

# **Universidad Nacional Autónoma de Nicaragua**

UNAN-Managua

Facultad de Ciencias

Departamento de Construcción

## **Seminario de Graduación para optar al título de: Arquitecto**



**Tema:** Planificación Urbana y Ordenamiento Territorial.

**Subtema:** “Transformación y Gestión Urbana de los espacios públicos exteriores del sector Zona Franca Las Mercedes, Managua”

### **Autores:**

Br. Darling de los Ángeles Meza Aguirre.

Br. Ely María Medina Velásquez.

### **Tutor:**

MSc. Arq. Luramada Campos Mejía.

Managua, Nicaragua Julio del año 2012

## DEDICATORIA

*Dedico este logro primeramente a Dios por haberme regalado la fortaleza y sabiduría para poder culminar con éxito mis estudios, a mis padres Marvin Meza y Dina Aguirre quienes con su amor y apoyo me han llenado de valor y fuerzas para perseverar día a día en mi caminar.*

*A la memoria de mí querido y estimado abuelo Marvin Meza por haberme regalado sus preciados consejos y atenciones durante mi infancia.*

*Darling Meza Aguirre.*

*Dedico este esfuerzo a Dios por ser fuente de inspiración y fortaleza a mi vida, a mi madre Martha Velásquez por guiarme en la búsqueda del conocimiento y la verdad.*

*A los dos amores de mi vida: mi esposo Michael Guzmán y mi hijo Anthony Guzmán, gracias por regalarle a este proyecto parte del tiempo que les pertenecía.*

*Ely Medina Velásquez*

*A la memoria de Elías Ramírez Jarquín, fraternalmente.*

## **AGRADECIMIENTO**

Agradecemos primordialmente a Dios por habernos regalado durante estos años su amor, la salud y los recursos económicos para llegar a la culminación de nuestros estudios con éxito y satisfacción.

A nuestros padres, quienes con su esfuerzo y perseverancia han contribuido día a día en nuestra enseñanza y nos han sabido inculcar los valores necesarios para luchar en la vida y persistir en nuestras metas.

A nuestra tutora y amiga Luramada Campos por regalarnos parte de su tiempo y guiarnos en el desarrollo de este proyecto; nuestro respeto y admiración para ella.

También agradecemos a nuestra facultad, que dispuso de docentes con un alto nivel de ética profesional y conocimiento al servicio de nosotros, además a los departamentos de Beca y Cultura quienes nos dieron su apoyo económico y moral durante nuestros años de estudio en la universidad.

Finalmente nuestro más sincero agradecimiento a nuestros compañeros y amigos, quienes han caminado de la mano con nosotros, compartiendo experiencias y momentos inolvidables de fraternidad y amistad.

## VALORACION DEL DOCENTE

El urbanismo es una ciencia o técnica que tiene como objeto principal el ordenamiento y la planificación de ciudades o territorios, desde este punto de vista el ordenamiento territorial da lugar a la planificación física de los territorios, lo que también es una especialización o extensión de las profesiones de arquitectura. El urbanismo además considera el estudio y la intervención de las grandes transformaciones urbanas, las que se transfieren en el territorio en un cambio de usos de suelo y de espacios.

El título de este informe tiene un grado de concisión alto y preciso, considera la transformación del espacio urbano denominado Zonas Francas Las Mercedes, que ha generado cambios del entorno, funcionalidad, sistema de asentamientos humanos y redes, el título además es acertado porque aborda los temas específicos para aplicar los instrumentos necesarios y proponer una intervención que ordene la transformación existente.

La metodología de investigación es interesante por ser propia del urbanismo y planificación y del diseño para modelar el espacio urbano, emplean fases de diseño urbano que comprende la intervención, el mayor aporte es el rescate del uso y aplicación del suelo y el territorio. Por lo demás describe muy bien los antecedentes del tema, los que fueron recopilados en base a vivencias y algunos documentos existentes.

Con respecto a las fuentes y bibliografías, fue recopilada de forma continua a medida que el tema se desarrolló, la redacción y presentación responden a esta misma características, sobre todo la claridad expositiva, precisión, terminología, estilo, ortografía, disposición. También es válido nombrar que la presentación del índice, tablas, epígrafes, figuras, anexos, etc., se hicieron de forma ordenada y organizadas al igual que la estructura de los capítulos, la idoneidad de los contenidos y la extensión, los que fueron congruentes.

Finalmente la Discusión y conclusiones, presentan idoneidad de los resultados en relación con los objetivos, su presentación y claridad de los resultados. Existe una comprobación de que las conclusiones están justificadas y se deducen en la investigación final.

## RESUMEN

El presente informe describe una visión panorámica del papel de las Transformaciones Urbanas como herramientas básicas en el desarrollo de las ciudades, las cuales presentan una estrecha relación con los ámbitos sociales, políticos, económicos y culturales del lugar donde se manifiestan, influenciando de manera positiva o negativa a estos subsistemas básicos que componen la ciudad.

El objeto de este estudio es identificar los procesos de Transformación Urbana en las ciudades y de manera particular en nuestra ciudad Managua, específicamente en el sector conocido como “Zona Franca Las Mercedes”, el que ha experimentado en los últimos 20 años una serie transformaciones físicas, estructurales y espaciales relacionadas estrechamente con su dinámica de desarrollo local.

El informe presenta un análisis del modelo análogo de transformación industrial del distrito del Pilar en Buenos Aires, Argentina, las cuales han surgido como resultado del desarrollo del Parque Industrial Pilar. Posteriormente se aborda el proceso del desarrollo de la industrial textil en Nicaragua, los alcances del Régimen de Zonas Francas industriales en el territorio nicaragüense y su evolución, pues esto nos permitirá entender mejor el proceso de transformación que se ha dado en el sector de estudio.

También se realizó un diagnóstico urbano del sitio donde se ubica el espacio a intervenir, delimitando y fundamentando los criterios y determinantes para la selección del sitio en estudio, consecutivamente llegamos al capítulo donde se identifican y analizan las Transformaciones Urbanas y problemáticas manifestadas en el entorno inmediato al “Parque Industrial las Mercedes”.

Finalmente se plasma una propuesta de intervención en el sector de estudio, a fin de brindar posibles soluciones a las problemáticas identificadas, involucrando de manera necesaria la participación ciudadana y de los entes gubernamentales, haciendo énfasis en el uso necesario de los instrumentos de Transformación y Gestión Urbana en la intervención del territorio y recalcando la importancia de los Planes urbanísticos que incorporan elementos técnicos, políticos, económicos, sociales y ambientales que definen un proyecto de ciudad.

## INDICE GENERAL

<b>I. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>1</b>
<b>II. ANTECEDENTES.....</b>	<b>3</b>
<b>III. JUSTIFICACIÓN.....</b>	<b>5</b>
<b>IV. OBJETIVOS.....</b>	<b>6</b>
4.1    OBJETIVO GENERAL.....	6
4.2    OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	6
<b>V. MARCO TEÓRICO.....</b>	<b>7</b>
5.1    EL URBANISMO.....	7
5.1.1    Origen del significado del término “Urbanismo”.....	8
5.1.2    Historia y desarrollo.....	8
5.1.3    El futuro de las Ciudades y Urbanismo.....	9
5.2    TRANSFORMACIONES Y GESTIONES URBANAS.....	11
5.2.1    Concepto de Transformación Urbana.....	11
5.2.2    Concepto e implicaciones de la Gestión Urbana.....	11
5.2.3    Antecedentes históricos del proceso de Transformación de la ciudad moderna.....	13
5.2.4    Proceso de una Transformación Urbana.....	15
5.2.5    Elementos básicos que intervienen en una Transformación Urbana.....	18
5.2.6    El escenario de las Transformaciones Urbanas.....	20
5.2.7    Tipos de Transformaciones Urbanas.....	21
5.2.8    Instrumentos de Transformación y Gestión Urbana.....	24
5.3    ZONAS DE LIBRE COMERCIO O ZONAS DE MAQUILA.....	28
5.3.1    Zonas de libre comercio o maquilas en Centroamérica.....	28
5.3.2    Zonas de libre comercio o zonas francas en Nicaragua.....	31
<b>VI. HIPÓTESIS.....</b>	<b>37</b>
<b>VII. METÓDICA.....</b>	<b>38</b>
7.1    TIPO DE ESTUDIO.....	38
7.2    OBJETO DE ESTUDIO.....	38
7.3    VARIABLES DE ESTUDIO.....	38
7.4    OBTENCIÓN DE LA INFORMACIÓN.....	39
7.5    PROCESAMIENTO DE LA INFORMACIÓN.....	39
7.6    ASPECTOS ÉTICOS DE LA INFORMACIÓN.....	39
<b>VIII. RESULTADOS.....</b>	<b>40</b>
<b>8.1 MODELO ANÁLOGO DE TRANSFORMACIÓN Y GESTIÓN URBANA.....</b>	<b>40</b>
8.1.1 TRANSFORMACIONES INDUSTRIALES EN EL BORDE METROPOLITANO DE BUENOS AIRES, PILAR COMO DISTRITO REPRESENTATIVO.....	41
8.1.1.1    Reorganización territorial e industrial en la Región metropolitana de Buenos Aires.....	42
8.1.1.2    El parque industrial del Pilar y las transformaciones del borde metropolitano.....	42

<b>8.2 INDUSTRIA TEXTIL EN NICARAGUA.....</b>	<b>45</b>
8.2.1 ORIGEN DE LA INDUSTRIA DE LA MAQUILA TEXTIL EN NICARAGUA.....	46
8.2.2 INDUSTRIAS DE ZONAS FRANCAS EN NICARAGUA.....	47
8.2.2.1 Estructura Organizativa de la Comisión Nacional de Zonas Francas.....	47
8.2.2.2 Funcionamiento de las Zonas Francas.....	50
8.2.2.3 Empresas Operadoras de Zonas Francas (Parques Industriales).....	50
8.2.2.4 Tipos de Empresas Usuarias de Zonas Francas.....	52
8.2.3 ESTADÍSTICAS DEL AVANCE DEL RÉGIMEN DE ZONAS FRANCAS EN LOS ÚLTIMOS AÑOS.....	54
8.2.3.1 Actividades industriales en las Zonas de libre comercio por sector.....	55
8.2.3.2 Actividades industriales en las Zonas de libre comercio por ciudad.....	56
8.2.3.3 Distribución del trabajo por sector en las Zonas de libre comercio.....	57
<b>8.3 DESCRIPCIÓN Y CARACTERIZACIÓN DEL ESPACIO URBANO EN ESTUDIO.....</b>	<b>58</b>
8.3.1 LOCALIZACIÓN DEL SITIO EN ESTUDIO.....	59
8.3.1.1 Criterios y determinantes en la selección del sitio en estudio.....	59
8.3.1.2 Macro-Localización.....	59
8.3.1.3 Micro-Localización.....	62
8.3.2 DELIMITACIÓN DEL ESPACIO URBANO DEL SITIO EN ESTUDIO.....	65
8.3.3 CARACTERIZACIÓN DEL SITIO EN ESTUDIO.....	67
8.3.3.1 Localización.....	67
8.3.3.2 Entorno.....	67
8.3.3.3 Barrios y Urbanizaciones.....	70
8.3.3.4 Riesgo Geológico.....	72
8.3.3.5 Infraestructura y Equipamiento.....	73
8.3.3.6 Uso de suelo.....	77
8.3.3.7 Uso potencial del suelo.....	77
<b>8.4 TRANSFORMACIONES URBANAS Y PROBLEMÁTICAS EXISTENTES EN EL SECTOR ZONA FRANCA LAS MERCEDES.....</b>	<b>79</b>
8.4.1 PARQUE INDUSTRIAL ZONA FRANCA LAS MERCEDES.....	80
8.4.1.1 Área y Distribución.....	80
8.4.1.2 Infraestructura física de los módulos de Zonas Francas (1,200 mts <sup>2</sup> ).....	80
8.4.1.3 Energía Eléctrica.....	81
8.4.1.4 Servicio de Agua Potable.....	82
8.4.1.5 Sistema de drenaje pluvial.....	82
8.4.1.6 Mantenimiento Básico de los edificios y medio ambiente.....	82
8.4.1.7 Seguridad.....	83
8.4.1.8 Medio ambiente.....	83
8.4.1.9 Administración.....	84
8.4.1.10 Población Laboral.....	85
8.4.2 DINÁMICA DE CRECIMIENTO DEL SECTOR DE ESTUDIO ZONA FRANCA LAS MERCEDES.....	86
8.4.2.1 El Rodeo y El Rodeíto.....	86
8.4.2.2 Residencial Monte Cristi.....	88
8.4.2.3 Zona Franca Las Mercedes.....	88

8.4.3	TRANSFORMACIONES URBANAS IDENTIFICADAS EN EL SECTOR. ....	92
8.4.3.1	<i>Medio Ambiente</i> .....	93
8.4.3.2	<i>Uso del suelo</i> . ....	94
8.4.3.3	<i>Equipamiento</i> . ....	94
8.4.3.4	<i>Infraestructura</i> . ....	95
8.4.4	PROBLEMÁTICAS SOCIOESPACIALES GENERADAS POR LAS TRANSFORMACIONES DETERMINADAS EN EL SECTOR. ....	100
8.4.4.1	<i>Contaminantes de la Zona Franca Las Mercedes</i> . ....	100
8.4.4.2	<i>Desechos sólidos por el mercadito espontaneo</i> . ....	101
8.4.4.3	<i>Contaminación ambiental y sonora por el flujo vehicular</i> .....	102
8.4.4.4	<i>Inseguridad Ciudadana</i> . ....	103
8.4.4.5	<i>Accidentes Vehiculares</i> .....	104
8.4.4.6	<i>Problemática con la vialidad</i> . ....	104
<b>8.5 PROPUESTA DE INTERVENCIÓN EN LAS TRANSFORMACIONES Y GESTIONES URBANAS EN EL SECTOR ZONA FRANCA LAS MERCEDES. ....</b>		<b>107</b>
8.5.1	PLAN DE INTERVENCIÓN QUE SOLUCIONE LAS PROBLEMÁTICAS GENERADAS POR LAS TRANSFORMACIONES URBANAS EN EL SECTOR ZONA FRANCA LAS MERCEDES. ....	108
8.5.2	ESTRUCTURACIÓN DEL PLAN DE INTERVENCIÓN A FIN DE RECUPERAR EL ESPACIO PÚBLICO.....	109
8.5.2.1	<i>Estrategias de Intervención que mejoren la dinámica urbana del área donde se identificaron las principales problemáticas del sector</i> . ....	111
8.5.2.2	<i>Propuesta de reordenamiento y rehabilitación de la Zona de Subcentro</i> . ....	115
8.5.3	ESTRATEGIAS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y FUNCIONES DE LOS ENTES GUBERNAMENTALES EN LA REALIZACIÓN DEL PLAN DE INTERVENCIÓN. ....	126
8.5.3.1	<i>Participación Ciudadana</i> .....	126
8.5.3.2	<i>Gobernabilidad</i> . ....	127
<b>IX. DISCUSIÓN .....</b>		<b>130</b>
<b>X. CONCLUSIÓN.....</b>		<b>132</b>
<b>XI. RECOMENDACIONES .....</b>		<b>133</b>
<b>XII. ANEXOS.....</b>		<b>134</b>
<b>XIII. BIBLIOGRAFÍA .....</b>		<b>141</b>
<b>XIV. GLOSARIO .....</b>		<b>146</b>

## INDICE DE GRAFICOS

Grafico No. 1 Relación entre función, uso y actividades en una ciudad. ....	17
Grafico No. 2 Transformaciones Urbanas. ....	17
Grafico No. 3 Estructura Organizativa de la Comisión Nacional de Zonas Francas. ....	48
Grafico No. 4 Actividades industriales en las zonas de libre comercio por sector. ....	56
Grafico No. 5 Actividades industriales en las Zonas de libre comercio por ciudad. ....	56
Grafico No. 6 Distribución del trabajo por sector en las zonas de libre comercio. ....	57

