

Artículos

Tres conceptos y ocho estrategias para el desarrollo urbanístico de Managua a partir de 2017

Three concepts and eight strategies for the urban development of Managua from 2017

Dr. Guerrero Flores Napoleón

Napoleon.guerrero@farq.uni.edu.ni

ARQUITECTO – URBANISTA, Docente Titular de la Facultad de Arquitectura – UNI, Nicaragua

Abstract

Before the question about the expectations of urban development for Managua 2017, it is difficult to establish an order on the priorities of the territorial and urban planning in the capital city. The order of priority is related to the city's investment and transformation opportunities, with the formulation of a city model capable of meeting criteria of sustainability, resilience and rationality, and which also provides opportunities for the integral development of citizens, And define at the formal and spatial level, the necessary and adequate environments for habitability.

These objectives demand to be operative in matters of urbanism, but without falling into pragmatism. We can not forget that the city is to be inhabited. The utilitarian and speculative pragmatism has been reified into the city and tends to turn it into object-merchandise, in extreme cases, an exclusive place of business, extraction of resources and administrative management, unethical, and certainly has been in history in some Occasions. However, those cities that we recognize as beautiful, are those that did not forget their essential purpose and achieved a balance between economic activities and the process of construction of the same city.

To achieve a human and beautiful city it is necessary to establish a fair relationship between the economic dynamics and the normative aspects that govern their own construction and habitability. In this sense, let us ask ourselves, why have urban planning plans failed to direct the transformation dynamics of the capital? Perhaps in this question we find the indication to establish a certain principle of urban planning for 2017 and the following years, because a city plan necessarily has a schedule in time ordered in three phases, short, medium and long term. Planning requires different periods and longer than the simple construction of infrastructures and buildings, so they should be the object of further reflection and study.

Keywords

Urban planification, strategic, model, sustainability, resilience, development.

Resumen

Ante la pregunta sobre las expectativas de desarrollo urbano para Managua 2017, resulta difícil establecer un orden sobre las prioridades de la planificación territorial y urbana en la ciudad capital. El orden de prioridad está relacionado con las oportunidades de inversión y transformación de la ciudad, con la formulación de un modelo de ciudad capaz de responder a criterios de sostenibilidad, resiliencia y racionalidad, y que además, propicie oportunidades para el desarrollo integral de los ciudadanos, y defina a nivel formal y espacial, los ambientes necesarios y adecuados para la habitabilidad.

Estos objetivos exigen ser operativo en materia de urbanismo, pero sin caer en el pragmatismo. No podemos olvidar que la ciudad es para ser habitada. El pragmatismo utilitario y especulativo a cosificado la ciudad y tiende a convertirla en objeto-mercancía, en casos extremos, un lugar exclusivo de negocio, extracción de recursos y gestión administrativa, falta de ética, y ciertamente así lo ha sido en la historia en algunas ocasiones. Sin embargo, aquellas ciudades que reconocemos como bellas, son las que no olvidaron su finalidad esencial y consiguieron un equilibrio entre las actividades económicas y el proceso de construcción de la misma ciudad.

Para conseguir una ciudad humana y bella es debido establecer una relación justa entre la dinámica económica y los aspectos normativos que rigen su propia construcción y habitabilidad. En este sentido, preguntémonos, por qué los planes de urbanismo no han logrado dirigir la dinámica de transformación de la capital? Quizá en esta pregunta encontremos la indicación para establecer un cierto principio de la planificación urbanística para 2017 y los años siguientes, porque un plan de ciudad tiene necesariamente una programación en el tiempo ordenada en tres fases, a corto, mediano y largo plazo. La planificación requiere de períodos de tiempos distintos y más prolongados que la simple construcción de infraestructuras y edificios, por esto deben ser objeto de mayor reflexión y estudio.

Palabras Claves

Planificación urbana, estrategia, modelo, sostenibilidad, resiliencia, desarrollo.

Introducción

La construcción de la ciudad paulatina y progresiva en el tiempo requiere de un modelo que ha de recoger las aspiraciones, idearios, fantasías y sueños diurnos [1] de sus pobladores y actores. El modelo de ciudad es el instrumento que convierte en proyecto las utopías colectivas de la ciudad imaginada como mejor escenario. Este modelo recogido en forma de Plan Urbanístico tiene en su elaboración unos criterios y principios que obedecen a paradigmas de la disciplina y las ciencias humanas, en un sentido amplio ha de estar apoyado por la tecnología.

Las instituciones internacionales se encargan de promover valores y conceptos como la sostenibilidad, seguridad, resiliencia, eficiencia energética, integración, participación, inclusión,

palabras claves para la construcción de un modelo urbano-territorial racional y sostenible. En este sentido, el instrumento que recoge toda esta visión será el plan y en última instancia, la concreción de sus programas y proyectos.

La formulación de las necesidades, retos y oportunidades de la planificación de la ciudad pueden mencionarse hipotéticamente de forma ordenada, pero se ha de considerar que esta disposición estará en dependencia de las dinámicas de oportunidades de inversión económica, y en relación con la voluntad política, administrativa, de gestión y participativa de los actores sociales. Construir la ciudad es sin lugar a dudas un acto colectivo y político, en el sentido amplio de este último término, es decir, que se enmarca en el acto de diálogo, concertación y convenios celebrado entre los ciudadanos.

