuro es promisorio y que no debemos desmayar en concienciar a la sociedad venezolana sobre lo que significa esta profesión y la necesidad de que tenga un apoyo muy especial dentro de todos los programas de desarrollo del país.

En países como Alemania, la ingeniería mecánica recibe un soporte considerable basado en porcentajes del desarrollo industrial. Cuando se establece un proyecto como una siderúrgica, proyecto que sobrepasa los miles de millones de dólares o de bolívares, se asigna un índice, un porcentaje, el 1 ó 2 por ciento, para invertirlo directamente en el campo de la ingeniería mecánica. Es asombroso leer las estadísticas de esos países para ver el volumen de inversión que hacen ellos en el campo de la investigación con fines del desarrollo de la planta industrial, en donde el verdadero conductor es el ingeniero mecánico..

Leíamos en estos días una información alemana la cual mencionaba que ese país utiliza aproximadamente el 3.6 por ciento del producto nacional bruto, o sea unos 20000 y pico millones de marcos anuales, invertidos en los centros de investigación, en incentivar las innovaciones; no solamente las innovaciones a corto plazo, sino las innovaciones “nuevas” (que nosotros llamamos investigaciones tecnológicas de segundo nivel), Investigaciones que podíamos decir futurísticas, todas las cuales repercuten en apoyar y desarrollar la planta física y los recursos humanos en el campo de la ingeniería mecánica, la cual sirve desde luego en otros campos de la ingeniería. Las otras ingeniería también reclaman su puesto en la preocupación por la inversión.

Pero uno de los puntos centrales a considerarse -y en eso a veces nos llaman sectarios- es que todo el desarrollo moderno gira alrededor de la máquina. Las instalaciones petroquímicas, la maquinaria petrolera, los transportes, las maquinarias de construcción de obras civiles, de construcción de carreteras, todo gira sobre un apoyo de máquinas.

Como ejemplo tenemos el Puente sobre el Lago; la gente admira el Puente que es una obra de importancia mundial, pero la mayor parte de la gente se olvida que la grúa que construyó es más obra de ingeniería que el propio Puente, y en esa obra de ingeniería mecánica se refleja la importancia que tiene la profesión.

Nuestra profesión, de acuerdo con la Organización Internacional del Trabajo, dentro de lo que ellos califican como Actividades Profesionales Especializadas, muestra el mayor número de especialización. Para el año 63,

ellos señalaban 14 especialidades de ingeniería mecánica, cada una de las cuales requiere la vida de un hombre para poder dominarla relativamente bien, y aun dentro de esos campos hay nuevas especialidades. De tal manera que nosotros estamos luchando para mostrale al país la visión de lo que representa haber iniciado los estudios de ingeniería mecánica.

En cuanto a la capacidad de absorción de ingenieros mecánicos en el país, no hay posibilidades de saturación. La ingeniería mecánica, junto con la ingeniería eléctrica, representa el mayor volumen de graduados en todos los países. Como un índice, en los E.E.U.U. para el año 1968, se graduaron 50.000 ingenieros mecánicos, se graduaba una cifra parecida de ingenieros eléctricos (en las diferentes especialidades, desde luego) y la promoción más cerca que les seguía, era ingeniería química con 12.000 graduados. Esto nos dice que en país de gran desarrollo con más industrias petroleras de primer orden (porque E.E.U.U. sigue siendo el primer de productor mundial de petróleo), la relación profesional es de por lo menos 50 ingenieros mecánicos, 50 ingenieros eléctricos y 12 ingenieros químicos, por cada ingenieros petrolero.. Estas cifras pueden tener algo de imprecisión porque hace tiempo que las he visto, pero el orden de magnitudes está correcto.

Esos índices deben ser actualizados permanentemente, porque son muy útiles para proyectos de la formación de recursos humanos para el país y distribuir los recursos en forma racional. Por eso, cuando pedimos para la ingeniería mecánica mayores recursos, estamos hablando sobre un terreno justificado.

Ante el desarrollo actual de la región zuliana, de Corpozulia, nosotros vemos con preocupación que la Escuela de Ingeniería Mecánica no tiene una visión desde los diferentes organismos de decisión del país, que debe en proporción al Plan Siderúrgico del Zulia. Este defecto ha venido ocurriendo con las escuelas de ingeniería del país y nosotros estamos dispuestos a llevar a la opinión nacional la necesidad de que no es solamente la Universidad la que necesita mayor presupuesto. La necesidad presupuestaria entre las diferentes especialidades, su urgencia varía, pero dentro de las universidades, las escuelas de ingeniería, y fundamentalmente las de ingeniería mecánica, requieren un trato especial. Esto es uno d los puntos de insistencia.