## INDICE DE IMÁGENES

Imagen No. 1 Esquema de distribución del Parque Industrial Pilar. ....	41
Imagen No. 2 Ubicación del Parque Industrial Pilar. ....	43
Imagen No. 3 Aldea de Pilar, ubicada dentro de las instalaciones del Parque Industrial. ....	44
Imagen No. 4 Área recreativa, dentro de las instalaciones del Parque Industrial. ....	44
Imagen No. 5 Mejoramiento de la accesibilidad a la Zona Franca. ....	111
Imagen No. 6 Recuperación del espacio público en el sector a intervenir. ....	112
Imagen No. 7 Reordenamiento y ampliación de la terminal de buses. ....	113
Imagen No. 8 Semáforo peatonal en el sector Las Mercedes. ....	114
Imagen No. 9 Mejora en la Infraestructura del sector. ....	114
Imagen No. 10 Plan de Intervención en el sector de estudio. ....	115
Imagen No. 11 Reordenamiento de la Zona de Subcentro. ....	116
Imagen No. 12 Perspectiva del área recreativa. ....	116
Imagen No. 13 Perspectiva de conjunto de la Zona de Subcentro. ....	117
Imagen No. 14 Perspectiva del CDI. ....	118
Imagen No. 15 Perspectiva externa del mercado. ....	122
Imagen No. 16 Recuperación de espacios públicos. ....	126

## INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración No. 1 Mapa de la república de Nicaragua. ....	60
Ilustración No. 2 Mapa del municipio de Managua. ....	60
Ilustración No. 3 División Política Administrativa del municipio de Managua. ....	62

## INDICE DE CUADROS

Cuadro No. 1 Empresas Operadoras de Zonas Francas. ....	51
Cuadro No. 2 Empresas Operadoras de Zonas francas. ....	52
Cuadro No. 3 Evolución del Régimen de Zonas francas en Nicaragua. ....	55
Cuadro No. 4 Datos Poblacionales de los barrios en estudio. ....	70

## INDICE DE FOTOS

Foto No. 1	Perspectiva aérea del Parque Industrial Las Mercedes.....	32
Foto No. 2	Empresa ROCEDES en el Parque Industrial Las Mercedes.....	33
Foto No. 3	Entrada Principal del Parque Industrial Las Mercedes.....	63
Foto No. 4	Limites inmediatos a la Zona de estudio.....	65
Foto No. 5	Instalaciones de la Universidad Nacional Agraria.....	69
Foto No. 6	Aeropuerto Internacional “Augusto Cesar Sandino” .....	69
Foto No. 7	Infraestructura del barrio El Rodeo.....	72
Foto No. 8	Perspectiva Interna de modelos del Residencial Monte Cristi.....	72
Foto No. 9	Contaminación ambiental del barrio El Rodeo.....	73
Foto No. 10	Centro de salud en el barrio El Rodeo.....	73
Foto No. 11	Vista aérea del parque Industrial Las Mercedes.....	80
Foto No. 12	Perspectiva Interna de los módulos de Zonas Francas.....	81
Foto No. 13	Tanques de drenaje en el Parque Industrial Las Mercedes.....	82
Foto No. 14	Áreas verdes dentro del parque industrial Las Mercedes.....	83
Foto No. 15	Plantas de tratamiento de aguas residuales.....	84
Foto No. 16	Área Administrativa dentro del Parque Industrial Las Mercedes.....	84
Foto No. 17	Empresas usuarias en el parque industrial Las Mercedes.....	85
Foto No. 18	Población laboral del Parque Industrial Las Mercedes.....	85
Foto No. 19	Residencial Monte Cristi .....	88
Foto No. 20	Entrada principal de los trabajadores al parque industrial Las Mercedes.....	89
Foto No. 21	Zona de Subcentro.....	89
Foto No. 22	Sala de espera de la clínica Monte España.....	90
Foto No. 23	Aulas del CDI y área recreativa.....	90
Foto No. 24	Área recreativa en mal estado.....	91
Foto No. 25	Mercado espontaneo ubicado en la estrada principal de los trabajadores.....	91
Foto No. 26	Transformación del medio ambiente a causa de los contaminantes.....	93
Foto No. 27	Transformaciones del uso de suelo en la zona de estudio.....	94
Foto No. 28	Creación de nuevos servicios en la zona de estudio.....	95
Foto No. 29	Saturación de los espacios públicos exteriores del sector Las Mercedes.....	96
Foto No. 30	Carretera Norte.....	96
Foto No. 31	Rotonda Las Mercedes.....	97
Foto No. 32	Paradas de buses planificadas.....	97
Foto No. 33	Transporte de moto taxis en el sector.....	98
Foto No. 34	Conflicto vehicular en el acceso principal de los trabajadores.....	98
Foto No. 35	Contaminantes que afectan a la Universidad Nacional Agraria y entorno.....	100
Foto No. 36	Contaminantes sólidos en los espacios públicos del sector.....	102
Foto No. 37	Flujo vehicular y contaminación ambiental en la Carrera Norte.....	102
Foto No. 38	Dinámica de crecimiento del mercado espontaneo.....	103
Foto No. 39	Conflictos vehiculares en las calles de acceso al parque industrial.....	104
Foto No. 40	Transporte de Moto taxis.....	105
Foto No. 41	Parada espontanea de transporte Moto taxis.....	105

## INDICE DE PLANOS

Plano No. 1 Macro-Micro Localización. ....	64
Plano No. 2 Ubicación de sitio. ....	66
Plano No. 3 Equipamiento. ....	68
Plano No. 4 Tipología de Viviendas y Riesgo Geológico. ....	71
Plano No. 5 Red de Agua Potable. ....	74
Plano No. 6 Red de Alcantarillado Sanitario. ....	75
Plano No. 7 Red Vial. ....	76
Plano No. 8 Uso del suelo. ....	78
Plano No. 9 Transformaciones Urbanas en el sector de estudio. ....	99
Plano No. 10 Problemáticas generadas por las Transformaciones en el sector de estudio. ....	106
Plano No. 11 Propuesta de Intervención en el sector de estudio. ....	110
Plano No. 12 Planta de Conjunto de Zona de Zubcentro y Mercado “La Zonita” ....	119
Plano No. 13 Planta Arquitectónica Y Elevaciones del CDI. ....	120
Plano No. 14 Planta de Conjunto Mercado “La Zonita”. ....	123
Plano No. 15 Planta Alta Mercado “La Zonita”. ....	124
Plano No. 16 Planta de fundaciones, sección longitudinal y detalles del Mercado. ....	125
Plano No. 17 Perspectivas externas de la Propuesta de Intervención. ....	129

## I. Introducción.

Un gran número de ciudades en el mundo han experimentado en las últimas décadas el impacto de un conjunto de transformaciones económicas, políticas y socio culturales, entre las cuales, la reestructuración productiva del capitalismo industrial juega un papel fundamental.

Nicaragua, situada en el corazón de América Central, posee una extensión territorial de 133,000.00 Km<sup>2</sup>, es el país Centroamericano de mayor extensión, se compone de tres regiones: Pacífico, Central y el Atlántico. Consta de 17 departamentos y 153 municipios. Su capital es la ciudad de Managua, ubicada en el departamento del mismo nombre, que está constituido por 9 municipios: Ciudad Sandino, El Crucero, Villa Carlos Fonseca, Mateare, San Francisco, San Rafael del Sur, Ticuantepe, Tipitapa y Managua, que es donde se ubica el sitio de estudio.

La ciudad de Managua, representa el principal centro urbano y foco económico del país, lo que propicia que manifieste la realidad antes plantada, pues ha experimentado muchas transformaciones morfológicas y socio territoriales a lo largo de su proceso de conformación. El desarrollo económico y continuo crecimiento poblacional que ha experimentado han repercutido en esta de una manera muy drástica, puesto que a través de proyectos de inversión capitalistas se han transformado sectores y por ende la vida de sus habitantes sin una previa planificación, factores determinantes que permiten identificar la necesidad de los estudios de planificación y organización del territorio antes de la ejecución de este tipo de proyectos, con el fin de que estos permitan lograr un correcto equilibrio entre la optimización del uso del suelo, las necesidades de los habitantes y mejoramiento de la imagen urbana.

Managua, se subdivide a su vez en VII distritos, los cuales difieren en magnitud poblacional y características urbanas, el presente estudio se efectuara en el distrito VI del municipio de Managua, específicamente en el sector conocido como "Zona Franca Las Mercedes", el cual se localiza en el costado noreste de la ciudad de Managua, en el kilómetro 13 de la carretera Norte y es foco de alteración apreciable en la estructura de la trama urbana, pero también constituye una oportunidad de desarrollo económico.

Este estudio se enfoca en el análisis de las Transformaciones y Gestiones de carácter Urbano generadas en este sector, a fin de dar a conocer las alteraciones en el territorio, el surgimiento de problemas sociales y la transformación de los modos de vida de sus habitantes. El reconocimiento de estas problemáticas emergentes y la caracterización de los modos de vida se vuelven necesarios para entender el impacto de las transformaciones referidas en el sector "Zona Franca Las Mercedes", de igual forma se pretende mostrar la manera en que la ciudad ha hecho frente a estos cambios para contrarrestar su impacto negativo, el papel de los distintos actores sociales en estos procesos y los resultados obtenidos hasta actualidad.

Por esto se vuelve necesario analizar el tema de Transformaciones y Gestiones Urbanas desde una óptica internacional, a través del análisis de un modelo análogo en Argentina el cual presenta similitudes al caso de estudio, de igual forma se profundiza un poco más sobre la industria textil en el país y los alcances del Régimen de Zonas Francas en el mismo, también consideramos de vital importancia realizar un diagnostico urbano del sitio donde se ubica el espacio a intervenir, pues solo a través de este entenderemos mejor la dinámica del sector, su funcionamiento, las restricciones y potencialidades con las que cuenta.

Una vez finalizada esta etapa investigativa, podemos identificar las Transformaciones Urbanas que han surgido en el sector, como resultado inmediato del desarrollo y consolidación del parque Industrial "Zona Franca Las Mercedes", asimismo las Problemáticas que se han dado ligadas a este proceso.

Todo esto con el objetivo de intervenir en el sector a través de la elaboración de un Plan de recuperación del espacio público, el cual en el sector es casi inexistente ya que se le ha transformado dándole otros usos (mercado espontaneo, paradas de transporte colectivo y mototaxis, circulación de transporte pesado etc.) por tanto a través de un proceso de reordenación serán reubicados, permitiendo que se recupere el espacio público, además se revitalizara el equipamiento existente( CDI y mercado) y se mejorara la infraestructura del sector dotándola de mobiliario urbano y señalización de la cual carece.

## II. Antecedentes.

Nicaragua, producto de su proceso evolutivo de desarrollo económico y como una vía desesperada de hacer frente a los problemas sociales de desempleo y miseria, se ha unido al igual que la gran mayoría de países centroamericanos a una "nueva economía", dentro de la cual se predica las ventajas del libre mercado y un prospero futuro al abrir su economía al comercio internacional.

En este país el Régimen de Zona Francas ha impulsado una serie de políticas que se han venido desarrollando en consenso entre el sector público y privado, así como con centrales sindicales, que ofrecen estabilidad laboral a mas de 90,000 trabajadores directos y que a su vez trabajan de la mano con los inversionista del sector. Actualmente existen 49 parques industriales que benefician aproximadamente a 340 mil Nicaragüense con empleos directos e indirectos.

En la ciudad capital Managua, se encuentran concentrada gran parte de esta industria, ya que está al ser elevada al rango de capital en 1852, incremento su importancia experimentando así una dinámica de crecimiento poblacional y un fuerte desarrollo económico, dentro de la cual este sector(industrial) protagonizo un papel fundamental.

Una zona franca es un territorio delimitado de un país donde se goza de algunos beneficios tributarios, como el no pago de derechos de importación de mercancías, el no cobro de algunos impuestos o regulación de impuestos. Estas empresas se establecen en áreas alejadas, con el objetivo de incrementar los ingresos económicos del país.

Empezaron a surgir en el país a partir de la década de los 70 de manera incipiente y eran concebidas por los gobiernos como mecanismos para promover el desarrollo, objetivo en el que el Estado jugaba el papel fundamental, posteriormente en los 80 las zonas francas de Centroamérica tenían ya mayor fuerza y se integraron en diversos proyectos a nivel mundial, sin embargo Nicaragua se mantuvo aislada pues se encontraba en una década revolucionaria.

Buscando insertar al país en el mercado internacional, se reactivó en 1991 mediante el Decreto No.46-91 la ley de "Zonas Francas Industriales de Exportación", la cual facilitaba y promovía la inversión en este tipo de empresas.

Durante esta nueva disposición se consolidó el Parque Industrial "Zona Franca Las Mercedes", que es el área de libre importación con mayor importancia en Nicaragua. La misma se sitúa al lado del Aeropuerto Internacional y es propiedad del Estado. La Zona ofrece 722.813 pies cuadrados de espacio industrial, es un parque industrial moderno de 114 acres con las tasas de arrendamiento más bajas en América Central.

Este comenzó a operar en Julio de 1979, aunque las primeras empresas se instalaron a fines del año 1976, en el operaban nueve empresas, ocho de estas empresas estaban dedicadas a la confección de prendas de vestir y una a la elaboración de carteras de cuero; todas originarias de los Estados Unidos de Norteamérica con una generación de empleos de 3,000 trabajadores.

Posteriormente para los años 80, durante la era revolucionaria, el parque industrial Las Mercedes se mantuvo como una pequeña Zona Franca, donde existían fábricas de vestuario y calzado, afectadas por las mismas crisis económicas que sacudían a una economía de tiempos de guerra y desde finales de 1991, con la aparición de la nueva legislación que facilitó la inversión en este tipo de empresas, la zona franca funciona ya como en todos los países, como un enclave productivo, aislado y desarticulado de la economía nacional.

Este proceso de consolidación de la "Zona Franca Las Mercedes" generó beneficios económicos al país y respuesta al grave problema del desempleo, sin embargo trajo consigo nuevas necesidades por las cuales se transformó el territorio de manera no planificada, incumpliendo e irrespetando nuestras leyes, por lo cual surgieron problemáticas tales como: la incompatibilidad en los usos del suelo existentes ocasionadas por el cambio de patrones de Uso del Suelo Urbano, el deterioro de la imagen urbana, problemas en la red vial, deterioro de nuestro medio ambiente, la transformación del entorno urbano, problemas con los servicios básicos de infraestructura y la inconformidad laboral en muchos de sus trabajadores etc. Estas problemáticas repercuten a diario en la sociedad que suscita encarecidamente una solución pronta y eficaz.

### III. Justificación.

La ciudad como hecho social y físico, con una larga acumulación de valores culturales incorporada a su estructura urbana, enfrenta impactos y alteraciones de diversa naturaleza, así como también las influencias de variables externas a sus propias dinámicas, que deben ser incorporadas en la planificación, a través de los estudios de Transformación y Gestión Urbana.

La importancia de los estudios de Transformación y Gestión Urbana, radica en que nos permite intervenir en los territorios cuando estos presentan dinámicas urbanas que imprimen al desarrollo de la ciudad una impronta que va conformando, respecto de la urbe original, nuevas centralidades, interconexiones, desconexiones, sobre explotación de algunas áreas y pérdida de vitalidad de otras. Todos estos procesos son consecuencia de esas dinámicas y producen efectos sobre los componentes sociales, económicos y culturales.

Nicaragua al igual que muchas ciudades en el mundo no es ajena a esta realidad, actualmente su configuración y ordenamiento se concibe como un reto para los urbanistas y planificadores, ya que constantemente sufre alteraciones físicas y funcionales que han transformado y adaptado el territorio en diversos momentos de su historia.