Tres Conceptos Condicionantes

Partiendo de la pregunta inicial, ¿por qué tenemos la ciudad actual? o también de otra cuestión relativa, ¿por qué parece que no funcionan o logran mejores resultados, los instrumentos de ordenamiento territorial y el control urbano en Managua?

Antes de pretender responder categóricamente, es oportuno plantear una discusión amplia que involucra la propia historia de evolución de la ciudad, y de forma particular, la historia del mismo planeamiento y sus paradigmas. Esquemáticamente, en este breve escrito podemos afirmar que son las propias ideas de control urbano y planeamiento regulador las que hacen de la práctica urbanística en la capital una herramienta anquilosada en los paradigmas del capitalismo fordista [2], propio y efectivo en los contextos de desarrollo con crecimiento nacional o regional sostenido y estable, con escenarios urbanos y demográficos previsibles. Es entonces, a partir de esta toma de consciencia sobre el origen y postración de la disciplina y praxis urbanística nacional, basada en la retención de paradigmas y herramientas del planeamiento heredado, que podemos afirmar una serie de condicionantes históricas e intelectuales que la disciplina urbanística debería observar:

1. **ACTUALIZAR.** Resulta urgente cambiar los paradigmas urbanísticos de control y regulación urbana, es decir, actualizar las herramientas de gestión de la ciudad, acorde con los escenarios y oportunidades de la economía global y los escenarios dinámicos. Hace falta apostar por un urbanismo flexible apoyado en instrumentos de planificación derivados o parciales, sometidos a un modelo urbano concertado. Pero, al mismo tiempo, coherente con la nueva conciencia planetaria y la explicación científica sobre las consecuencias de alteración negativa de los hábitats ecológicos, el cambio climático y el calentamiento global. Se trata de actualizar nuestra cosmovisión y racionalidad sobre nuestra manera de actuar en el mundo y respecto a la naturaleza. Este enunciado aparentemente lejano a la ciudad, constituye parte de la axiología a considerar en toda intervención urbanística, sea esta de extensión, completamiento o consolidación y mejora de los espacios urbanos.

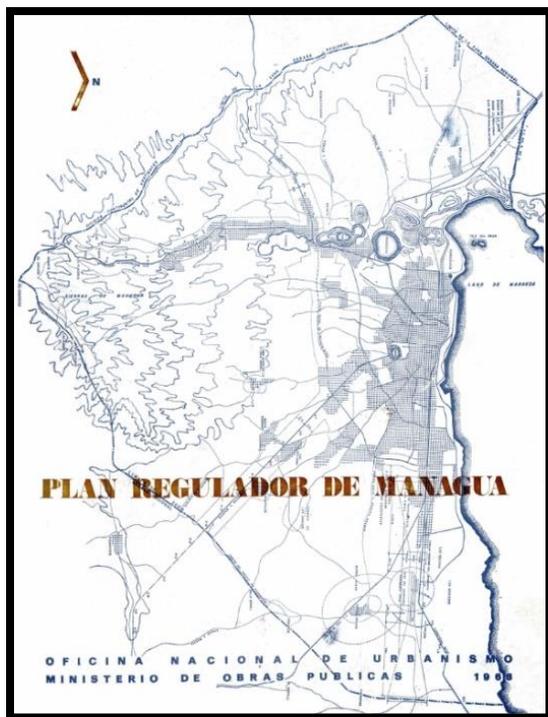


Imagen 1. Caratula del documento del Plan Regulador de Managua, 1966. El documento y las herramientas de regulación y control urbano son adecuados para el tipo de crecimiento y desarrollo de una economía estable y en crecimiento, producto de los beneficios económicos de la época. Los conceptos e instrumentos de los reglamentos y ordenanzas de este Plan todavía siguen influyendo en la concepción del planeamiento actual, a pesar de los nuevos escenarios y dinámicas urbanas cambiantes, introducidas por el contexto económico global.

2. **LEGALIZAR.** Este cambio de principios y herramientas del nuevo urbanismo para Managua ha de estar acompañado de un instrumento jurídico claro, puesto al servicio del crecimiento integral de los residentes. Es decir, que faltaría aprobar la Ley del Suelo o Ley de Urbanismo Nacional, para soportar legalmente la planificación de la ciudad y el territorio, en tanto son activos de la economía y parte del patrimonio

para el desarrollo local, y no sólo eso, puesto que desde la Ecología Integral podemos afirmar que el territorio nos contiene como seres vivos y formamos parte de su unidad orgánica.

Pero, volviendo al tema legal, podemos advertir que sin esta Ley General del Suelo ningún plan de urbanismo tendrá efectos positivos y contundentes para la ciudad y sus nuevos crecimientos. En este punto, debe señalarse que existe la necesidad de someter a un excelente corpus jurídico todos los decretos y normas sectoriales dispersas según diversos acentos científicos; enfoques que han sido adoptados en la ordenación territorial, pero que debemos unificar para evitar las contradicciones normativas entre los entes rectores e instituciones. La ley de municipios apunta de esta manera a la posibilidad de gestionar de forma unificada los recursos del territorio municipal, pero está carente a su vez de un marco jurídico de escala nacional, que también debe ser sistemático y ordenado según las escalas de intervención.