Por los demás, su retribución a esa exigencia que hacemos, nosotros incentivamos al gremio a tener una posición más activa en debate social, político, humano del país. Lamentablemente, por efecto del medio cultural donde estamos, hay mucho que hacer; se han olvidado muchas cosas buenas que son importantes; por lo menos, los estudios de historia de la profesión no se están dictando en ninguna facultad de ingeniería, y esta materia es una de las herramientas más poderosas para sensibilizar social y humanísticamente al ingeniero y al mismo tiempo incentivar su creatividad. Porque conocer el camino andado por todos los inventores, por todas las industrias, y las grandes crisis con que se enfrentó la ingeniería mecánica para darles solución, conociendo esa historia, el ingeniero se siente motivado, se siente acompañado por el resto de la humanidad y al mismo tiempo renace en él la esperanza de que nosotros podemos cumplir una función realmente en favor del cambio social del país.

Creemos que al cambio social del país está íntimamente ligado al dominio de la civilización industrial; no puede haber un cambio profundo en la política, en las condiciones de vida, en la relación de dependencia que tenemos con otros países, si nosotros no logramos dominar el fenómeno de la máquina>>.



Doctrina de la Ingeniería

En la misma revista PARAL número 52. Febrero 1979-CIDEZ, se publicó otra entrevista al Ing. Justo Márquez, que transcribimos, intitulada *Una Doctrina de la Ingeniería... Es necesaria? Es posible?*,

De nuevo encontramos el mismo comportamiento del autor frente a su visión histórica de la vida desde su enfoque como matemático y filósofo.

Estas fueron sus respuestas:

Para comenzar: Qué entendería como una Doctrina tal?

...Por ser de Ingeniería, debería provenir o surgir de ella misma; debería ser un marco de referencia histórico-social capaz de iluminar sobre el papel trascendental que la Ingeniería, como actitud, capacidad y acción del hombre frente a la Naturaleza y la Sociedad, juega en todo el acontecer histórico. Como doctrina debería atender a los orígenes y desarrollo de la Ingeniería, a sus objetivos y métodos, no sólo en la forma sino también en le fondo; vale decir, no sólo a sus resultados y cronología sino también a sus implicaciones con la mente y las posturas culturales de las comunidades.

Como conocimiento de la Naturaleza, aplicado a las necesidades y aspiraciones del hombre, a nivel individual y social, se ubica la Ingeniería – al igual que las otras Ciencias Naturales- como ínter fase entre los fenómenos de la vida y universo material.

La Ingeniería trabaja, como todas las otras Ciencias, por mejorar la capacidad de supervivencia y la calidad de la vida, especialmente de la vida humana. Para que su acción sea coherente, pues, se precisa una visión integral y profunda. Esto es posible?

La respuesta es que la formulación de una doctrina de la Ingeniería, nacida de su seno, no sólo es necesaria sino también posible. Ella debería cumplir con los requisitos de la objetividad, propia de una de una actitud científica y desapasionada, en busca sólo de la verdad trascendente transparente, carente de motivaciones sectarias y subjetivismos, por transitorios que ellos puedan ser; y resultar de un consenso madurado a lo largo de un prolongado proceso

de análisis crítico y síntesis, hecho a partir de los elementos presentados por los profesionales del área.

Por lo cual la doctrina debería llevar como inmanente una característica dinámica, que le permitiera actualizarse y perfeccionarse en base a las observaciones de los hechos y la experiencia, para así conservar su utilidad permanente.

Sería preciso la construcción de una semántica propia, formal y sin contradicciones, de significados exactos, capaz de producir modelos de implementación reales, objetivos.

Debería hacer reconocimientos a premisas básicas tales como: la división del trabajo, la ampliación del ámbito geográfico-espacial del hombre, el crecimiento poblacional, el incremento de los conocimientos y de experiencia sobre la Naturaleza, la lucha por preservar la vida y mejorarla en todas sus formas y alcances, la lucha contra la alienación y la búsqueda de los caminos para la libertad y la creatividad como condiciones fundamentales para los cambios históricos-sociales indispensables al progreso.