Por tanto el interés del estudio se basa en realizar procesos investigativos que nos permitan analizar las Transformaciones Urbanas en el país, específicamente en el sector "Zona Franca Las Mercedes", el cual se construyó de forma planificada con respecto a la ubicación, construcción y funcionamiento de sus instalaciones, sin embargo la planificación omitió aspectos tan importantes como las nuevas necesidades que tendría la consolidación de este parque y el impacto que generaría al entorno.

Nuestro estudio favorecerá a la institución de Zonas Francas, sus trabajadores, los comerciantes del sector y a la población en general, pues nos permitirá elaborar una propuesta de ordenamiento que rescate como bien común el espacio público, brindara soluciones a las problemáticas identificadas y mejorara la imagen urbana de la ciudad. Además servirá de pauta para las nuevas investigaciones sobre dicho tema.

## IV. Objetivos.

### 4.1 Objetivo General

Identificar las Transformaciones y Gestiones Urbana generadas por el sector Zona Franca Las Mercedes a fin de proponer un Plan Urbano de recuperación del espacio público en el sitio delimitado.

### 4.2 Objetivos Específicos

- Analizar y comparar un modelo análogo de transformación urbana en un país latinoamericano con el caso de estudio.
- Detallar y analizar el desarrollo de la Industria Textil en Nicaragua.
- Determinar y caracterizar el espacio urbano que comprende el sitio en estudio.
- Conocer y analizar las transformaciones urbanas y problemáticas generadas por el desarrollo del parque industrial Zona Franca Las Mercedes.
- Elaborar una propuesta de intervención en las transformaciones y gestiones urbanas, a fin de recuperar el espacio público en la zona de estudio.

## V. Marco Teórico

Nuestro Marco Teórico se estructura de la siguiente manera: primero una parte conceptual que considera el Urbanismo y la Ciudad, pues de esta relación surgen los procesos de Transformación y Gestión Urbana que son abordados de manera amplia en este acápite, a fin de poder llegar a entender el escenario que presenta el sector "Zona Franca Las Mercedes".

Por otro lado se establece una visión panorámica de la presencia de las Zonas francas o de maquilas en el contexto Centroamericano y de manera más específica en nuestro país Nicaragua, puesto que es el desarrollo de esta industria (Zona Franca Las Mercedes) la principal causa de transformación de la zona en estudio.

### 5.1 El Urbanismo

El urbanismo es la disciplina que tiene como objetivo de estudio a las ciudades; desde una perspectiva holística, enfrenta la responsabilidad de estudiar y ordenar los sistemas urbanos. También es la forma en que los edificios y otras estructuras de las poblaciones se organizan o la agregación y forma de estar distribuidas las poblaciones en núcleos mayores como ciudades.

En el artículo de Transformaciones Urbanas en el Parkway del barrio La Soledad, 2010, se afirma que "*la ciudad se entiende como una entidad socio-espacial basada en los conceptos griegos de **civitas**, como contenido social, y **urbs**, como escenario físico de la vida humana, los cuales se constituyen en los componentes vitales de una ciudad*"

Esta idea de la ciudad, es abordada como doble componente —**el social** como germen de la misma y **el físico** como consecuencia del primero—; **el componente social** se conforma en la necesidad del hombre de vivir en comunidad, de establecer relación con sus semejantes, por lo que esta se asienta en un lugar específico con lo cual enlazamos el **concepto de espacio físico**. La adecuada convivencia del hombre con sus semejantes es posible en la medida en que se trazan normas de comportamiento dentro de esa sociedad, las cuales incluyen las formas de utilización y apropiación del territorio para las múltiples

actividades que la vida del ser humano requiere, y que se van modificando de acuerdo con el desarrollo y la evolución de la comunidad.

La propia complejidad del objeto ciudad explica la complejidad de enfoques del urbanismo según se ponga el énfasis en la forma y disposición de la ciudad o en la dinámica de las actividades económicas, sociales y ambientales que se desarrollan en ella. El urbanismo actúa a diversas escalas, desde el diseño urbano, encargado de diseñar el espacio público y los elementos que lo configuran (desde la escenografía edilicia al mobiliario urbano), hasta la **Planificación urbana**.

En la **Planificación Urbana** se define el modelo de desarrollo de la ciudad, pasando por la **Gestión urbana**, que define cómo se ejecuta lo planificado. La dimensión jurídica del urbanismo es muy importante, especialmente en su actividad de planificación urbana, ya que su ámbito de actuación incluye objetos con diferente estatus jurídico, como bienes comunales y propiedades públicas y privadas. De esta forma, **los planes urbanísticos** quedan normalmente supeditados a un marco legislativo específico sobre la propiedad del suelo y los derechos de uso asociados a los distintos regímenes de propiedad. En cualquier caso, el plan urbanístico siempre tiene un contenido que va más allá de lo jurídico, pues incorpora los elementos técnicos, políticos, económicos, sociales y ambientales que definen un proyecto de ciudad.

### 5.1.1 Origen del significado del término "Urbanismo"

El término "urbanismo" procede de la palabra latina **urbs** ('ciudad'), aparece por vez primera en el diccionario de la Real Academia Española en 1956, donde se define como *"conjunto de conocimientos que se refieren al estudio de la creación, desarrollo, reforma y progreso de los poblados en orden a las necesidades de la vida urbana"*. Es claro que la idea de poblado no se ajusta a la dimensión actual del urbanismo, siendo la idea de ciudad, en el sentido moderno del término, la que se adecúa más al campo de esta disciplina.

### 5.1.2 Historia y desarrollo

El urbanismo empezó siendo una teoría compleja que interesó desde el primer momento a los estudiosos de la ciudad, y acabó siendo una disciplina que

reúne una suma de conocimientos sustanciales relacionados con la construcción y conservación de las ciudades y con el estudio de las relaciones **socio-económico-ambientales** que tiene lugar dentro del fenómeno urbano, de la que se ocupa actualmente una multiplicidad de profesionales: *arquitectos, economistas, geógrafos, ingenieros, sociólogos, y de forma exclusiva los urbanistas.* (Wikipedia, *Concepto de Urbanismo*, 2011).

El urbanismo, sinónimo de **planificación y ordenación**, se ocupa de proporcionar modelos territoriales sectorializados, donde cada uno de esos ámbitos tiene asignado un desarrollo acorde con sus aptitudes. Así, habrá unos suelos netamente urbanos, otros urbanizables, esto es, susceptibles de llegar a ser urbanos cuando las necesidades de crecimiento y expansión lo determinen, y, por fin, suelos no urbanizables sin ninguna expectativa de evolución hacia espacios cívicos.

En la actualidad el término urbanismo se aplica a la **ordenación urbana**; a todos los conocimientos relacionados con la construcción de ciudades o núcleos urbanos, y se distingue del término "urbanización", el cual está, hoy en día, directamente relacionado con los procesos constructivos, pero no con la ordenación urbana.

### 5.1.3 El futuro de las Ciudades y Urbanismo

El urbanismo de las últimas décadas del siglo XX se preocupa cada vez más de establecer o ejecutar políticas de servicios públicos y de proporcionar estos servicios. Como es obvio que los recursos son limitados y que los acontecimientos globales afectan al futuro de cada comunidad, el urbanismo debe actuar dentro de un marco de *planificación nacional e internacional* con el fin de lograr un desarrollo sostenible por ambas partes.

#### **La política social, económica y medioambiental.**

Aunque la apariencia física y el funcionamiento de la ciudad constituyen el objeto tradicional del urbanismo, la población y los recursos económicos de la ciudad son también elementos importantes a considerar. Es por esto que el urbanismo contemporáneo, además de seguir ocupándose de diseño físico, aborda de la misma forma las muchas decisiones socioeconómicas de largo

alcance que deben tomarse. Una ciudad presenta necesidades sociales y cuenta con un determinado capital económico. El gobierno local actúa como agente comprador para muchos de los servicios que los residentes y los negocios necesitan: *educación, suministro de agua, protección policial, servicio de bomberos y entretenimiento, entre otros*. La calidad, carácter y eficacia de estos servicios requieren que la planificación ajuste las necesidades y los deseos con el cambio tecnológico y con los objetivos de desarrollo físico. (ARQUYS, *El urbanismo; el futuro de las ciudades y el urbanismo*, 2012)

El desarrollo económico de la ciudad queda también englobado dentro del ámbito del urbanismo. Los planes de desarrollo económico se valen de una mezcla de incentivos, asistencia técnica y publicitaria para crear empleos, establecer nuevas industrias y negocios, ayudar a las empresas ya existentes a prosperar, rehabilitar lo que es salvable y dar una nueva orientación a lo que no se puede salvar. El desarrollo económico, sin embargo, debe ir más allá de la empresa y de la facilidad de llegar a los trabajadores. En un entorno tecnológico de rápida evolución, con frecuentes cambios globales en las relaciones laborales, los trabajadores cualificados necesitan nuevas capacidades y el personal no cualificado necesita algún tipo de preparación. La formación laboral constituye una parte necesaria dentro de la estrategia del desarrollo, en especial en lo que a los ciudadanos pobres y sin empleo se refiere.

Por tanto el urbanismo tiene la misión de proporcionar las bases fundamentales para poder resolver los problemas de las ciudades, concernientes tanto a la configuración física, como a la dinámica de las actividades económicas y sociales. Los urbanistas de hoy entienden que una ciudad se ve afectada por **fuerzas económicas regionales, interregionales, nacionales e internacionales** y que la efectividad de los planes para producir la viabilidad económica de una ciudad depende del correcto análisis e interpretación de estas fuerzas.

Una vez comprendido esto, los urbanistas están intentando equilibrar las demandas de intereses enfrentados para convertirlos en un consenso comunitario dinámico que posibilite la toma de decisiones. Además, las reacciones en contra de una planificación central y a favor del desarrollo privado que se han producido a lo largo de las décadas de 1980 y 1990, han desembocado en ambiciosos experimentos, que reducen los controles urbanísticos, ocasionando

que el territorio se **transforme** de manera no planificada y con resultados desiguales.

## 5.2 Transformaciones y Gestiones Urbanas

### 5.2.1 Concepto de Transformación Urbana

Se considera una **Transformación** al conjunto de cambios urbanos y del paisaje, que se dan en una ciudad o territorio, propiciados por la intervención del ser humano, que influenciado por fenómenos sociales, económicos y políticos, realiza modificaciones importantes en el espacio.

Las transformaciones que experimenta un territorio debido a los fenómenos urbanos que le ocurren son consecuencia de la relación entre el contenido social, sus actividades, su forma de vida, la manera como se gestiona a sí misma y que indiscutiblemente repercute en el **paisaje y espacio urbano**, en la manera como se adapta o como lo adapta según las necesidades y formas de pensamiento a través del tiempo.

Estas transformaciones se explican desde dos situaciones principalmente, una cuando el cambio se produce en el **contenido social** y, por tanto, en sus actividades, lo cual redundará en cambios en el **uso del suelo** aunque no necesariamente en las estructuras urbanas; la segunda situación se produce cuando sí se afectan las estructuras físico-espaciales de la ciudad que puede tener como consecuencia la obsolescencia de las mismas, que conduce a patologías físicas y sociales, lo que hace necesario una intervención fuerte de renovación o revitalización de los sectores en cuestión, dicho proceso se encuentra totalmente ligado al actuar de las **gestiones urbanas**. (Revista de Arquitectura, *Transformaciones Urbanas en el Parkway del barrio La Soledad*, 2010, p. 29.)

### 5.2.2 Concepto e implicaciones de la Gestión Urbana.

Las gestiones urbanas se perciben como *“el conjunto de iniciativas, instrumentos y mecanismos para la normalización de la ocupación y uso del suelo urbano y rural (Gestión territorial), articuladas por fuerzas políticas e iniciativas de la sociedad local (Gestión política) y que tiene como finalidad la generación de procesos de planificación urbanística que deberán asegurar la*

*preservación del interés público frente al privado (Gestión urbanística). (Wikipedia, "Concepto de Gestión Urbana", 2011)*

La gestión urbana presupone en primer lugar a una institucionalidad particular, en donde el gobierno local sea ejercido por autoridades competentes y motivadas, cuyos esfuerzos estén encaminados a la generación de un proceso de administración y gestión que sea apropiado y ajustado a las características y necesidades de desarrollo de la localidad.

En segundo lugar un elemento, propio del concepto de gestión urbana, es la modificación del enfoque de análisis y propuesta, desde un paradigma de acción que coloca al municipio y a la administración urbana como proveedor de servicios y ejecutor de obras de infraestructura (que por lo tanto evalúa su gestión en función de la consecución de ciertas metas de adelanto), hacia otro que, recogiendo la importancia de las obras y acciones de habilitación del espacio urbano, recoge también la importancia de analizar y operar en la dimensión del proceso de gestión y de administración de dichos productos.

En tercer lugar, se presenta la noción que el gobierno local, con sus recursos y atribuciones, está llamado a ser no sólo eficiente en la operación de ciertas funciones o servicios a la comunidad meta de por sí difícil de alcanzar sino que además de ello tiene que contribuir al desarrollo mediante esfuerzos especiales de inversión, mediatización, evaluación y presentación de proyectos e información.

- ***La participación y la gestión local.***

La apertura de los gobiernos locales, caracterizada por la incorporación de la participación al sistema de administración, la salida al terreno en búsqueda de la realidad (y no sólo la definición de ésta al interior del edificio consistorial), permitirá identificar opciones diferentes de enfrentamiento y solución de los problemas, ampliar la capacidad de generación de iniciativas locales que contribuyan a la identificación del gobierno local con su comunidad, al desarrollo de la capacidad de crítica y autocrítica en el marco de autoridades de representación democrática, y a la puesta en práctica de esfuerzos de coordinación y convergencia de recursos tradicionales y no convencionales en torno a proyectos y programas de adelanto local.

### 5.2.3 Antecedentes históricos del proceso de Transformación de la ciudad moderna.

A finales del siglo XIX y comienzos del XX, en Europa y Norteamérica se dan varios puntos de quiebre en lo que respecta a la concepción de la arquitectura y de las ciudades. Para esta época, la mayoría de los países occidentales ya estaban industrializados, y Alemania y Estados Unidos lideraban el mundo económico occidental. Por primera vez se vuelven importantes las relaciones estratégicas entre naciones (Risebero, 1982) y es por eso que la Primera Guerra Mundial rompe con el precario equilibrio de las sociedades europeas e impacta de manera generalizada, en lo que se puede atisbar como los inicios de lo que hoy llamamos globalización.

A nivel social, arquitectónico y urbano se reconocen los errores de la industrialización: el detrimento de la calidad de vida de los trabajadores, las pésimas calidades espaciales de las viviendas y de los asentamientos urbanos industriales, situación que conlleva unas deplorables condiciones de higiene y de salubridad de las sociedades productivas.

Lo anterior, junto con el movimiento idealista y caritativo cristiano (Risebero, 1982) de la época, y obviamente por la conveniencia comercial, hace posible que se generen propuestas que en un inicio nacen de industriales y de la sociedad civil, y después de estamentos de gobierno que promueven mejoras en los asentamientos residenciales para la clase trabajadora. Es el caso de Saltaire, en cercanías de Bradford y Port Sunlight en Cheshire, Inglaterra, ciudades de carácter rural, que se planificaron y construyeron nuevas, donde se prefiere la tipología de viviendas en hilera o aisladas ocupando una gran cantidad de terreno con una muy baja densidad.

En el caso de las ciudades existentes también se hacen mejoras para la población obrera. Se construyen urbanizaciones de mayor densidad, bloques de edificios de cinco o seis pisos que ofrecen todas las instalaciones necesarias para brindar comodidad e intimidad.