3. **IMPLEMENTAR.** Creado el marco legal para administrar los recursos del territorio y las ciudades (futura Ley del Suelo o Ley General de Urbanismo) es necesario implementar la planificación urbanística integral y estratégica. Esto comporta la creación de oficinas y calificación (técnica-cultural) de políticos y profesionales (arquitectos, ingenieros, geógrafos, sociólogos, economistas y otros) en la planificación urbanística para impulsar la construcción del modelo de ciudad. La construcción de este cuerpo de profesionales ha de tomar consciencia de la finalidad de la ciudad y los retos que plantea la construcción de la misma en materia de habitabilidad, equilibrios urbanos, justicia social y desarrollo integral de las

comunidades. La implementación de planes urbanísticos tiene una dimensión pedagógica-comunitaria y ha de contribuir a la formación de ciudadanos responsables de su entorno natural y cultural.

En definitiva, el modelo de ciudad es efectivo si tiene un respaldo jurídico y ha sido sometido a un proceso de apropiación y construcción colectiva, por parte de los ciudadanos, a través de la participación ciudadana y la consulta pública. Ciertamente, la ciudad es un proyecto colectivo que se construye con participación de la comunidad, el sector privado y las instituciones, y se concreta en pactos sociales, políticos y económicos, que pueden realizarse cuando existe un Plan que ha creado un modelo urbano concertado.

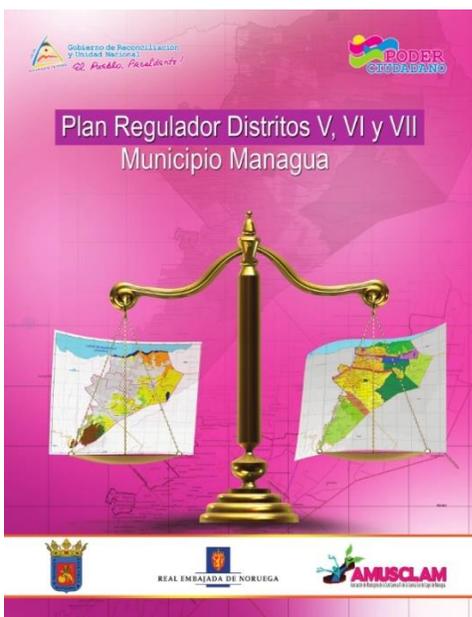


Imagen 2. Portada del documento del Plan Regulador de los Distritos V, VI, VII de Managua, 2013. El documento muestra el esfuerzo por planificar y gestionar el crecimiento de la ciudad, sin embargo, el hecho de ejecutar el planeamiento sectorizado impide tener una comprensión holística del territorio y sus ecosistemas, si bien es cierto, el esfuerzo de planificación abarcó los municipios de toda una sub-cuenca hídrica, esto no es suficiente para abordar los problemas del territorio ciudad como totalidad viva. Estos documentos tienen una buena interpretación cartográfica del territorio rural productivo, más no contienen proyectos estratégicos y modelo propositivo. No aportan más que regulación y control a un crecimiento que parece realizarse de manera vegetativa y desordenada. Estos documentos están faltos de un enfoque

estratégico flexible y un análisis morfo-tipológico de la ciudad y el territorio.

Ocho Estrategias Necesarias

Es necesario un cambio de paradigma sobre la ciudad que supere la idea de ciudad mercancía y objeto de especulación inmobiliaria. Este cambio ha de apuntar a una ciudad habitable para todos, que proporcione condiciones para el desarrollo humano integral y las economías que contribuyen a la construcción de la ciudad. Este nuevo paradigma ha de superar la fe ciega en la tecnología e ingeniería, ha de contemplar la finalidad esencial de la ciudad y el diagnóstico de la situación planetaria. Mencionados estas tres premisas iniciales, que podemos resumir en actualizar los paradigmas urbanísticos, crear instrumentos legales precisos, e implementar y formar técnicos y actores de la ciudad en una nueva visión integral, señalamos ocho temas programáticos y de proyecto de la ciudad:

1. Planificar los nuevos crecimientos y extensiones de la ciudad. Esta acción comporta varios niveles de complejidad y criterios. El crecimiento en gran medida es residencial y está impulsado desde un enfoque que busca solucionar el déficit de vivienda.

En las declaraciones de las instituciones de la vivienda y las instancias de la inversión privada se declara un número de viviendas necesarias o proyectadas como metas a conseguir, actitud que

muestra una despreocupación absoluta por la racionalidad en el consumo de suelo productivo y de valor paisajístico. Las municipalidades carentes de capacidad técnica otorgan permisos para urbanizar de manera dispersa, bajo la lógica de la oportunidad de crecimiento. Pareciera que la vialidad existente y proyectada estuviera guiando el modelo de ciudad, cuando en realidad, la vialidad sólo es un aspecto parcial del modelo urbano-territorial. Si investigáramos y documentáramos esta afirmación, podríamos afirmar que la ciudad se extiende y crece de manera irracional y poco sostenible, y a esto se suma la falta de visión para calibrar el papel de los vacíos urbanos y la baja densidad de los modos de vida capitalinos.