La elaboración de una Doctrina de la Ingeniería vendría a llenar la gran necesidad de que esta Ciencia ilumine los campos de las Ciencias Sociales y de las otras Ciencias Naturales y de la Vida, así como éstas, a su vez, iluminan el campo de la Ingeniería.

Una Doctrina actualizada de la Ingeniería, y que prestara su valioso aporte al entendimiento de nuestra realidad histórico-social, demandaría lógicamente un formidable esfuerzo y preparación del todo el sector profesional.

Ella vendría a constituirse en herramienta que contribuiría a integrar y organizar las inquietudes por servir las ideas y las acciones de toda la comunidad, incluyendo desde luego sus centros de decisión, dentro de una concepción comprensiva del desarrollo histórico, hacia la consecución de metas plazos fijos, como escala dentro del futuro.

Ella sería un instrumento seguro que guiaría, como porción que somos de la humanidad, a salir de la actual etapa de dependencia, seguimiento y

alienación a nueva etapa de igualdad, vanguardia y propia identidad entre los pueblos más avanzados del mundo.

La bondad de esta Doctrina debería estar en condiciones de ser verificada de hechos. La prueba exigente, rigurosa y decisiva EN LA CUAL FRACASAN Y HAN FRACASADO TODOS LOS INTENTOS QUE SE PRETENDEN Y HAN PRETENDIDO DICTAR A LA INGENIERÍA DESDE OTROS CAMPOS DIFERENTES AL DE ELLA MISMA, no es otra que la de las implementaciones reales y exitosas.

Estas implementaciones reales se habrían de manifestar en las estructuras institucionales para llevar adelante la acción de la Ingeniería, los currícula para la formación de los nuevos profesionales y las estrategias y tácticas de las investigaciones de la Físico-Matemática y su desarrollo.

Una Doctrina tal permitiría auscultar dentro del ritmo de los acontecimientos mundiales los grandes frentes de la actividad de la Ingeniería; los dinámicos y los estacionarios, los aparentes y los secretos, en forma tal que permitiría la toma de decisiones a tiempo, a fin de estar siempre alertas y preparados respecto a las diversas direcciones según las cuales prosigue el desarrollo humano internacional, en su marcha hacia la conquista de la Naturaleza y los cambios de la Civilización.

Todavía no tenemos esa Doctrina en nuestro país. Pero el despertar de las conciencias de muchos de nuestros hombre y mujeres se presiente en el ambiente. El momento es propicio. Por qué no empezar?

En las próximas entregas trataremos de hacer algunas aportaciones a lo que podrían ser elementos de esta Doctrina.

Particularidades

En una ocasión, el profesor Márquez me observó que la plazoleta que lleva el nombre Dr. Jesús Muñoz Tébar, situada diagonal a la iglesia Corazón de Jesús en Bella Vista (avenida 4), estaba abandonada y le habían quitado la placa que la identificaba. Entonces, le hablé del caso a la ingeniera Esperanza Borges de Saavedra que era la Presidenta del CIDEZ para ese momento. Quien, con mucha receptividad, incluyó en la celebración de la Semana del Ingeniero de 1995 la colocación de una nueva placa que identificara al Dr. Muñoz Tébar en dicha plazoleta. Así se cumplió y en el acto el profesor Justo Márquez leyó unas breves palabras sobre la trayectoria de su ascendiente.



Plazoleta Dr. Jesús Muñoz Tébar

Semana del Ingeniero de 1995

El ingeniero, **Jesús Muñoz Tébar** (1847-1909) fue Presidente de los estados Zulia, Falcón y el Gran Estado de los Andes. Profesor de la Academia de Matemáticas de Caracas. Primer Ministro de Obras Públicas y fundador de

ese despacho. Presidente del CIV, Rector de la UCV, Senador, entre otras actividades, y además, un ciudadano ejemplar.

Sin embargo, al poco tiempo, de nuevo el estado de la plazoleta era lamentable y la placa que se había colocado se la habían robado. Hasta el extremo que, por motivos que aún desconocemos, el busto del Dr. Jesús Muñoz Tébar había quedado dentro del terreno de un bar lindero con la pequeña plaza. Ya el profesor Justo Márquez había muerto.