Es aquí donde hacen su aparición los pensadores de la planeación urbana de finales del siglo XIX; Ebenezer Howard, en su libro *Garden Cities of Tomorrow* (1902), plantea una nueva forma de ciudad, de nuevo trazado, la cual está

planeada para albergar a treinta y dos mil habitantes, autosuficiente, pero cercana a una gran urbe, comunicada con ella por medio del ferrocarril. Se propone una forma radial a partir de un espacio público central, alrededor del cual se organizan las viviendas con una gran cantidad de parques y zonas verdes, y circundándolas una gran avenida que alberga los principales edificios dotacionales de la ciudad; por último, hacia las afueras del perímetro urbano se planea dejar las industrias y así mantener alejada la contaminación.

Howard tiene la oportunidad de llevar a cabo su teoría en las ciudades de Letchworth y Welwyn en Inglaterra, y Radburn en Estados Unidos.

Arturo Soria y Mata, ingeniero y urbanista español, propone la Ciudad Lineal en 1882 (Collins y Flórez, 1968), a partir de un eje lineal compuesto por dos arterias viales principales de tráfico rápido para el tren o el tranvía como transporte principal. El crecimiento urbano se propone de forma paralela al eje anteriormente mencionado, con calles perpendiculares de doscientos metros de longitud a lado y lado en las que debían desarrollarse parcelas en las que los usos principales eran el cultivo de la tierra y la vivienda. El sistema es de crecimiento continuo y debe unir los núcleos urbanos tradicionales

Tony Garnier, arquitecto francés, crea hacia 1904 una ciudad industrial de forma lineal para aproximadamente treinta mil habitantes (Garnier, 1972); su diseño tiene como escenario un espacio cercano a la ciudad de Lyon en Francia, el centro de la ciudad consiste en la ubicación de los edificios públicos y diferentes edificaciones para el equipamiento de la misma. Algo importante de resaltar es que el arquitecto plantea con mucho detalle los edificios a tal punto de definir los materiales de construcción, en el caso de los edificios de habitación, para ser construidos en hormigón armado recurriendo a un lenguaje arquitectónico que remite a los exponentes precursores del movimiento moderno de la arquitectura, al racionalismo y al funcionalismo.

De igual manera, surgen los conceptos manejados por el *City Beautiful Movement*, que pretende el embellecimiento de los centros urbanos existentes en ciudades de los Estados Unidos empleando lenguajes arquitectónicos clásicos por una parte, y en cuanto a los trazados urbanos, la introducción de geometrías que

rompieran con la grilla, como calles diagonales, y la introducción de los trazados orgánicos especialmente en los suburbios.

Estas teorías son las más significativas para el presente trabajo, en cuanto permiten conocer el diseño de ciudades de nueva planta, el interés existente en reorganizar la sociedad, desde su componente espacial, además de poner en evidencia los **cambios** que habían experimentado las sociedades y sus formas de vida; se hace patente también el aumento de población, los cambios de los medios de producción y los avances tecnológicos de la industria, que se reflejan en los materiales de construcción y de nuevas formas de la arquitectura.

Sin embargo, no podía arrasarse con las ciudades existentes, o deshabetarlas para ir a lugares con mejores condiciones; es evidente que los focos donde se concentraba mayor descontento en las formas del habitar eran las ciudades tradicionales, por lo que era allí donde había la necesidad de intervenir. Se hacen posibles, entonces, las nuevas formas de ordenamiento urbano.

Otro de los referentes en el caso de estudio es la **transformación de París** durante la segunda mitad del siglo XIX, puesto que es una de las intervenciones sobre ciudad construida más exitosas que se hicieron en ese tiempo. Realizada por el barón Haussmann, prefecto del departamento del Sena, con aportaciones de John S. Buckingham, consistió en el trazado de nuevas calles sobre la ciudad ya existente y la franja periférica, proveyendo la ciudad de servicios básicos como acueductos, cloacas, iluminación pública de gas, transporte público, al igual que otros servicios dotacionales como escuelas, hospitales, prisiones y, lo más importante, de parques públicos como el Bosque de Boulogne y el Bosque de Vincennes (Asensio Cerver).

París se convirtió en modelo por seguir para ciudades como Viena, Florencia y Barcelona al momento de intervenir sus trazados preexistentes en el intento de higienizarlos y actualizarlos para que estuvieran acordes a las sociedades que los habitaban, y a la idea de industrialización y progreso.

#### 5.2.4 Proceso de una Transformación Urbana.

Las acciones que realiza el ser humano en función de cumplir y satisfacer eficientemente sus actividades y necesidades, ejercen una presión

sobre el medio físico, el cual registra **cambios de estado** en función de ellas, a estos la sociedad responde mediante la adopción de medidas que tratarían de mantener los equilibrios ecológicos que le parecen adecuados.

Para entender el proceso de transformación es importante entonces conocer el concepto de **metabolismo urbano**<sup>1</sup>, el cual explica el proceso que experimentan los asentamientos humanos hasta llegar a su consolidación, estos momentos de la ciudad se evidencian en sus componentes, sus estructuras, redes, arquitectura, componente biótico y en general, en el paisaje urbano.(Munizaga, 2000)

Estos **cambios** son direccionados por las formas de pensamiento de cada **sociedad** que evolucionan a lo largo de la historia y van dejando huella física en la ciudad; en ella inciden en los lineamientos de desarrollo de la misma, la definición de la forma como se distribuyen las actividades en su interior, en la forma como se construye y las formas como se relaciona con su entorno.

En este proceso **metabólico** la estructura urbana se ve afectada, por lo cual debe adaptarse a nuevos componentes que son consecuencia de las actividades del contenido social de la ciudad. Por tanto, el sistema urbano en su conjunto debe adecuarse, y eso se denota en el paisaje, en las funciones de la ciudad y en el medioambiente.

Es importante también resaltar para el presente estudio la introducción en este cuadro del **concepto de memoria** como elemento clave en el entendimiento del metabolismo de una ciudad, interpretada esta como el resultado de la adición de los dos elementos primordiales de la ciudad, **la sociedad y lo construido**, entendiendo este último en sus dos dimensiones, la urbana y la arquitectónica.

Estos dos factores que se aúnan en uno solo al hacer parte constitutiva de la memoria colectiva de una sociedad, nos evidencian la relación inseparable: **lo construido es consecuencia de la sociedad**; la forma de crecimiento de la ciudad, bien sea a partir de procesos estratégicos de planeación o por procesos

---

<sup>1</sup> El concepto de metabolismo urbano es propuesto por Gustavo Munizaga y se refiere al proceso que experimentan los asentamientos humanos desde su creación, crecimiento y momento de deterioro u obsolescencia, asimilándolo así a los procesos biológicos de nacimiento, crecimiento y muerte de los organismos.

espontáneos, manifiesta las formas de pensamiento de una sociedad en un momento específico de su historia. (Revista de Arquitectura, *Transformaciones Urbanas en el Parkway del barrio La Soledad*, 2010, p.30).

Otros conceptos que forman parte en el proceso de transformación de un territorio son: **la función, el uso y las actividades**.

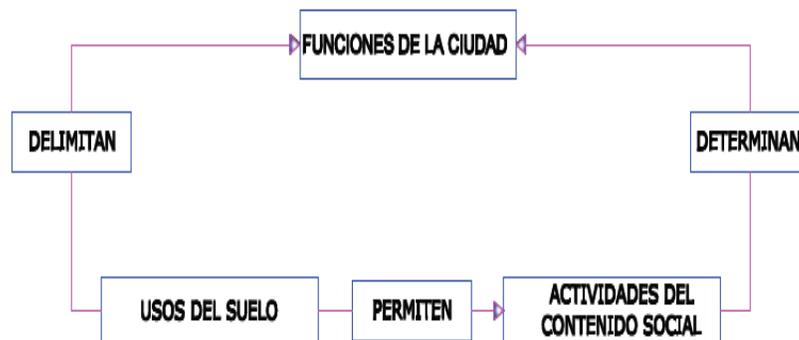
**La función** “*acoge y enmarca el conjunto de actividades ejercidas por las personas en un espacio o lugar, en servicio de la productividad*” (Villar, Triviño y Monroy, 2010, p.41)

El concepto de **uso** se toma como lo describe Delio Gómez (s. f.) en su libro *El espacio urbano*, “*es el empleo que se hace de un predio, lote, lugar o área urbana o parte de ella en función de las actividades que allí se realizan*”.

En cuanto al concepto de **actividad** se define como “*el quehacer individual y colectivo del contenido social y se definen por el fin que cumplen en la ciudad*” (Villar et ál., 2010, p.41)

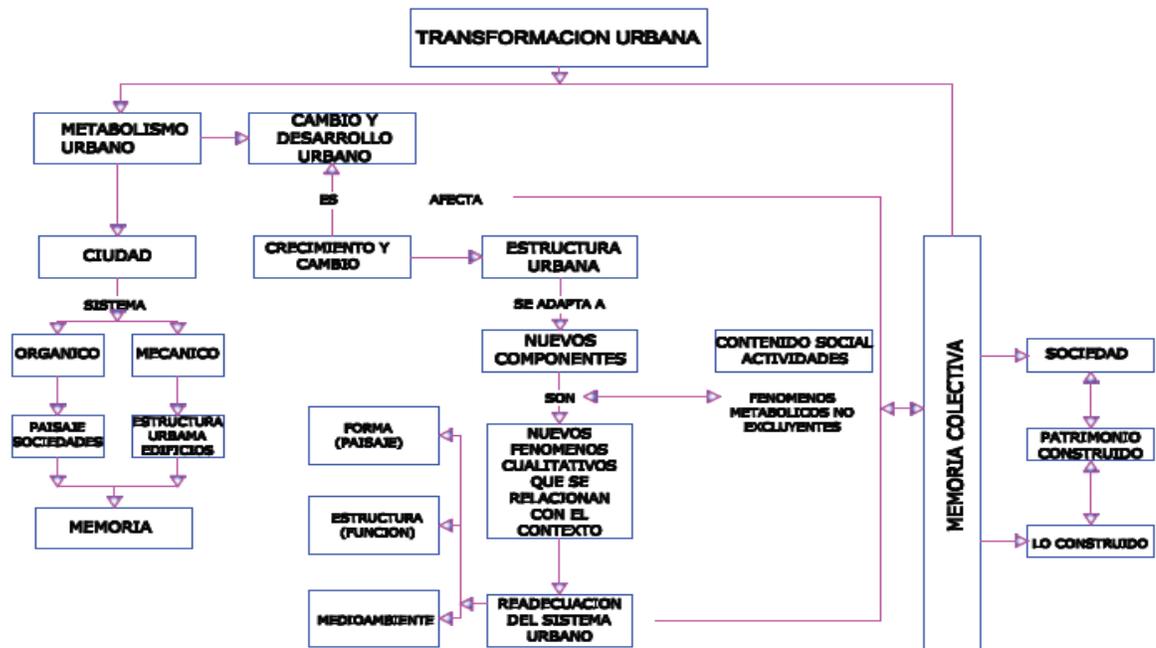
Estos tres conceptos se conjugan por la relación estrecha que los vincula, haciéndolos variables dependientes entre sí, relación en la cual la variación significativa de uno implica la alteración de las otras dos.

Grafico No. 1 Relación entre función, uso y actividades en una ciudad.



Fuente Universidad de Colombia, Revista de Arquitectura, Vol. 12 enero-diciembre 2010

Grafico No. 2 Transformaciones Urbanas.



Fuente Universidad de Colombia, Revista de Arquitectura, Vol. 12 enero-diciembre 2010

### 5.2.5 Elementos básicos que intervienen en una Transformación Urbana.

En una transformación urbana se produce la interacción de algunos elementos básicos que forman parte de una ciudad.

El primer elemento en el que incurren las transformaciones es el **territorio** que se define como “*un espacio geográfico al cual se le añade una dimensión política, jurisdiccional y cultural. El territorio es considerado así como un producto social e histórico, dotado de una determinada base de recursos naturales, de ciertas formas de producción, consumo e intercambio; y de una red de instituciones y formas de organización que dan cohesión al resto de elementos. Eso hace que tenga que ver con las interrelaciones entre las personas y con su identidad comunitaria*” (Bases conceptuales y metodológicas, 2006, p.13), la **sociedad** que habita en el territorio es otro de los elementos en el que inciden las transformaciones y esta da una respuesta ante la presencia de este fenómeno urbano.

Otro elemento básico que interviene en una transformación es la **planificación urbana**, definida como “*el proceso de distribución equilibrada y*

*sustentable de la población y de las actividades económicas en el territorio urbano y que tiene por objeto procurar la seguridad, salud, comodidad y bienestar de la comunidad, en el marco de una política nacional, regional y municipal de desarrollo socio económico” (Anteproyecto de LGODT, 2006, p.23), pues de la eficacia de esta, dependerá que el modelo de ciudad se transforme de manera planificada, conforme a los requerimientos establecidos en los planes urbanísticos.*

La ejecución de la **planificación** se encuentra íntimamente relacionada con el actuar de las **gestiones urbanas** que *“implica para la autoridad local una modificación de sus roles y atribuciones, tendientes a dotarla de mayores niveles de autonomía, independencia financiera y discrecionalidad en la toma de decisiones, permitiéndole así asumir un papel dinamizador, generador y de promoción del desarrollo local” (Que significa gestión, 2010).*

**El equipamiento y la infraestructura** urbana son dos elementos de vital importancia que forman parte de una ciudad y en los cuales se manifiesta de manera trascendental el actuar de las transformaciones urbanas. El primero *“es un conjunto de edificaciones y espacios, predominantemente de uso público, en los que se realizan actividades complementarias a las de habitación y trabajo, o bien, en las que se proporcionan a la población servicios de bienestar social y de apoyo a las actividades económicas”.*(Wikipedia, concepto de equipamiento,2011)

En función a las actividades o servicios específicos a que corresponden se clasifican en: equipamiento para la salud; educación; comercialización y abasto; cultura, recreación y deporte; administración, seguridad y servicios públicos.

El segundo concepto se considera que *“es aquella realización humana diseñada y dirigida por profesionales de Arquitectura, Ingeniería, Urbanistas, etc., que sirven de soporte para el desarrollo de otras actividades y su funcionamiento, necesario en la organización estructural de las ciudades y empresas”*(Wikipedia, concepto de infraestructura, 2011)

Finalmente un concepto muy importante relacionado a las transformaciones y gestiones urbanas es **el medio ambiente** el cual se entiende como *“todo lo que afecta a un ser vivo y condiciona especialmente las circunstancias de vida de las personas o la sociedad en su vida. Comprende el conjunto de valores naturales, sociales y culturales existentes en un lugar y un*

*momento determinado, que influyen en la vida del ser humano y en las generaciones venideras. Es decir, no se trata sólo del espacio en el que se desarrolla la vida sino que también abarca seres vivos, objetos, agua, suelo, aire y las relaciones entre ellos, así como elementos tan intangibles como la cultura”(Wikipedia, concepto de medio ambiente, 2011)*

### 5.2.6 El escenario de las Transformaciones Urbanas.

El escenario de las transformaciones urbanas hoy en día, lo constituyen un gran número de ciudades en el mundo que han experimentado en sus procesos de desarrollo el impacto de un conjunto de transformaciones económicas, políticas y socio culturales, que inciden de manera directa en la sociedad, los territorios y los modos de vida.

Al realizarse los estudios de estos procesos evolutivos y de crecimientos en los núcleos urbanos o ciudades, se debe establecer una relación entre el medio físico y el espacio social, es decir “*entre la Urbis como recipiente material, o soporte físico de los hechos urbanos; la Polis como colectividad de habitantes de la Urbis, y la Ciudad como la estructura o forma de organización jurídico política que regula las relaciones del conjunto de habitantes de la Urbis*” (García, 2000, p.2), el estudio de estos elementos nos permitirá entender de manera más clara el escenario de transformaciones urbanas que presenta una ciudad.