Imagen 3. Plan Maestro De la Red vial Nacional de Nicaragua. Describe el trazado de la variante de carretera de circunvalación Nejapa - Ticuantepe. Evidentemente, este documento es parcial y no refleja los esfuerzos de planificación alrededor de esta nueva infraestructura. La pregunta que sugiere el trazado gira sobre el planeamiento urbanístico, y su consecuente participación ciudadana y técnica, que debería acompañar un trazado como este, ya que las consecuencias de expansión de la ciudad e impermeabilización de los suelos productivos serán imparables sin una adecuada reglamentación. La discusión sobre los beneficios y plusvalías que generara esta infraestructura y la manera de redistribución (esencia de la urbanística) en beneficio de la comunidad, no está en el plano de la participación pública. Qué pasará con el incremento de las escorrentías, la pérdida de la capa vegetal, la ocupación de nuevos suelos productivos, el impacto sobre el paisaje (en tanto patrimonio turístico rentable). Qué

mecanismo de régimen de suelo se implementarán para prevenir el impacto de un proyecto, que evidentemente es necesario para el funcionamiento de región metropolitana.

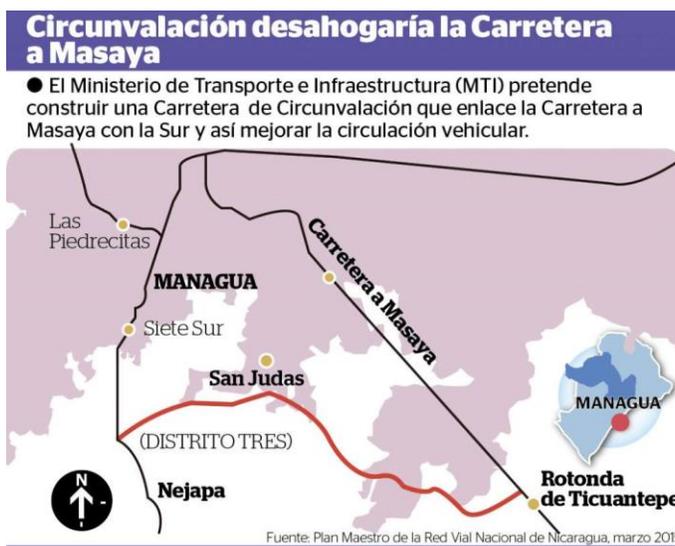


Imagen 4. Tomada de la publicación del diario La Prensa. Muestra el trazado de la variante de carretera de circunvalación Nejapa - Ticuantepe. La nota de prensa, con fecha 25 de abril de 2017, recoge declaraciones de funcionarios de la Alcaldía de Managua, que indican que la construcción de la carretera de circunvalación tiene la pretensión de servir de límite del crecimiento urbano de la ciudad y que además está ligada intervenciones de mejora del funcionamiento hídrico del territorio, a través de la construcción de micro presas para la retención de las escorrentías pluviales.

Por otra parte, las herramientas de gestión no son eficientes en captación de las plusvalías urbanas. Los criterios de racionalidad de las

nuevas extensiones han de conseguir compacidad urbana y densidad adecuadas a los modos de vida. La promoción de vivienda pública ha de preguntarse si no es más efectivo invertir en infraestructuras urbanas y producción de solares, en lugar de viviendas acabadas. Años de experiencia en materia de vivienda social en América Latina han demostrado que el enfoque debe ser integral, no bastan las formulas financieras, las soluciones de viviendas acabadas es insuficiente, hace falta echar mano de conceptos como urbanización y vivienda progresiva, vivienda semilla, participación comunal, dotación de infraestructura e intervenciones puntuales con estrategia de acupuntura urbana.

Finalmente, los nuevos crecimientos residenciales de viviendas construidas por la empresa privada y en colaboración con el INVUR, han de superar el modelo de diseño basado exclusivamente en el paradigma de la seguridad, el miedo y la crispación social. La idea de ciudad compacta optimiza la inversión en infraestructuras urbanas, evita la segregación social, la fragmentación espacial y hace que las calles estén vigiladas por todos, sin tener que construir muros y pagar vigilancia privada.

2. Equipar con infraestructura básicas los barrios tradicionales y espontáneos de la ciudad, como mecanismo para lograr igualdad de oportunidades en el desarrollo de las personas y, para evitar la pobreza. La experiencia demuestra que dignificar el espacio público de los barrios más pobres y dotar con infraestructura genera un autoestima ciudadana y una percepción de igualdad o democratización de la ciudad. El trabajo de creación de plazas y construcción de equipamientos sociales a cargo de los vecinos, contribuye a generar tejido social, apropiación e identidad cultural. Se trata de convertir los asentamientos espontáneos en verdaderos barrios. Sabemos que en el sentido sociológico la identidad barrial quizá sea alcanzada más rápidamente a través de operaciones de apropiación y memoria histórica, pero no estaría completa sin el soporte de un espacio físico adecuado y con calidad. La estrategia de homogenizar las instalaciones y acabados de las infraestructuras y el espacio público tiene resultados comprobables en varias ciudades latinoamericanas y europeas.