Entonces, por razones obvias de nuestra admiración a su legado y consideración de los méritos que tiene el epónimo de la plazoleta, su vinculación con el CIV y el ejercicio profesional de la ingeniería. Iniciamos un campaña para trasladar a la sede del CIDEZ el busto del Dr. Jesús Muñoz Tébar.



Dr. Jesús Muñoz Tébar

De tal manera, le planteamos el caso al Ing. Alfonso Gutiérrez, presidente para esa fecha del CIDEZ, quien aceptó con mucha satisfacción y como para ese momento se estaban organizando los actos para la conmemoración del

sesquicentenario de la fundación del CIV, se incluyó en la Semana del Ingeniero el traslado del busto del Dr. Jesús Muñoz Tébar a la Plazoleta de los Próceres en la sede del CIDEZ.

Esta actividad se cumplió tal como se había programado con el apoyo de la Fundación Adolfo Ernst a través de su Secretario Ejecutivo Arq. Emilio Rosario. Y bajo la responsabilidad del Cuerpo de Bomberos de Maracaibo, cuyo Comandante era el Ing. Luis Arrieta Molero, observando los protocolos establecidos se trasladó el busto a la sede del CIDEZ.

El orador de orden en el acto de la develación del busto del Dr. Jesús Muñoz Tébar fue el Ing. Iván Darío Parra.



Semana del Ingeniero, octubre 2011

GRATITUD

En el marco de la celebración del 45 aniversario de la V Promoción de Ingenieros Mecánicos, de la cual el Prof. Justo Márquez fue Padrino, se colocó en el Galpón de Mecánica de la Facultad de Ingeniería de LUZ que lleva su nombre, la placa que se muestra a continuación. En este acto estuvo presente el Ing. Mario Herrera, Decano de la Facultad de Ingeniería de LUZ.

V Promoción de Ingenieros Mecánicos – LUZ 1970

De esta ilustre casa de estudios

Con el deseo de dejar evidencia de nuestro agradecimiento
a LUZ-Facultad de Ingeniería-Escuela de Mecánica,
presentamos esta placa en éste nuestro recordado galpón

INTEGRANTES

Freddy Albornoz	Carlos López L.	Lucas Rubio
Hugo Angulo	Elio López	Bladimir Socorro
Iván Añez	Matías Marchena	Daniel Urdaneta
José Baptista	Humberto Mendoza	Romer Urdaneta
Nicolás Bellorín	Alberto A. Mujica	Luis E. Villasmil M
Rafael Bermudez	Claudio Ocando	Elías Bracho
Edda Coletta	Senén Olivares	Oswaldo Fuenmayor
Nelson Corrie M.	Iván D. Parra	Alberto Fuentes
Pedro Criollo	Rubén D. Parra	Edgar Moreno
Mírmero Cuaro	Ramón Pérez	Ibsen Ramírez
Gerardo Estrada V.	Oscar Pérez I.	Julio Ramos
Luis R. Ferrer	Luis G. Ramírez	Mario Rivas
William Ferrer	Rafael Rincón	Gustavo Soto S.
William Isambert	Jesús Rivera	Amílcar Martínez
Jorge Kowalchuk	José Rubio	José R. Paz

También dejamos un aporte duradero a los estudiantes de LUZ,
como lo es el establecimiento de la cátedra "Ética para Profesionales"
dedicada a nuestro profesor **Justo R. Márquez** (†)

El contenido y guía de esta cátedra es un aporte del
Ing. José Manuel Ríos S.J. (LUZ - Ing. Civil 1969),
fundador de cátedra similar en la UCAB

Maracaibo, 9 octubre 2015

Este galpón en su inicio sirvió de asiento a laboratorios de la Escuela de Ingeniería Mecánica para clases y prácticas de algunas materias.



V Promoción de Ingenieros Mecánicos LUZ



La Parca

El profesor Justo Márquez Muñoz-Tébar murió en Maracaibo el 16 de julio de 1998. Con él desapareció uno de los grandes intelectuales venezolanos. Matemático y Filósofo con talento y probidad. Paz a sus restos y veneración a su memoria.

ÍNDICE

	página
Preámbulo.....	2
Reseña y Semblanza.....	7
Maracaibo.....	,16
Facultad de Ingeniería LUZ.....	17
12 años de la Escuela de Ingeniería Mecánica.....	20
Doctrina de la Ingeniería.....	28
Particularidades.....	31
Gratitud,,,	34
La parca.....	34