Atendiendo estas ideas podemos asumir que la forma de la ciudad, su evolución y sus funciones dependerán estrechamente del proceso social que la acompañe en cada etapa de su materialidad y que para explicar la ciudad se tiene que partir de un enfoque o modelo que permita sistematizar los elementos por analizar y las relaciones existentes entre ellos.

La mayoría de las ciudades latinoamericanas presentan como característica particular la desigualdad socioeconómica y urbanística lo que hace importante que los modelos para su comprensión consideren precisamente la posibilidad de análisis de estas desigualdades.

Esta desigualdad ha sido producida por los procesos de internacionalización económica que han impactado profundamente la organización

y ocupación del suelo urbano, generando marcadas segmentaciones espaciales en el desarrollo de la ciudad y un aumento significativo de la segregación espacial por los altos índices de pobreza urbana.

Las inversiones privadas son las que generan una mayor segregación territorial, al ser sumamente selectivas en cuanto a su localización en el territorio, y un espacio urbano cada vez más fragmentado, donde las áreas pobres, no rentables y deprimidas son olvidadas, mientras otras zonas se renuevan, enriquecen, progresan y se insertan en la lógica de la globalización y la competitividad, de este modo *"La ciudad surge como el producto del hacer cotidiano de múltiples actores sociales que intervienen en la dinámica urbana, portando cada uno de ellos diversos intereses y expectativas que son materializados en el territorio y dejan como resultado profundas mutaciones urbanas"*(Roitman, 2004, p.1)

Las complejas realidades sociales, económicas, culturales y el aumento de la pobreza urbana en las ciudades, son desafíos para los gobiernos locales de implementar planes de desarrollo urbano que rescaten como bien común el espacio público, la equidad de acceso a la ciudad y la democracia participativa, como valores urbanos para una ciudad inclusive para todos sus habitantes. También implica la búsqueda de nuevas concepciones más integrales y metodologías más participativas para la gestión y el desarrollo del espacio urbano.

## 5.2.7 Tipos de Transformaciones Urbanas.

### 5.2.7.1 Transformaciones Planificadas

Las transformaciones urbanas que se manifiestan en los territorios, se dan de forma planificada cuando se realizan haciendo uso correcto de los instrumentos de transformación y gestión urbana, los cuales permiten que un territorio se transforme, logrando mantener el equilibrio de los componentes básicos del mismo.

Una transformación planificada cuenta con la participación activa de profesionales y especialistas (en diversos campos: geográfico, ambiental, urbanístico, industrial, agrario) en la planificación y ordenamiento territorial. También cambia la escala de pensamiento urbano: pasa de la escala geográfica

local-municipal a la escala regional-nacional y pasa de la escala temporal inmediata del corto plazo (medida en períodos de gobierno) a la escala del largo de plazo, de los procesos de largo alcance.( Briano y Fritzsches, 2007)

Además estudia y analiza el fenómeno o la causa principal de que se produzca una transformación, por ejemplo en el caso de estudio en relación con la industria, le cabe a los especialistas y funcionarios del estado en sus distintos niveles y de manera articulada con los distintos actores sociales intervinientes (cámaras empresarias, desarrolladores inmobiliarios, sindicatos, asociaciones locales, partidos y movimientos políticos y sociales), pensar y diseñar el proceso de industrialización.

En ese sentido, las principales interrogantes planteadas para analizar este tipo de transformación serian:

- ¿qué tipo de industria se quiere promover?
- ¿Para qué?
- ¿Cómo se articula con la producción existente?(en todas las escalas)
- ¿Dónde se debe instalar, cómo se organiza territorialmente y cómo se relaciona con el entorno?

Preguntas pertinentes que darán la pauta para intervenir en el territorio.

#### **5.2.7.2 Transformaciones Espontaneas.**

Las transformaciones urbanas espontaneas son aquellas que se realizan en los territorios sin tomar en cuenta aspectos tan importantes como la organización territorial, definida por la planificación y gestión urbana, los planes urbanísticos de ordenamiento territorial y los componentes básicos de una ciudad, esto da como resultado un conjunto de modificaciones que afectan la organización, funcionamiento, morfología y apariencia del territorio donde se desarrolla la transformación.

El impacto de este tipo de transformación se visualiza en la respuesta que el territorio y la sociedad da al presenciar este tipo de fenómenos urbanos.

### 5.2.7.3 *Transformaciones del Paisaje*

Cuando se habla de cambios en una ciudad o un territorio, generalmente se refiere a los "cambios o transformaciones urbanos y del paisaje". Toda intervención del ser humano hace a una transformación importante, modificando nuestra memoria y haciendo de ella un "espacio de recuerdo modificado".

Este sector o rincón transformado trae consecuencias de diversa índole. Se podría mencionar, por ejemplo, que una de las consecuencias de la tala indiscriminada lleva a ver una ciudad desforestada y sin áreas de resguardo de los rayos ultravioletas.

Para una ciudad, contar con la masa vegetal es prioritario. Ahora bien, esta masa vegetal deberá ser acomodada y planificada para ponerla a favor de la habitabilidad y el confort y que, a su vez, no se convierta en un peligro para los habitantes de dicho espacio habitado.

La necesidad de plantear soluciones adecuadas en el proceso de modernización o los procesos de transformación para el mejor desarrollo, por medio de políticas de intervención sin olvidar los aspectos locales culturales, regionales y nacionales, debe constituirse en procesos dinámicos nada estáticos, pero eso sí "planificados".(Rimassa, *Transformaciones Urbanas y el Paisaje*, 2011)

Se considerará importante entonces que el resguardo del paisaje natural deberá ser una de las políticas que debe empezar a socializarse, pues de un tiempo a esta parte, las intervenciones de transformación urbana han ido en desmedro de un paisaje natural y, a veces, hasta modificado por el ser humano, donde el único autor de este deterioro es él mismo.

Por estos argumentos, cuando un paisaje se transforma por intervención de los hombres la reforestación o la readecuación de las masas verdes, las áreas públicas, semi-públicas y hasta privadas, deberían ser dirigidas siempre para el beneficio de los hombres, ya que es él quien sacará el mejor provecho de la planificación; la regla, en vez de mutilar su crecimiento, es hacer de la política de preservación un beneficio para el paisaje urbano.

#### 5.2.7.4 Transformaciones Sostenibles

Las transformaciones urbanas sostenibles centran su interés en las posibles estrategias de intervención sobre los tejidos urbanos existentes y los procesos de modificación del territorio desde la óptica de la mejora energética, la reutilización de los recursos actuales y la generación de una mayor vitalidad urbana, esencialmente, mediante el reciclaje de lo construido.

Actualmente la mayoría de las ciudades plantean estrategias de transformación urbana apoyándose en los previsible resultados estéticos y la capacidad del diseño para modificar la percepción de determinados lugares. Sin embargo es necesario incidir en las controversias que plantean este tipo de proyectos superficiales y la conveniencia de acometer intervenciones más sólidas, capaces de revitalizar distintas áreas territoriales y urbanas. (*Transformaciones Urbanas Sostenibles*, 2011)

Por tanto para realizar este tipo de transformación es necesario en primera instancia realizar una evaluación de las intervenciones sobre el paisaje, donde debe ser habitual la baja intensidad edificatoria y se debe enfatizar en las contribuciones medioambientales de las estrategias de planificación territorial y urbana.

También se debe focalizar en las intervenciones sobre los barrios de las primeras periferias y las distintas posibilidades de reciclaje que es posible desarrollar en estas áreas.

Así mismo es importante valorar las operaciones arquitectónicas realizadas sobre la trama urbana consolidada con la pretensión de mejorar la vitalidad urbana y la eficiencia energética de las ciudades desde la reconsideración de las funciones del espacio público.

#### 5.2.8 Instrumentos de Transformación y Gestión Urbana.

##### 5.2.8.1 Gobernabilidad

El Gobierno y la Gestión relacional debe reflexionar sobre el desarrollo urbano, la ciudad, su rol en el nuevo mundo y la importancia de su gobierno, entendiendo las instituciones, gestiones urbanas y de gobierno (formales o

informales) como las reglas de la convivencia urbana y su necesidad para el desarrollo humano sostenible.

Es necesario realizar proyectos semejantes a los modelos de financiación municipal y sus consecuencias en la prestación de servicios públicos locales, en base a casos prácticos, métodos y técnicas de gestión relacional y trabajo en red.

### **5.2.8.2 Planificación Territorial**

Las Políticas del territorio implican estrategias de desarrollo local y sostenible a través de experiencias recientes de planificación en ciudades y territorios que han experimentado fuertes dinámicas de crecimiento o procesos de transformación, estableciendo analogías entre conceptos, formulación de los planes e instrumentos.

Revisión y análisis crítico sobre la implementación de políticas y estrategias en procesos de elaboración de planes territoriales de desarrollo, mediante procesos participativos y la gestión de conflictos y negociaciones entre los diversos agentes.

Profundización de nuevas estrategias de desarrollo en base a los recursos patrimoniales (tangibles e intangibles) como recurso para el desarrollo de políticas territoriales que surgen de la realidad local y que se leen como "paisaje cultural".

### **5.2.8.3 Planificación Urbanística como estrategia de desarrollo**

La estrategia de desarrollo de un lugar implica: La "cultura del plan" como forma de proyecto, intervención y gestión en el desarrollo local de los municipios, estructurando una visión proyectual de los problemas urbanos, territoriales y la forma de abordarlos en clave de propuesta a través de la planificación urbanística.

Estudios de estructuras, métodos y técnicas de planificación urbanística sobre la base de experiencias reales desarrolladas, así como los instrumentos de gestión incorporados en la fase de formulación de los planes que implementan

países o ciudades como Cataluña donde aplica la gestión y transformación urbana .

#### 5.2.8.4 *Morfologías Urbanas*

El Proyecto de ciudad debe tener una visión integral sobre los problemas de estructura urbana presentes y la forma de abordarlos en clave proyectual a partir del análisis como componente básico de la ciudad desde distintas aproximaciones que nos remiten tanto aspectos de identidad como programas de gestión y producción de la ciudad; tomando como elemento central de discusión los componentes morfológicos de los mismos: la calle, la parcela, forma de agregación, los edificios, etc., tanto en sus componentes individuales como agregados.

Estudios de experiencias de construcción urbana en ciudades de América Latina y Europa conociendo nuevos mecanismos generadores, modelos o referentes clave, así como buenas prácticas de intervención, permitiendo conocer nuevas metodologías de carácter generalizable según las características del sitio de estudio.

#### 5.2.8.5 *Infraestructura Urbana.*

El transporte y la gestión de movimiento se relacionan con el mejoramiento en cuanto a la infraestructura urbana de una ciudad o país implica de parte del gobierno el crear una visión global de los procesos de movimiento y del papel de las infraestructuras en aspectos funcionales, paisajísticos, estructurales de la ciudad y su rol transformador.

Conocimiento de nuevos sistemas de gestión de infraestructuras y servicios públicos a partir de experiencias exitosas en América Latina y Europa.

#### 5.2.8.7 *Gestión del suelo*

*Las Políticas Urbanas* implican elementos del modelo de gestión de política de suelo, tales como:

La forma de tenencia, dominio de la propiedad, mecanismos de gestión, proceso de urbanización, gestión de costos y su repercusión, formación de rentas y plusvalías urbanas, patrimonio del suelo público y otras formas de tenencia.

Bases y nociones de la gestión urbanística, economía urbana y su articulación en procesos de gestión de la ciudad, con base en la legislación según Nicaragua y con referencia a otras normativas regionales; enfocando los conocimientos adquiridos en formulaciones concretas y aplicables en las ciudades latinoamericanas, partiendo del análisis comparativo de las capacidades de las ciudades intermedias de definir políticas urbanas y de suelo.

#### ***5.2.8.7 Producción social del habitat***

La vivienda progresiva en una ciudad progresiva, incluye transferencia de tecnologías apropiables como posibles soluciones a las necesidades de producción de vivienda de bajo costo y con criterios de sostenibilidad; el taller de tecnologías se centra específicamente en las tecnologías "duras" para la construcción de vivienda social, pero hace referencia a las necesidades tecnológicas "blandas" (gestión, participación, formación, capacitación y economía).

#### ***5.2.8.10 Procesos participativos***

Los actores urbanos y la planificación participativa confrontan en tiempo real una situación compleja de la ciudad, con la obligación de "salir de los planes" para discutir en vivo con los habitantes y en particular con los afectados por la planificación urbana, preparando y fortaleciendo aptitudes del profesional de la ciudad para comunicar ideas, proyectar y al mismo tiempo atender e intervenir en casos de impacto, involucrando al afectado en la construcción de nuevas ideas y proyectos; buscando identificar nuevos procesos de creatividad social urbana específica, vinculando experiencias e innovando en propuestas comunes que favorezcan y cubran las demandas de los diversos actores sociales de la ciudad.

#### ***5.2.8.9 La agenda local basada en la sostenibilidad***

La Agenda Local es la realidad urbana desde una perspectiva sistémica, integrando los subsistemas ambientales, sociales, económicos y políticas aplicadas desde la institución local, a través de nuevas metodologías y herramientas para afrontar procesos de análisis de la sostenibilidad local de manera integrada a través de indicadores y agendas locales.

#### 5.2.8.10 *Gestión de recursos*

Está relacionado con la financiación de proyectos en el mundo local a partir de casos de estudio concretos, de ciudades como: Quito, Montevideo, La Paz, Asunción, Tegucigalpa, etc. y también Barcelona, descubrir el papel inductor que puede jugar el municipio para conseguir el proyecto de ciudad deseado, a través del estímulo y la gestión de los recursos de que dispone. Para lo cual, además de las herramientas habituales utilizadas corrientemente, los entes locales deben movilizar otros instrumentos o mecanismos, directos e indirectos, que surgen de la concertación entre sectores que facilitan y enriquecen la negociación.

#### 5.2.8.11 *Gestión Urbana enfocada en los recursos sostenibles*

La gestión urbana sostenible se enfrenta a la resolución de problemas que surgen dentro de las ciudades y que son causados por éstas.

Los instrumentos urbanísticos deben estar basados en:

- La conservación del medioambiente
- Desarrollo económico
- Bienestar social
- planificaciones que permitan mantener la capacidad del territorio, estabilidad de los sistemas ambientales, calidad ambiental y preservación de la diversidad biológica y mejora del paisaje.
- Políticas de ordenación y planificación ambiental urbana que permita la evaluación ambiental estratégica que favorezca la sensibilización y participación pública.

### 5.3 *Zonas de libre comercio o Zonas de maquila.*

#### 5.3.1 *Zonas de libre comercio o maquilas en Centroamérica*

El término maquila se puede definir como un sistema de producción que generalmente se lleva a cabo mediante la subcontratación, a través de la cual la materia prima importada y los suministros intermedios son transformados mediante procesos que en su mayoría agregan valor, y cuyos productos finales son vendidos por lo general en el exterior. Además de estar altamente orientada hacia la exportación, en general la maquila se caracteriza por requerir mano de

obra muy intensiva y por tener poca integración vertical. En Centroamérica, el término maquila suele utilizarse casi como sinónimo de la industria de la prenda.

#### **5.3.1.1 Origen de la industria de la maquila textil en Centroamérica.**

La industria de la maquila en Centroamérica se ha desarrollado en años relativamente recientes, a fines de los 1980: por ejemplo, la empresa maquiladora promedio en Guatemala tiene menos de 12 años y en Nicaragua la maquila comenzó en 1992. El origen del capital invertido es variable en cada país. En Honduras, Guatemala y Nicaragua, casi todas las inversiones son asiáticas, en su mayoría coreanas. Sin embargo, en Costa Rica las inversiones son principalmente estadounidenses, y en El Salvador casi dos tercios de las inversiones proceden de fuentes nacionales. La relativa estabilidad política de la región ha sido un factor importante para los inversionistas, pero la principal atracción ha sido los programas de acceso preferencial otorgados por Estados Unidos, tales como la Iniciativa para la Cuenca del Caribe (CBI) y el Acuerdo de Asociación Comercial de Estados Unidos con los Países de la Cuenca del Caribe (CBTPA).