3. Enfocar el diseño del sistema vial desde una perspectiva integral, es decir, humana. La vialidad estructura crecimiento e introduce actividades en el territorio, por eso no puede enfocarse desde una visión exclusivamente ingenieril o tecnológica. La construcción de vías rápidas debe ser acompañado de una propuesta eficiente y asequible de transporte público y espacios para el movimiento del peatón y ciclista. Se debe gravar el automóvil privado para reducir la contaminación y emisiones de gases.

La eficiencia viaria depende del crecimiento compacto de la ciudad y de la utilización de redes con nodos altamente accesibles y articulados. En esta propuesta ha de contemplarse la opción racional de localización de las estaciones de autobuses interurbanos y urbanos, así como, la optimización de las rutas de recorridos.

Para incidir en la problemática vial se debe superar el paradigma del automóvil privado en tanto símbolo de poder. Desde la lógica del mercado es inevitable el crecimiento del parque

automovilístico, hoy situado en 640.000 unidades [5]. Las intervenciones de ampliación de carriles o pasos elevados mejoran temporalmente el tráfico, al mismo tiempo que se convierten en atrayentes de vehículos y congestión en las áreas urbanas donde son instalados, y si estas soluciones no responden a una concepción global de la estructural vial, inevitablemente llegan a convertirse en cuellos de botellas con el agravante de crear espacios sombríos y poco amables con el peatón. Además, cambian las velocidades del tránsito en zonas que originalmente son tranquilas, causando un efecto negativo en el precio de los inmuebles vecinos. Tómese por ejemplo la transformación del área de camino de oriente, la rotonda de la Colonia Centro América Estas soluciones para ser efectivas deben incorporar el diseño de espacios para el peatón.

También, es importante considerar las centralidades en su capacidad de atraer peatones y transeúntes, y aquí cabe reconsiderar la opción de un paso elevado en las inmediaciones de Metro Centro, lugar que debido a su proximidad con la nueva Catedral de Managua se perfila como un núcleo de centralidad y nuevas actividades urbanas fuertemente dinámicas y en transformación. Una infraestructura del tipo paso rápido y elevado fragmentaría la circulación peatonal y crearía espacios sombríos alrededor de dos fuertes polos de actividad. Por tanto, estaríamos hipotecando para muchas décadas un espacio que pareciera prometer ser adecuado para la consolidación de un centro urbano amable con el peatón, en tanto tiene en sus alrededores piezas de equipamiento público, comercial y religioso de gran aforo. Esta argumentación podría extenderse y enriquecerse si fuera expuesta a expertos y la opinión ciudadana, asunto en que podría generarse un proceso pedagógico de construcción y apropiación de la ciudad, ciertamente positivo.

4. Recuperar el espacio público de la calle como lugar de encuentro y actividades ciudadanas.

La calle o pasaje es el elemento básico de la estructura urbana, sostiene el entramado de árboles significativos de la ciudad, sirve de espacio secuencial entre los parques y plazas. Se debe recuperar la esencia de la calle ante el predominio de la idea de carretera, pista o vía rápida, exclusiva para el automóvil.

El espacio de la acera incrementa la actividad económica de los pequeños y medianos negocios, asunto probado en la experiencia de muchas ciudades hispanas y norteamericanas. La calle es un espacio de democratización de la ciudad, opuesto al símbolo de colonización del espacio promovido por el automóvil. Peatonalizar la ciudad debería ser una consigna impulsada desde los barrios y continuada en la escala de ciudad. Cuando los comerciantes y la municipalidad descubran que invertir en un espacio de calidad para la acera genera consumo e interacción social, entonces empezaremos a observar un cambio de percepción y acción en este tema.

En definitiva, es necesario recuperar el espacio de la calle como lugar de ciudadanía y actividades económicas, la acera es una inversión que genera intercambio económico y dignifica la vida de las comunidades frente el peligro de los automóviles, además sostiene el árbol uno de los elementos patrimoniales y símbolo de Managua, reconocida como ciudad verde.[6]

5. **Estructurar y consolidar las centralidades urbanas, históricas y de nueva creación.** Managua ciudad sin centro histórico, y al mismo tiempo poli - céntrica, fue configurada por un conglomerado de centralidades secundarias que ordenaron en un período de su construcción el espacio público y jerarquizaron las funciones de centralidad. Ciertamente, la propuesta del Plan Regulador de Managua, 2017 incorpora, entre otras cosas, la idea de tres escenarios de centralidades jerárquicas y distribuidas en los puntos cardinales de la ciudad. Pero, además de este acierto, hace falta re-cualificar el espacio público en las centralidades existentes. Si observamos la configuración de estas centralidades, heredadas del PAI (1974) [7] y en menor medida de otros planes, encontramos que son incipientes y nunca llegaron a configurar espacios diseñados integralmente. En su configuración pervive la idea de provisionalidad, no existe un espacio plaza, o elemento representativo, tampoco están localizadas sobre un eje o traza urbana monumental o jerárquica para el tejidos urbano de la ciudad. Sólo constituyen galpones alineados por un baipás o lo sumo edificios que han ido adoptando una mejor fábrica, pero carentes de espacio público y con una gran incidencia negativa del espacios del automóvil sobre el desplazamiento de los peatones. La centralidad parece consistir en una designación por decreto carente de las características espaciales de la buena forma de la ciudad.



Imagen 5. Sub-centros urbanos de Managua, 1973. [8] El tema de la ciudad poli céntrica es una cuestión que ha tenido la discusión disciplinar sobre Managua, sin embargo, desde hace décadas no logra materializarse una centralidad “amigable” adecuada a los requerimientos del ciudadano y la buena forma urbana. Quizá es un asunto de cambio de paradigma urbanístico, mientras sigamos viendo en nuestra imaginación una ciudad estructurada alrededor del automóvil, es decir, compuesta de carreteras y pistas rápidas en lugar de calles y paseos, no seremos capaces de crear entornos urbanos habitables. Esta necesidad es tan obvia para los

ciudadanos de Managua, que deciden ir a caminar a la calle de la calzada de Granada, uno de los pocos lugares lugar que ofrece un espacio peatón digno de una capital, aunque actualmente amenazado por la gentrificación creada con el desequilibrio de los precios del suelo urbano y la consecuente expulsión de los modos de vida locales, sustituidos por el ocio y el turismo. Pronto puede este espacio caer en la banalización y la ruina económica.

Necesitamos incorporar en las propuestas de recuperación de las centralidades históricas y secundarias, la variable de la memoria de los lugares. Managua, ciudad del olvido, ha de reflexionar para después reconstruir los hitos y elementos del espacio existencial. La articulación peatonal de la ciudad es una medida acertada para evitar la atomización de la ciudad y la

estratificación social de la misma, tendencia que está presente desde los orígenes de la ciudad y fue acentuada por los desastres sísmicos del 31 y el 72, así como por las inundaciones y subidas de nivel de agua en los barrios pobres ubicados en la costa del Lago de Managua.



Imagen 6. Ortofoto del sector de la Catedral nueva de Managua [9], ámbito de gran dinamismo y transformación, con vocación de centralidad urbana, aglutina dos campus universitarios de primer orden, el nuevo Estadio Nacional de Béisbol, tejidos urbanos residenciales, la Catedral de Managua y el histórico centro comercial Metro-centro, entre otros equipamientos. La imagen evidencia el crecimiento espontáneo, falta de planificación y composición espacial. La implantación de un paso a nivel en la intercepción del eje de penetración territorial más importante de la ciudad (Carretera Managua -Masaya) solo haría el espacio más residual y hostil para el peatón. Este ámbito tiene la vocación de ser estructurado con un espacio peatonal digno de una centralidad urbana emergente y apropiada al monumento de la catedral y los equipamientos que están en sus inmediaciones. La respuesta al caos vial no puede enfocarse únicamente desde la perspectiva ingenieril, la ciudad está compuesta por espacios para el peatón y actividades cívicas de intercambio, encuentro ciudadano y celebración cívica. Hace falta asumir un punto de vista que incorpore la complejidad de la realidad urbana.

6. Recuperar el paisaje urbano y natural característico de Mangua, altamente contaminado por la colocación poco meditada de propaganda comercial, el desorden de las alineaciones de la edificación, el incumplimiento de retiros y alturas de los edificios, la falta de consciencia sobre el orden, composición y escala del tejido urbano, la invasión de las aceras, la destrucción sistemática de los árboles, el caos de las instalaciones urbanas eléctricas y de telecomunicaciones. Sin embargo, el sitio natural de Managua presenta un *Genius Loci* característico y potente, compuesto por lagunas, volcanes y la sierra de El Crucero. Si analizamos el plano cartográfico todos estos espacios están desarticulados por elementos antrópicos, olvidando que los principios de la vida exigen conectividad, continuidad y contigüidad de los espacios de corredor biológico, e ignorando la oportunidad de crear circuitos de interés natural y patrimonial.

Debemos recordar a los “*emprendedores*” que fin último de la ciudad son sus habitantes y el equilibrio con la naturaleza, que construido a través del concepto de paisaje, es el único recurso patrimonial a gestionar, mientras no surjan otras economías.