En Nicaragua, la producción de maquila está creciendo rápidamente, mientras que en Costa Rica la industria está decayendo debido a la diversificación de las exportaciones y a que el país aún no ha ratificado el tratado de libre comercio CAFTA. Honduras se ha especializado en el tejido de punto circular, en gran parte debido a los programas preferenciales del CBTPA que otorgan ventajas arancelarias a las prendas hechas con telas de la región, las cuales han sido elaboradas con hilo fabricado en Estados Unidos. El Salvador también produce textiles de tejido de punto circular, además de grandes cantidades de textiles de tejido plano.

#### **5.3.1.2 Importancia de las exportaciones de maquilas**

A pesar de sus orígenes relativamente recientes, los productos maquilados se han convertido rápidamente en uno de los principales artículos exportados en todos los países centroamericanos, con excepción de Costa Rica. Honduras depende de la maquila para obtener más de tres cuartas partes del valor total de sus exportaciones y en Nicaragua la maquila representa casi el 50% de ese valor. Incluso en Guatemala y El Salvador, la maquila produce alrededor de la tercera parte del valor total de sus exportaciones.

### 5.3.1.3 *Importancia de las maquilas en términos de empleo.*

La industria de la confección tiende a requerir mano de obra intensiva y, por lo tanto, la maquila es una de las principales fuentes de empleo, con frecuencia para gente relativamente joven de zonas rurales, quienes antes tenían poca o ninguna oportunidad de generar ingresos, salvo en su propio hogar o el sector informal. Se estima que un 80% de estos trabajadores son mujeres (ITC, 2006), debido a que se tiene la creencia general que son más diestras y que las más jóvenes tienen mejor vista, mientras que los hombres suelen dedicarse al corte de telas.

Los salarios típicos de la maquila son apenas suficientes, como admite el gerente de una maquiladora, para que los trabajadores pasen “de la miseria a la pobreza”. Los sueldos incluyen un salario mínimo y un bono de incentivo de acuerdo a la cantidad producida, el cual, por ejemplo, en Nicaragua, está entre C\$ 2,000 y C\$ 2,800 al mes, que equivalen aproximadamente a entre 120 y 165 dólares<sup>2</sup>.

Los salarios pueden mantenerse relativamente bajos debido al exceso de oferta de mano de obra. Por ejemplo, en Nicaragua, entre 40 y 50 personas hacen cola cada lunes afuera de las grandes maquiladoras; las empresas más pequeñas que necesitan mano de obra a menudo encuentran trabajadores en zonas grandes que están libres de impuestos (llamadas Zonas Francas). Las maquiladoras nicaragüenses informan que generalmente la mitad de las personas que solicitan trabajo logra asegurar finalmente un trabajo a largo plazo. La experiencia, las pruebas de costura y las pruebas generales de destreza son utilizadas para escoger a los aspirantes. Todos deben presentar su tarjeta de identidad, antecedentes policiales y certificado de salud; estos documentos, aunque cuestan solamente el equivalente a unos cuantos dólares, pueden ser un obstáculo para algunos aspirantes.

Los trabajadores que han logrado obtener un empleo a largo plazo pueden renunciar por diversas razones; sin embargo, la distancia hasta la maquiladora suele ser la causa más común.

---

<sup>2</sup> Actualmente la tasa de cambio del dólar se cotiza a 23 córdobas por tanto el salario anda en 87 y 122 dolares.

Aunque el sector de la maquila es criticado a menudo por los bajos salarios, las deficientes condiciones laborales en algunas maquiladoras han sido más problemáticas, ya que han llevado a boicots (temporales) de algunas marcas de ropa, por parte de los consumidores en Estados Unidos. Una fuente de la industria en Nicaragua informó que la divulgación de las deficientes condiciones laborales es actualmente el mayor problema entre las 12 maquiladoras de propiedad coreana en ese país, y que ha sido una de las principales causas de la cancelación de contratos en años recientes. Por esta razón, algunos distribuidores minoristas de Estados Unidos han implementado sus propios sistemas para asegurar que las condiciones laborales sean aceptables. Gran parte de los grandes distribuidores minoristas que llevan a cabo esas labores de seguimiento regresan cada cuantos meses para inspeccionar las plantas. Si la planta no satisface las normas, deben hacerse las correcciones necesarias para cuando se realice una segunda visita varios meses después, o como máximo, en la tercera visita. Si la maquiladora aún no cumple con las reglas y las normas generalmente en la tercera visita, es posible que se cancelen los pedidos.

### 5.3.2 Zonas de libre comercio o zonas francas en Nicaragua

Se define como **zonas franca o de maquila** a toda área de territorio nacional debidamente cercada, sin población residente, bajo la vigilancia de la Dirección General de Aduanas, que está sometida a control aduanero especial, con el único propósito de albergar empresas que se dediquen a la importación de materias primas, a su transformación en productos terminados y a su venta en el exterior. También estas empresas pueden comprar sus materias primas en el país, procesarlas y exportar el producto terminado.

Las Zonas Francas deben considerarse como situadas fuera del territorio nacional para efectos fiscales. Las Zonas Francas podrán estar ubicadas en cualquier parte del territorio nacional, excepto en áreas protegidas y parques nacionales.

### 5.3.2.1 *Categorización de las empresas de Zonas Francas.*

La Comisión Nacional de Zonas Francas en Nicaragua<sup>3</sup> en su Directorio Industrial (2011-2012), reconoce como empresas pertenecientes al Régimen de Zonas Francas las siguientes:

**Empresas Operadoras de Zonas Francas:** Empresa cuyo objeto único es desarrollar y administrar parques industriales de Zonas Francas, que operan bajo dicho régimen. El negocio de una operadora es desarrollar techo industrial para arrendarlo a empresas usuarias. Las sociedades extranjeras podrán hacerlo a través de subsidiarias o sucursales debidamente legalizadas en el país, con las mismas limitaciones en cuanto a su objeto. Las empresas operadoras tienen como fin, promover la inversión y la exportación mediante el establecimiento y operación en una Zona Franca de diferentes empresas, que se dedican a la producción y exportación de bienes o servicios, bajo un régimen fiscal y aduanero de excepción.

**Foto No. 1** *Perspectiva aérea del Parque Industrial Las Mercedes.*



Fuente: *Corporación de Zonas Francas. En línea [www.czf.com.ni](http://www.czf.com.ni) página principal.*

Las empresas que operan dentro de los parques industriales se conceptualizan por la comisión como:

**Empresa Usuaría:** Es cualquier negocio o establecimiento industrial o de servicio, autorizado por la Comisión Nacional de Zonas Francas, para operar dentro de un parque industrial de Zona Franca.

Se consideran admisibles para operar en una Zona, únicamente las empresas que se dediquen a la producción y exportación de bienes o servicios,

<sup>3</sup> La CNZF, es el órgano rector del Régimen de zonas Francas industriales de exportación en Nicaragua

todo de acuerdo con su respectivo permiso de operación. Sólo serán admisibles para operar en una Zona Franca las empresas usuarias que se dediquen a la industrialización de productos agropecuarios y forestales (de alto valor agregado) destinadas a la exportación.

Toda empresa usuaria de Zonas Francas tiene como objeto único las operaciones de su negocio en las Zona. Las sociedades extranjeras podrán hacerlo a través de subsidiarias o sucursales debidamente legalizadas en el país, con las mismas limitaciones en cuanto a su objeto.

**Foto No. 2 Empresa ROCEDES en el Parque Industrial Las Mercedes.**



Fuente: *Fotos tomadas por Ely Medina y Darling Meza Septiembre 2011.*

Finalmente existe una última categorización en las empresas de zonas franca, las cuales difieren de las anteriores por las características en sus procesos de producción.

**Zonas Francas Administradas (ZOFAS):** Son aquellas empresas usuarias que por la naturaleza del proceso de producción, el origen de la materia prima, o por las características de la empresa, son autorizadas por la Comisión Nacional de Zonas Francas para establecer fuera de un parque industrial de Zona Franca.

Las empresas usuarias cuyo objeto es la manufactura de prendas de vestir o suplir de insumos a otras empresas de Zonas Francas, podrán operar única y exclusivamente dentro de un parque industrial de Zonas Francas, es decir, no podrán clasificar como una Zona Franca administrada.

El techo mínimo de una ZOFA, es de 2,500 metros cuadrados. Las ZOFAS deberán contar con las edificaciones e infraestructuras necesarias adecuadas y garantizar las condiciones laborales y el desarrollo de las operaciones comerciales.

### **5.3.2.2 Oportunidades de Inversión en las Zonas Francas**

- Textil vestuario
- Manufactura ligera
- Agroindustria
- Servicios logísticos
- Servicios digitales y centro de contactos
- Infraestructura de apoyo

### **5.3.2.3 Marco Normativo de la Comisión Nacional de Zonas Francas.**

El marco normativo del Régimen de Zonas Francas, como un tratamiento aduanero especial que fomenta e incentiva la inversión y dinamiza el comercio exterior del país, está constituido, según el Directorio Industrial (2011-2012), por la Ley de Zonas Francas Industriales de Exportación (Decreto 46-91) y su Reglamento (Decreto 50-2005 y reformas vigentes de anteriores Decretos.(Ver anexos)

La actual Ley de Zonas Francas data del año 1991, legalmente corresponde a un Decreto Ejecutivo con Fuerza de Ley, el cual fue dictado antes de las reformas constitucionales de 1995, las cuales eliminaron la facultad legislativa al Poder Ejecutivo.

Existen otro tipo de normativa aplicables al Régimen de Zonas Francas, pero su regulación es competencia de otros entes rectores, tal es el caso de las normas de tipo ambiental, laboral, seguridad social, capacitación, entre otras.

- **Ley de Zonas Francas Industriales de Exportación (Decreto 46-91)**

Este decreto fue creado al considerar que es del interés nacional la existencia en Nicaragua de un régimen actualizado de Zonas Francas de Exportación con el objeto de promover la generación de empleo, la inversión extranjera, la exportación de productos no tradicionales, la adquisición de tecnología y la reactivación de nuestro comercio exterior.

Además que el concepto de Zonas Francas de Exportación está enmarcado dentro de los planes económicos del Gobierno, especialmente por lo que hace a la política de promoción de exportaciones e inversiones. (Ver anexos)

Fue publicado en la Gaceta el 22 de noviembre de 1991 y su estructuración se basa en 6 capítulos en los que se plantean los siguientes criterios:

**1. Zona Francas Industriales de exportación:** Se aborda los artículos competentes al concepto de zona Franca, sus funciones y las consideraciones a tenerse en cuenta para que estas puedan iniciar sus operaciones en nuestro país.

**2. Empresas operadoras de Zonas Francas:** Se establece la definición de parques industriales y los beneficios fiscales que estos obtienen por formar parte del Régimen de Zonas Francas de Exportación.

Los beneficios fiscales que oferta nuestro país a la inversión extranjera es el principal motor del desarrollo de esta industria en nuestro país.

#### *Beneficios Fiscales*

- Exención del 100% del impuesto Sobre la Renta generada por las operaciones de la Zona, por un período de quince años a partir de iniciado su funcionamiento.
  - Exención total del pago de impuestos a la importación de maquinaria, equipo, herramientas, repuestos y otros implementos necesarios para el funcionamiento de la Zona.
  - Exención del pago de impuestos por constitución, transformación, fusión y reforma de la sociedad, así como del impuesto de Timbres.
  - Exención total del pago de impuestos sobre transmisión de bienes inmuebles

**3. Corporación de Zonas Franca:** Se define como el ente encargado de administración exclusiva de las Zonas de dominio estatal y en este acápite se describe su estructura organizacional así como también los artículos que detallan sus funciones.

**4. Empresas Usuarias de Zonas Francas:** Entiéndase como empresas usuarias de Zona Franca cualquier negocio o establecimiento industrial o de servicio autorizado para operar dentro de una Zona por la Comisión Nacional de Zonas Francas, estas necesitan cumplir con los requisitos que se establecen en este acápite para lograr obtener el permiso de operación y posteriormente poder gozar de los beneficios fiscales del mismo.

**5. Comisión Nacional de Zonas Francas:** Es el órgano rector del Régimen de Zonas Francas Industriales de Exportación y en este acápite se señalan sus atribuciones y estructura organizacional.

**6. Disposiciones Finales:** Se describen artículos relacionados al cambio en la administración del Parque Industrial Las Mercedes, se aclara la validez de los artículos publicados anteriormente y se reafirma la validez del mismo.

## VI. Hipótesis

Las inversiones de Zonas Francas en nuestro país, han sido altamente valoradas por las administraciones urbanas, pues estas inducen a la activación de la industria, los encadenamientos productivos y a la generación de empleos. Por tales razones se han establecidos condiciones favorables y permisivas para estas.

Basados en esto podemos afirmar que los procesos de Transformación Urbana en el sector "Zona Franca Las Mercedes" se han dado por la imposición de una lógica estrictamente capitalista en el desarrollo urbano, lo cual ha generado un efecto decisivo en la transformación, ocasionando que un sector se enriquezca y mejore su calidad de vida, mientras que otro simplemente se adapte a las nuevas condiciones que ha traído consigo este proceso, tomando en cuenta los siguientes aspectos:

- Los procesos de internalización económica impactan profundamente la organización y ocupación del suelo urbano, generando marcadas segmentaciones espaciales en el desarrollo de la ciudad.
- El espacio nos es ajeno a las transformaciones producidas en el seno de la sociedad, al contrario, la configuración espacial de una ciudad está íntimamente asociada a la estructura de la sociedad que en ella habita.

Por tanto el estudio de Transformaciones y Gestiones Urbanas en el sector, nos permitirá intervenir en este a través de la elaboración de una propuesta en la cual la utilización de los instrumentos y estrategias de planificación urbana y territorial, nos darán la pauta para realizar un ordenamiento en el que se recupere el espacio público, se logre el equilibrio ecológico del hábitat, el correcto funcionamiento de los servicios urbanos o sus redes infraestructurales y equipamientos. Además se fomentara la democracia local y participativa, en la búsqueda de nuevas concepciones más integrales y metodologías que hagan uso de la gestión para lograr el desarrollo del espacio urbano.

Enfatizando en que los procesos de Transformación Urbana no deben evolucionar al ritmo de la acumulación de inversiones en busca de elevados retornos, sino mas bien deben de ser procesos estratégico en los que la Planificación y Gestión Urbana determinen las líneas a seguir.

## VII. Metódica

### 7.1 *Tipo de estudio.*

El diseño de la investigación corresponde a una investigación descriptiva puesto que consiste en caracterizar un fenómeno o situación concreta indicando sus rasgos más peculiares o diferenciadores, complementada con estudios interrelacionares.

También se utilizo la investigación exploratoria ya que se carece de información suficiente y de conocimiento previos del objeto de estudio.

### 7.2 *Objeto de estudio.*

Lo constituye el sector donde se encuentra establecido el parque industrial "Zona Franca Las Mercedes", que se localiza en el costado Noreste del municipio de Managua, el cual ha experimentado un proceso de transformación Urbana que ha afectado los subsistemas sociales, ambientales, económicos y políticos.

### 7.3 *Variables de estudio.*

Para conocer el Régimen de Zonas Francas en Nicaragua.

- Zonas francas
- Oportunidades de inversión y beneficios económicos
- Empresas de Zonas Francas establecidas en el país.

Para identificar las transformaciones y gestiones urbanas generadas por la zona franca las Mercedes en el sector de estudio se analizaron los siguientes aspectos:

- Dinámica de crecimiento del parque Industrial Las Mercedes
- Impacto socio-espacial provocado por el desarrollo industrial en el sector.
- Impacto ambiental generado por la Zona Franca.

Para determinar la intervención de las instituciones y entes reguladores en el espacio urbano y proponer soluciones.