Imagen 6. Contaminación visual del paisaje urbano en el eje de Carretera Managua – Masaya. [10]

7. **Introducir nuevos instrumentos de redistribución de la renta urbana** en las operaciones de extensión y mejora de la ciudad. Esto implica desarrollar un arsenal de instrumentos de gestión que permitan recuperar la plusvalía social generada en la construcción de la ciudad. El proyecto de reparcelación, entre otros, resulta elemental también para apuntar al diseño de tejidos urbanos coherentes y articulados. La definición de estas herramientas ha de ser parte coherente de la mencionada Ley del General del Suelo, y conlleva necesariamente la presencia de otras herramientas básicas tales como la Clasificación o Régimen del Suelo, la zonificación o cualificación de las zonas urbanas, las ordenanzas del espacio de la calle y las formas de ordenación de la edificación, entre otras.
8. **Introducir el análisis morfo-tipológico de los tejidos de la ciudad consolidada.** La rápida transformación de los tejidos urbanos consolidados basada en el aprovechamiento de las infraestructuras instaladas y la centralidad de los mismos amenaza con dejarnos sin barrios tradicionales ^[11], y distorsiona la imagen urbana de la ciudad. Los profesionales alucinados por

la tecnología están ignorando la buena forma de los tejidos urbanos y la capacidad de carga vial de los mismos, no están regulando la intensidad de las actividades comerciales, y parecen ignorar los resultados formales de las operaciones de densificación de los tejidos. Las avenidas principales de tejidos urbanos como Altamira, Los Robles, Bolonia, entre otros ejemplos, son áreas prosperas en negocios, a costa de perder las cualidades de habitabilidad y convivencia. Los vecinos han perdido calidad de vida por la invasión del tráfico, la perturbación de la ventilación e iluminación debida a las construcciones que rompen la escala y el equilibrio de las tipologías. Si bien es cierto, este es un proceso de *gentrificación*^[12], debido al alza del precio del suelo urbano, que puede ser regulado y controlado en beneficio de la habitabilidad, las últimas intervenciones en estos tejidos demuestran que no existe un conocimiento técnico de la complejidad de la ciudad y los barrios que la conforman. Las construcciones nuevas ignoran las reglas de composición y construcción del tejido urbano, los datos de la parcela en unidad con la edificación y la manzana, en tanto forma de agregación parcelaria y parte ordenadora del trazado son elementos que han caído en el olvido de los técnicos de la ciudad.

Imagen 7-8. Introducción de nuevas tipologías edificatorias comerciales y logísticas [13] en los tejidos residenciales. Altamira-Managua. La introducción de nuevas tipologías edificatorias surge como emergencia de



nuevas centralidades para los comercios subsidiarios a la población. Las urbanizaciones de los años setenta, ahora con centralidades atractivas, ven amenazada la habitabilidad y calidad de vida por el emplazamiento poco meditado de edificios que modifican drásticamente los tamaños del parcelario y el grano de la edificación, asunto que crea problemas relacionados con la óptima ventilación e iluminación, y el incremento del parque automovilístico generador de caos y déficits de estacionamientos. En esta misma calle también perturba la convivencia vecinal, la situación de una iglesia que parece no tener restricciones en la cantidad de decibelios emitidos diariamente durante sus celebraciones religiosas.

La cohesión social como condición para la convivencia ciudadana y garantía de gobernabilidad nos indica que en este momento de desarrollo y crecimiento de la ciudad de Managua (2017) sería oportuno retomar la idea de barrio reformulada por la teoría del urbanismo moderno como *unidades vecinales*^[14]. Retomar esta teoría implicaría valorar la práctica de construcción de las urbanizaciones, repartos y colonias en forma de islas amuralladas.

La unidad vecinal es un concepto que permite la construcción de una ciudad equilibrada y autosuficiente, dotada de los equipamientos y espacios públicos para vida ciudadana de calidad. Un proyecto bajo las coordenadas del concepto de *unidad vecinal* evitaría la segregación social, la multiplicación de los desplazamientos viarios y por ende la saturación de las vías y el caos urbano, haría posible la consolidación del sentimiento de pertenencia e identidad con la comunidad, porque sus espacios públicos estarían dotados para el encuentro ciudadano, hecho que dinamizaría el comercio subsidiario y con ello las fuentes de empleo y *emprendedurismo* familiar. Esto deja entrever que el modelo de urbanización no puede estar en manos de inexpertos y gente con una visión pobre de la vida, la cultura, el espacio urbano y las dinámicas sociales; construir una urbanización no consiste simplemente en parcelar para lograr el mayor número de lotes e incrementar las ganancias del promotor, esta operación tiene implicaciones mayores que no deben estar basadas exclusivamente en una visión tecnológica sesgada y sometida al paradigma del progreso y crecimiento ilimitado (lucro inmediato). Una actitud como esta sobre el proyecto de las urbanizaciones tiene incidencias futuras para la ciudad y la calidad de vida de las comunidades sean ricas o pobres.

Es un hecho innegable que en un determinado momento la ciudad es compartida, aun a pesar de los muros, agujas y controles; la calidad del aire que respiramos, el nivel de las temperaturas y la sequía nos afectaran de algún modo a todos, por tanto, el cuidado de estos aspectos es una responsabilidad colectiva que ha de ser mejorada a través de la educación, cultura y la reflexión meditada de las intervenciones urbanas.

Conclusiones

La ciudad de Managua tiene la oportunidad de planificar su crecimiento y desarrollo urbano futuro desde una perspectiva holística, apoyada en una cosmovisión coherente con su cultura y el contexto regional planetario. Esta oportunidad para la ciudad requiere de la construcción de un modelo territorial y urbano concertado y participativo, fundamentado en un marco jurídico que ahora resulta emergente y urgente. El modelo de ciudad ha de partir del nuevo contexto de globalización y las dinámicas urbanas que este fenómeno comporta, por supuesto que, sin olvidar el cometido de habitabilidad del territorio-ciudad y las oportunidades que los criterios y estrategias del desarrollo sostenible ofrece para alcanzar la habitabilidad a través de una equilibrada gestión del patrimonio y los recursos naturales, paisajísticos y culturales. Para alcanzar estos objetivos es necesario superar los viejos paradigmas del control y regulación urbana, apuntar hacia una planificación flexible y estratégica basada en las premisas de gobernabilidad de los territorios, en equilibrio con las oportunidades que ofrece la inversión, imbuida de un enfoque morfológico que garantice técnicamente la buena forma del territorio-ciudad. La lectura e interpretación de la realidad urbana marcan la pauta para la elaboración de estrategias adecuadas y eficientes en materia de extensión, consolidación y ordenamiento de la forma urbana. Vivimos pues, ante la invitación y compromiso que ofrece la realidad para

alcanzar la construcción de la ciudad como medio para el desarrollo integral de sus habitantes, la formulación de tres conceptos y ocho estrategias para 2017 puede ser completada por la reflexión profesional colectiva.

Referencias

- [1] En el sentido que Ernest Bloch define la utopía.
- [2] En Nicaragua nunca sucedió un proceso de industrialización como el descrito en los países desarrollados. Pero, si es reconocida la etapa de bonanza económica posterior a la segunda guerra mundial, basada en la producción de café, algodón, carnes y otros productos básicamente agrícolas y ganaderos. Esta economía propició el desarrollo de un sector económico financiero nacional que hizo incursión en el desarrollo de la construcción en los años 50, 60 y principios de la década del 70.
- [3] Imagen tomada de la nota de prensa: Roy Mocada. Coreanos vendrán hablar de la circunvalación. Diario La Prensa del 4 de junio de 2016. (Consultado el 24 de abril de 2017). En línea: <http://www.laprensa.com.ni/2016/06/04/nacionales/2045918-coreanos-vendran-hablar-la-circunvalacion>
- [4] La Prensa de Nicaragua. Roy Moncada. (Consultado el 25 de abril de 2017). En línea: <http://www.laprensa.com.ni/2017/04/25/nacionales/2219460-expertos-aconsejan-compactar-managua-para-protegerla>
- [5] Según informe: Estado de la región ERCA, 2016.
- [6] LARA (20126). La Capital, ¿una ciudad verde? (Consultado 14 de febrero de 2017). En línea: <http://www.elnuevodiario.com.ni/nacionales/managua/390282-capital-ciudad-verde/>
- [7] PAI, 1974. Plan de Acción Inmediata.
- [8] Martín Majewsky. (2013). Urban Design Laboratory (UDL). Resultados estudios preparatorios. (Consultado 21 de abril de 2017). En Línea: <http://www.urban-managua.org/wp-content/uploads/EXPO-ESTUDIOS-PREPARATORIOS-11-ABRIL-2013.pdf>
- [9] Imagen tomada de Internet: (Consultado 21 de abril de 2014) En línea: https://www.google.com.ni/search?q=fotografia+carretera+masaya&safe=active&espv=2&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiq-MvYILbTAhXHOyYKHQhfAvMQ_AUIBigB&biw=1920&bih=925#imgrc=PYI4dE01ZZIsUM:
- [10] Imagen tomada de Internet: (Consultado 21 de abril de 2014) En línea: https://www.google.com.ni/search?q=fotografia+carretera+masaya&safe=active&espv=2&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiq-MvYILbTAhXHOyYKHQhfAvMQ_AUIBigB&biw=1920&bih=925#imgrc=PYI4dE01ZZIsUM:
- [11] Barrio es un concepto amplio basado en la sociología y su significado recae en la idea del reconocimiento de unos rasgos físicos, sociales, culturales o étnicos que identifican una comunidad con la que sus habitantes establecen sentimientos de pertenencia e identidad colectiva. El barrio designa una parte de la ciudad, tiene un tejido urbano identificable y estructurado.

- [12] Gentrificación. Neologismo inglés (Gentrification) que describe el proceso de transformación elitista de los tejidos urbanos, más precisamente aquellos residenciales.
- [13] Imágenes tomadas de internet. Tejido residencial de Altamira - Managua.
- [14] Clarence Perry (1929).

ANEXOS

LISTA DE IMÁGENES

1. Imagen 1. Caratula del documento del Plan Regulador de Managua, 1966.
2. Imagen 2. Portada del documento del Plan Regulador de los Distritos V, VI, VII de Managua, 2013.
3. Imagen 3. Plan Maestro De la Red vial Nacional de Nicaragua. Tomada de La Prensa de Nicaragua.
4. Imagen 4. Trazado de la variante de carretera de circunvalación Nejapa - Ticuantepe. Tomada de La Prensa de Nicaragua.
5. Imagen 5. Sub-centros urbanos de Managua, 1973.
6. Imagen 6. Contaminación visual del paisaje urbano en el eje de Carretera Managua - Masaya
7. Imagen 7-8. Introducción de nuevas tipologías edificatorias comerciales y logísticas en los tejidos residenciales. Altamira-Managua.