- Intervención gubernamental
- Participación ciudadana
- Propuestas

#### **7.4 Obtención de la información**

Fuentes de información

- Documentos oficiales gubernamentales
- Informe anual de la Comisión Nacional de Zonas Francas en Nicaragua.

- Documentos electrónicos.

Técnicas de obtención de la información

- Revisión documental

Instrumentos de obtención de la Información

- Reglamentos, normativas y leyes de exportación para Zonas Francas.

- Plan Maestro de uso del suelo.
- Directorio industrial 2011-2012 de Zonas Francas en Nicaragua
- Actualización fotográfica del sector en estudio.

#### **7.5 Procesamiento de la información.**

La información se resumió en forma cualitativa utilizando las diferentes fuentes. Además la información numérica se presento en respectivos gráficos para un mejor análisis cuantitativo.

#### **7.6 Aspectos éticos de la información.**

Se conservo la originalidad de la información con sus respectivos autores, dando así veracidad a la investigación.

Además se respetaron las fuentes bibliográficas que se utilizaron en la elaboración del documento.

## VIII. Resultados



### 8.1 Modelo Análogo de Transformación y Gestión Urbana.



### 8.1.1 Transformaciones industriales en el borde metropolitano de Buenos Aires, Pilar como distrito representativo.

El **Pilar** se encuentra ubicado al noreste de la Provincia de Buenos Aires y es parte del Gran Buenos Aires, en Argentina. Su población es de 280,000 habitantes estables (*Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, Junio de 2008*), se duplica los fines de semana y en época estival por el número de familias que poseen viviendas de fin de semana en el distrito. También cuenta con una localidad rural llamada Zelaya

Pilar experimenta grandes desarrollos desde la década de 1990, dado que la aparición de un gran número de barrios cerrados y clubes permitió la mejora de la infraestructura y la creación de inversiones en el área. Este distrito presenta grandes contrastes sociales dado que la población original está históricamente entre los peores índices de ingresos del país (*Instituto Nacional de Estadísticas y Censos Junio de 2008*) mientras que los nuevos pobladores, más pudientes, se asientan en terrenos aislados y comparten muy poco de la vida de la comunidad o de la ciudad.

Imagen No. 1 Esquema de distribución del Parque Industrial Pilar.



Fuente: En línea <http://www.palmcana.com.ar/showroom>.

*“Pilar forma parte del área industrial más importante del país y el parque industrial más grande de Suramérica. El Parque Industrial Pilar presenta un gran dinamismo con la continua radicación de nuevas industrias gracias a los beneficios impositivos con que cuenta, su acceso rápido y la adecuada*

*infraestructura. Se han instalado establecimientos de los rubros metalúrgico, alimenticio, farmacéutico, químico, textil, plástico y construcción, entre otros, logrando un total de 117 empresas, de las más de 300 que hay en todo el partido" (Palmcana.com.ar/showroom 10 de Diciembre de 2011).*

#### **8.1.1.1 Reorganización territorial e industrial en la Región metropolitana de Buenos Aires.**

La Región Metropolitana de Buenos Aires ha experimentado al igual que el distrito de Pilar un aumento en el establecimiento de inversiones extranjeras de manera directa como consecuencia de la globalización. Es por ello que se puede afirmar que la reestructuración económica y territorial se relaciona con las transformaciones urbanas, viéndose reflejada en sectores claves de la sociedad (vivienda, turismo y rediseño de la red de transporte metropolitano). Los actores sociales que están protagonizando estas transformaciones urbanas son: el estado, los propietarios de la tierra, el capital industrial. Son estos quienes producen cambios en el desarrollo de la urbanización y son quienes marcan el ritmo de dicho desarrollo urbano obligando así que las ciudades se expandan en sus bordes y provocando el surgimiento de nuevas centralidades (*Fritzsche y Vio, 2005*). Es así que aunque las industrias surgen como respuesta a necesidades específicas de reorganización del espacio, su desarrollo se debe a la localización de esta.

#### **8.1.1.2 El parque industrial del Pilar y las transformaciones del borde metropolitano.**

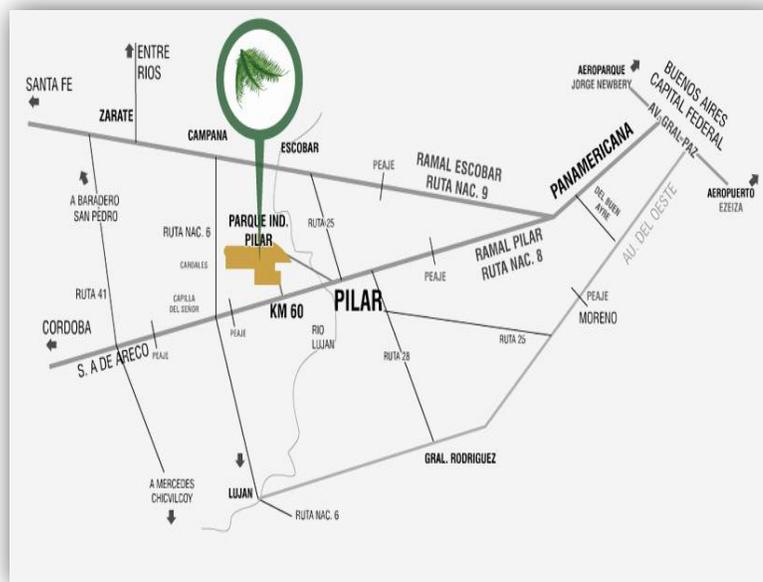
El Parque Industrial Pilar está ubicado a 2 km de la Ruta Nacional, a 60 km de la Ciudad de Buenos Aires, y a 10 km de la ciudad de Pilar, en el borde noroeste de la Región Metropolitana de Buenos Aires. Su superficie es de 920 hectáreas, fue fundado en 1973, cabe aclarar que aunque actualmente existen 172 empresas radicadas, todavía subsisten numerosos lotes sin plantas industriales construidas dentro de las instalaciones del parque.

A medida que fue desarrollándose el parque industrial fueron aumentando las gestiones y con ello surgiendo las construcciones que dieran respuestas a las necesidades industriales.

Los factores que determinaron la ubicación de este parque industrial fueron: la zona contaba con una población numerosa de escasos recursos que aseguraba una mano de obra barata y por último la magnitud del proyecto obligo a que por fin se establecieran los servicios básicos (agua potable, aguas residuales, luz eléctrica, teléfono y gas natural) los cuales eran inexistentes en el sitio.

A pesar de los beneficios que el desarrollo industrial produjo en este distrito también surgieron problemas que sin duda son parte de las transformaciones negativas en la zona tales como el problema del transporte, ya que los recorridos para los trabajadores resultaba una trayectoria larga y costosa aunque hicieran uso del transporte colectivo. Además se han formado nuevas centralidades en el borde metropolitano que desequilibran a la ciudad en conjunto con espacios urbanos segregados y autosegregados (residenciales, industrias y empresas de servicio).

Imagen No. 2 Ubicación del Parque Industrial Pilar.



Fuente: En línea <http://www.palmcana.com.ar/showroom>.

Pilar representa un lugar de urbanizaciones cerradas “de alta categoría” que a la vez constituye un sector territorial e industrial significativo de la Región Metropolitana de Buenos Aires, o bien una nueva centralidad con un nuevo tipo

de consumo y educación privada, pero al mismo tiempo con una contradictoria pobreza, barrios segregados y educación pública.

**Imagen No. 3 Aldea de Pilar, ubicada dentro de las instalaciones del Parque Industrial.**



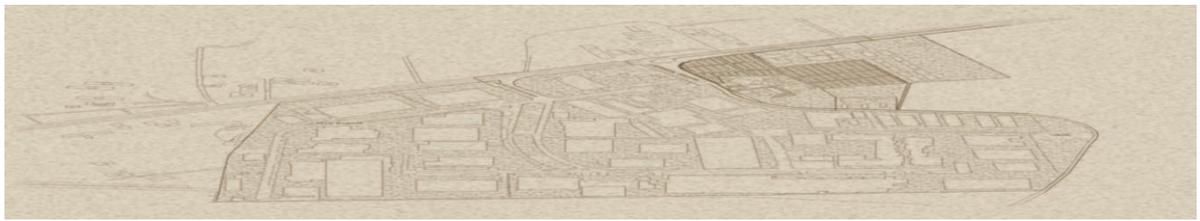
Fuente: En línea <http://www.evpp-arq.com.ar/site/vista/179/5/2/page:3/In:es>

**Imagen No. 4 Área recreativa, dentro de las instalaciones del Parque Industrial.**



Fuente: En línea <http://www.guiaturista.com.ar/destino/pilar.html>

La contigüidad de espacios dedicados a explotaciones ganaderas, agrícolas y hortícolas, parques industriales, urbanizaciones cerradas y uso residencial público del suelo, representan un desafío para la planificación urbana y el ordenamiento territorial, en particular en la escala metropolitana.



## 8.2 Industria textil en Nicaragua.



### 8.2.1 *Origen de la industria de la maquila textil en Nicaragua.*

La industria de la maquila textil inicia alrededor de 1992, el sector de la maquila nicaragüense es actualmente una de las industrias maquiladoras de más rápido crecimiento en el mundo. Como en el caso de Guatemala, los inversionistas asiáticos que operan en Nicaragua han decidido importar suministros y telas, aún cuando ello descalifica las prendas para el acceso preferencial en Estados Unidos. Como resultado, cerca de dos tercios de los insumos del sector son importados de países asiáticos como Taiwán, Corea y Hong Kong, y el resto es importado de Estados Unidos.

Como ocurre en otros países centroamericanos, actualmente la cantidad de algodón cultivado en Nicaragua es muy limitada, aunque se tienen planes para revivir la producción nacional. Anteriormente, el algodón fue un cultivo importante en Nicaragua, pero la disminución de los precios, las plagas y las enfermedades llevaron a su desaparición completa, hasta hace poco.

Dada la naturaleza heterogénea del sector de la maquila, resulta difícil hacer una descripción precisa de la cadena de valor en la producción de textiles y prendas. La industria de la maquila abarca desde la producción masiva de prendas regulares o de baja calidad hasta artículos de moda complejos y de alta calidad. La primera categoría se concentra principalmente en zonas de procesamiento de exportaciones en países en desarrollo, mientras que la segunda se produce en países industrializados, aunque incluso los artículos de alta calidad se elaboran cada vez más mediante la contratación de productores de más bajo costo ubicados en zonas próximas a los grandes mercados de exportación. Mientras la producción de camisetas sencillas requiere menos de 10 pasos, un blazer para hombre, por ejemplo, puede requerir hasta 100 operaciones.

La industria de la maquila se puede dividir formalmente en las siguientes actividades especializadas:

- Preparación de fibras para hilado
- Fabricación de hilos y elaboración de telas
- Diseño y corte de telas
- Costura y acabado de prendas (ensamblaje)

## 8.2.2 *Industrias de Zonas Francas en Nicaragua.*

### 8.2.2.1 Estructura Organizativa de la Comisión Nacional de Zonas Francas.

Según el Reglamento del decreto de zonas francas industriales de exportación, en el capítulo II, la estructura organizativa de la Comisión Nacional de Zonas Francas se encuentra establecida por:

- Una Junta Directiva
- Un Comité Gerencial

#### 8.2.2.1.1 *Junta Directiva*

La Junta Directiva de la Comisión Nacional de Zonas Franca estará integrada por:

- *Ministro de Fomento, Industria y Comercio (MIFIC)*
- *Ministro de Hacienda y Crédito Público (MHCP)*
- *Ministro del Trabajo (MITRAB)*
- *Presidente del Banco Central (BCN)*
- *Miembro Representante de la Cámara de Industria (CADIN)*

En caso de ausencia, podrán delegar únicamente en sus respectivos Viceministros o Secretarios Generales. En el caso del Presidente del Banco Central de Nicaragua, éste podrá delegar en el Gerente General. La Junta Directiva de la Cámara de Industrias de Nicaragua designará libremente al miembro propietario y su suplente, designaciones que deberán ser comunicadas formalmente al Secretario Técnico de la Comisión.

La Junta Directiva de la Comisión Nacional de Zonas Franca elegirá un presidente el cual tendrá la representación judicial y extrajudicial de la Comisión Nacional de Zonas Francas con facultades de Apoderado General de Administración.

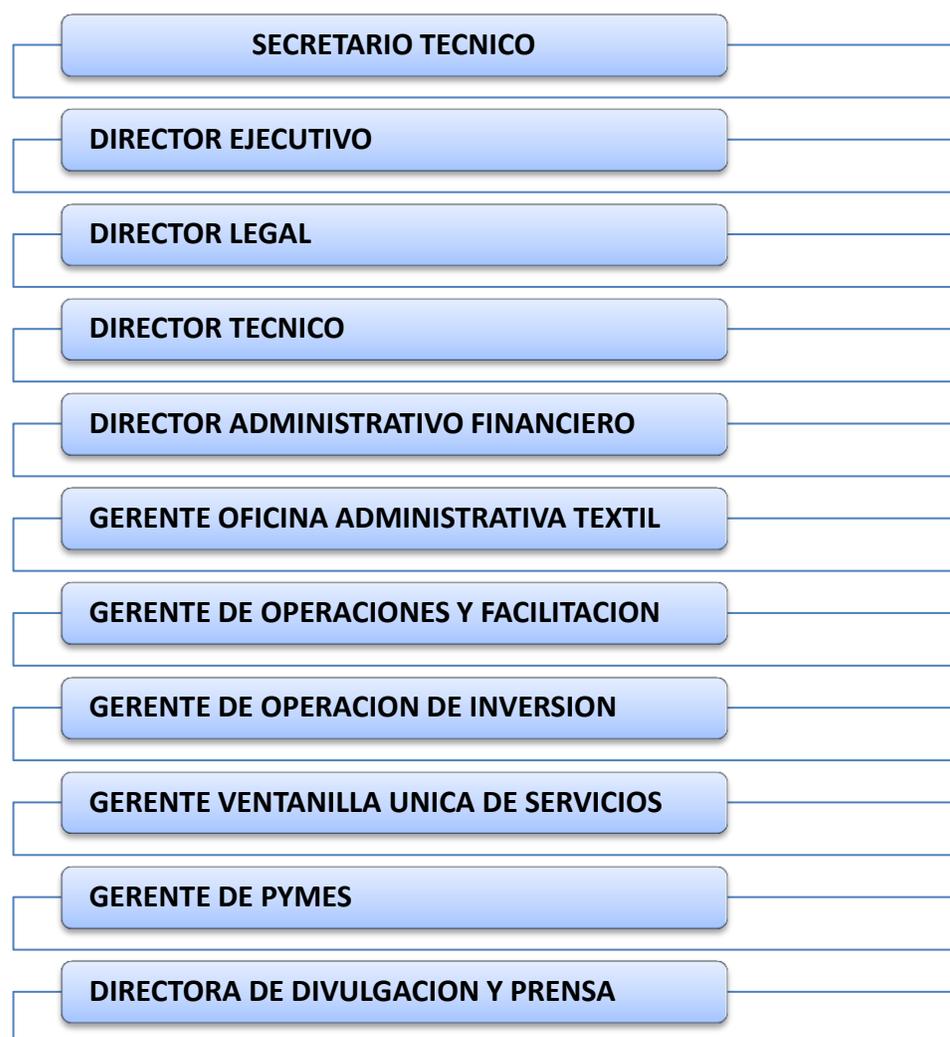
La Comisión podrá invitar con voz pero sin voto a representantes de las entidades que promuevan las inversiones, las exportaciones, al Director General

de Aduanas y así como a las cámaras y asociaciones privadas representantes de las empresas que operan en el Régimen de Zonas Francas de Nicaragua.

### 8.2.2.1.2 *Comité Gerencial*

Según datos obtenidos del Directorio industrial (2011-2012), publicado por la Comisión, la estructura del comité gerencial es la siguiente:

Grafico No. 3 Estructura Organizativa de la Comisión Nacional de Zonas Francas.



Fuente: Datos tomados del Directorio Industrial (2011-2012).

El comité gerencial cuenta con cinco gerencias que facilitan el desarrollo y la eficacia en sus funciones:

- **Gerencia Oficina Administradora Textil (OAT).**

La CNZF cuenta con una Gerencia de Administración Textil (OAT), que es la encargada de administrar y distribuir los TPL (Tratamiento Arancelario Preferencial).

Servicios que se ofrecen:

- Control y administración de acuerdos y convenios internacionales.
- Información estadística sobre la utilización anual de TPL.
- Emisión y administración de los Certificados TPL.

- **Gerencia de Operaciones y Facilitación.**

La Gerencia de Operaciones y Facilitación constituye el órgano el órgano en el que se apoya la Comisión Nacional de Zonas Francas (CNZF), para el desempeño de sus funciones de regulación.

- **Gerencia de Promoción de Inversiones.**

La Comisión Nacional de Zonas Francas cuenta con una Gerencia de Promoción de Inversiones, para ofrecer al inversionista extranjero y nacional una atención personalizada.

- **Gerencia Ventanilla Única de Servicios de Zonas Francas (VUSZF).**

Como órgano de la Comisión Nacional de Zonas Francas (CNZF), la Ventanilla Única de Servicios de Zona Franca (VUSZF), creada por el Decreto Ejecutivo 18-2009, publicado en la Gaceta, No.53, del 18 de marzo del 2009: centraliza las resoluciones y la ejecución de las funciones específicas de las entidades públicas que atienden los tramites de las empresas que operan en el Régimen de Zona Franca.

- **Gerencia de Proyectos PYMES.**

La CNZF cuenta con una Gerencia de Proyectos Pymes, que es la encargada de generar encadenamientos productivos entre las empresas del Régimen de Zona Franca y las pequeñas y medianas empresas.

### 8.2.2.2 Funcionamiento de las Zonas Francas.

La Junta Directiva define como objetivos principales los siguientes:

- Velar que el Régimen de Zonas Francas sea contemplado favorablemente dentro de los Acuerdos Internacionales que suscriba Nicaragua, especialmente en el tema de normas de origen.
- Realizar permanentemente análisis comparativos de las zonas francas nicaragüenses frente a sus principales competidores, en materia de incentivos, costos, trámites aduaneros y legislación en general, con el fin de asegurar la competitividad del Régimen.
- Establecer los parámetros que deberán normar el funcionamiento y operatividad en las zonas estatales, privadas o mixtas.
- Velar para que las Empresas Operadoras y Usuaris del Régimen de Zonas Francas establezcan el control de entradas y salidas en la zona, conforme a los requerimientos de la Comisión Nacional de Zonas Francas y de las autoridades competentes.
- Establecer el monto en concepto de trámite de solicitud de servicios, depósito en concepto de garantía que por uso del régimen de zonas francas deben enterar las empresas operadoras y usuarias según lo establece el Decreto No.46-91 de "Zonas Francas Industriales de Exportación" en el numeral 4 del artículo 22 y en su artículo 24.

### 8.2.2.3 Empresas Operadoras de Zonas Francas (Parques Industriales)

El Régimen de Zonas Francas establecidos en Nicaragua se encuentra consolidado a través de una serie de políticas que se han venido desarrollando entre el sector público y privado, así como con centrales sindicales, convirtiendo a este en un país más competitivo y generando condiciones óptimas para el ensanchamiento de esta franquicia.

Según datos del Directorio Industrial (2011-2012), la Comisión Nacional de Zonas Francas contabiliza a la fecha 49 parques industriales establecidos en

nuestro país, la descripción de 46 de estos aparece reflejada en las siguientes tablas.

Cuadro No. 1 Empresas Operadoras de Zonas Francas.

EMPRESAS OPERADORAS DE ZONAS FRANCAS		
No	PARQUES INDUSTRIALES	PAIS DE ORIGEN
1	Aalfs Dos, S.A	Estados Unidos
2	AIM Operadora de Parques, S.A	Nicaragua
3	Arnecom Nicaragua Operadora de Zonas Francas, S.A	México
4	Astro Nicaragua, S.A	Corea
5	Accedo Technologies, S.A	Nicaragua
6	Corporación José Ignacio Gonzales, S.A	Nicaragua
7	Cupid Free Trade Zone, S.A	Estados Unidos
8	Desarrollo Industriales Unidos, S.A (DINUSA)	Nicaragua
9	Embassy Properties, S.A	Nicaragua
10	Greenhouse Valley, S.A.	Nicaragua
11	Hortalizas Hidropónicas de Alta Tecnología, S.A(HORTITECH)	Nicaragua
12	Inversiones Amerrricuas, S.A.	México
13	Landterra Sourcing, S.A	Panamá
14	Operadora Internacional de Zonas Francas Managua, S.A	Taiwán
15	Parque Industrial Algae Technologies S.A.	Estados Unidos
16	Parque Industrial "Las Mercedes"	Nicaragua
17	Parque Industrial Integridad, S.A	Estados Unidos
18	Parque Industrial San Ildefonso, S.A (PISI, S.A)	Costa Rica
19	Parques Industriales Zeta, S.A.	Italia
20	Industrias Maquiladoras de Nicaragua S.A. (IAMSA)	Italia
21	Valido Tex, S.A	Corea
22	ZIP Argeñal, S.A.	Nicaragua
23	ZIP Argeñal, S.A.-Extensión	Nicaragua
24	Zona Franca Senika, S.A	Corea
25	Zona Franca Coyotepe, S.A	Estados Unidos
26	Zona Franca El Transito, S.A	Nicaragua
27	Zona Franca Index de Nicaragua, S.A	Nicaragua
28	Zona Franca Internacional Chinandega, S.A. (ZOFRIC)	Nicaragua

Fuente: Comisión Nacional de Zonas Francas, Directorio Industrial (2011-2012).

Cuadro No. 2 Empresas Operadoras de Zonas francas.

EMPRESAS OPERADORAS DE ZONAS FRANCAS		
No	PARQUES INDUSTRIALES	PAIS DE ORIGEN
29	Zona Franca Internacional Managua, S.A.	Nicaragua
30	Zona Franca Las Palmeras, S.A	Nicaragua
31	Zona Franca Mateare, S.A	Taiwán
32	Zona Franca Nicaragua, S.A	Honduras
33	Zona Franca Portezuelo, S.A.	Nicaragua
34	Zona Franca Portezuelo, S.A.- Extensión	Nicaragua
35	Zona Franca Rio Real, S.A.	España
36	Zona Franca San Gabriel, S.A.	Nicaragua
37	Zona Franca San Jerónimo, S.A	Nicaragua
38	Zona Franca San Rafael, S.A.	Nicaragua
39	Zona Franca Saratoga, S.A	Nicaragua
40	Zona Franca Siglo XXI, S.A.	Nicaragua
41	Zona Franca Siglo XXI, S.A.- Extensión	Nicaragua
42	Zona Franca Tipitapa, S.A.	Nicaragua
43	Parque Industrial García Family, S.A.	Estados Unidos
44	Zona Franca Los Angeles	Nicaragua
45	Zona Franca Pruit Investments Nicaragua, S.A(PINSA)	Estados Unidos
46	Zona Franca Gildan Activewear Properties (Nicaragua), S.A.	Canadá

Fuente: *Comisión Nacional de Zonas Francas, Directorio Industrial (2011-2012).*

#### 8.2.2.4 Tipos de Empresas Usuarias de Zonas Francas.

Los parques industriales se encuentran constituidos por empresas usuarias, las cuales han sido autorizadas por la Comisión para operar dentro de estos y trabajar en los diferentes rubros que se detallan a continuación:

##### 8.2.2.4.1 Empresas de confección.

La industria textil se encuentra consolidada en nuestro país debido al rápido crecimiento que esta ha experimentado en los últimos años, lo cual tiene su origen en la alta demanda del mercado internacional por los productos elaborados en las empresas de confección establecidas en el país.

La Comisión Nacional de Zonas Francas en su Directorio Industrial (2011-2012), refleja que de un total de 144 empresas que se encuentran

operando bajo la autorización de la Comisión Nacional de Zonas Francas en los 46 parques industriales establecidos en el país, 64 de ellas se dedican a la confección de prendas de vestir, generando así que este sea el sector con mayor población laboral y por tanto el de mayor solidez en la industria. (Ver anexos)

#### 8.2.2.4.2 *Empresas de Agroindustria.*

Nicaragua es un país de tradición agrícola y ganadera. Ambos rubros han sido parte fundamental en las exportaciones desde hace más de 150 años y sus principales cultivos de exportación son:

- Café.
- Carne y sus derivados.
- Pescados y Mariscos.
- Azúcar.
- Maní.
- Ganado en Pie.
- Quesos.
- Frijoles.
- Bananos.
- Madera.

Los principales sub-sectores para oportunidades de inversión dentro del régimen de Zonas Francas en la agroindustria son los siguientes:

**Mariscos y pescados:** La posición geográfica del país, con costas en el mar Caribe y el océano pacífico con una extensión de 538 km<sup>2</sup> y 350 km<sup>2</sup> respectivamente y una extensa red de ríos y recursos hidrográficos, convierten a los sectores relacionados con la pesca competitiva.

**Tabaco:** La especialidad de Nicaragua es la producción de Tabaco (puro) Premium. El proceso agroindustrial del tabaco toma de cinco a seis meses para cosecharlo, de 4 a 6 meses para fermentarlo, clasificarlo y curar las hojas de tabaco. Los puros de Nicaragua están catalogados como los mejores del mundo.

**Productos Lácteos, Carnes y derivados:** Nicaragua tiene una producción estimada de 191 millones de galones de leche. Se destino 98.6

millones galones para el acopio y 19.4 millones galones para la leche pasteurizada. Las exportaciones anuales de queso y leche en polvo están por el orden de US\$ 76 millones de dólares y US\$ 34 millones de dólares respectivamente. La industria de carnes y sus derivados, gracias a su potencial y su importancia para el país, ha sido incluida dentro de los productos de la apuesta exportadora del Gobierno.

#### **8.2.2.4.3 *Empresas de BPO.***

La industria de Servicios Tercerizados (Business Process Outsourcing o BPO, por sus siglas en inglés) ha tenido un alto crecimiento en los últimos años tanto en Nicaragua como en la región centroamericana. Esta industria engloba servicios de: call center, tele-ventas, atención al cliente, procesamiento de datos y cobranza, entre otros.

El Régimen de Zonas Francas, registra actualmente 11 empresas que generan 1,905 empleos directos. Es un sector que se percibe continuara creciendo durante los años 2011 y 2012.

#### **8.2.2.4.4 *Empresas de Manufactura Ligera.***

Dentro de estas empresas se encuentran las que se dedican a la fabricación de accesorios médicos, arneses automotrices, fabricación e insumos de calzados y las de compra y venta de textil.

#### **8.2.2.4.5 *Servicios y accesorios dentro del régimen de Zonas Francas.***

Las empresas de servicios y accesorios son las que se dedican a la fabricación de cajas de cartón, hilos, bordados y etiquetas, lavandería, metal mecánica, muebles, mofles y accesorios, otros insumos y accesorios, repuestos y accesorios, serigrafía y fibra de vidrio y plástico.

### **8.2.3 *Estadísticas del avance del Régimen de Zonas Francas en los últimos años.***

El Régimen de Zonas Francas establecidos en nuestro país Nicaragua se ha consolidado de manera impresionante en estos últimos años según los datos que reflejan las estadísticas elaboradas hasta el año 2010.

Cuadro No. 3 Evolución del Régimen de Zonas francas en Nicaragua.

EVOLUCION DE LAS ZONAS DE LIBRE COMERCIO							
DESCRIPCION	UNIDADES	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Parques industriales activos	Unid.	25	27	32	37	49	49
Empresas usuarias activas	Unid.	95	99	120	129	138	147
Trabajos directos creados	Miles	75	80.5	88.7	73.2	71.4	84.9
Trabajos indirectos creados	Miles	225	242	266	220	214	255
Trabajos creados en total	Miles	300	322	355	293	286	340
Área de piso industrial	Miles mts <sup>2</sup>	757	850	1000	1024	1418	1398
Exportación	Millones \$	700	895	1243	1248	1233	1574

Fuente: Comisión Nacional de Zonas Francas, Directorio Industrial (2011-2012).

En esta se logra observar el incremento de las exportaciones, alcanzando los mil quinientos setenta y cuatro millones de dólares, datos que representan un incremento del 28% con relación al año anterior.

La clave para que Nicaragua haya logrado exportaciones históricas, tiene que ver con las estrategias de diversificación de los mercados. En el 2010, las exportaciones hacia los Estados Unidos crecieron en un 14%, producto del Tratado de Libre Comercio DR-CAFTA y el crecimiento en metros cuadrados de telas fue de un 18%.

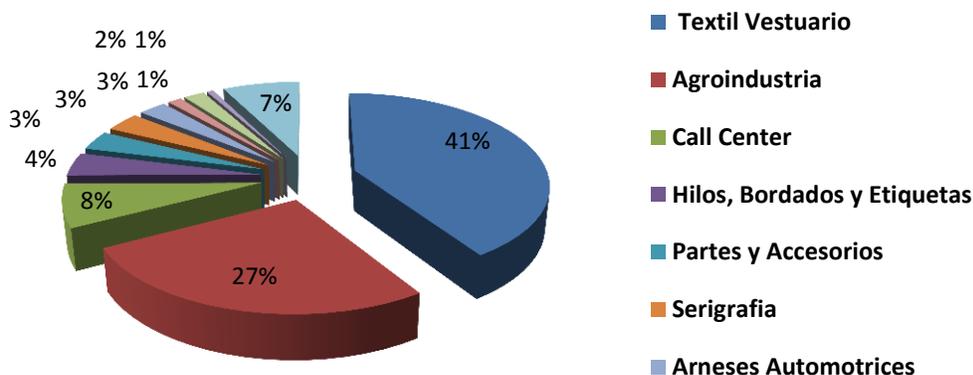
Adicionalmente Nicaragua se encuentra abriendo el mercado de Venezuela y otros mercados como Rusia y China Taiwán. Existen también grandes esfuerzos para entrar al mercado Europeo, luego de la firma de los Acuerdos de Asociación.

### 8.2.3.1 Actividades industriales en las Zonas de libre comercio por sector.

Se ha mencionado con anterioridad que las empresas pertenecientes al régimen de Zonas Francas tienen la opción de invertir en diferentes rubros y según los datos que reflejan las últimas estadísticas publicadas por la Comisión Nacional de Zonas Francas en su Directorio Industrial (2011-2012), la industria textilera es la que se encuentra más consolidada en nuestro país.

Grafico No. 4 Actividades industriales en las zonas de libre comercio por sector.

### ACTIVIDADES INDUSTRIALES EN LA ZONAS DE LIBRE COMERCIO POR SECTOR.



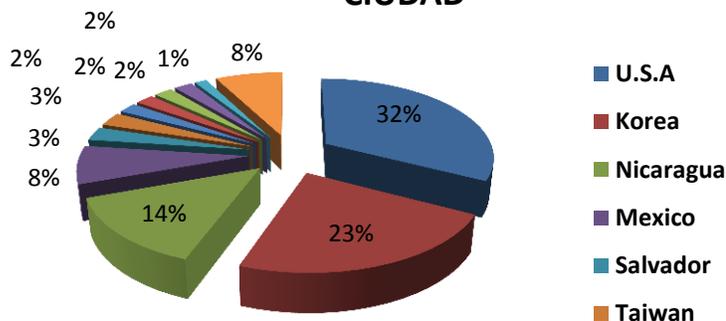
Fuente: Comisión Nacional de Zonas Francas, Directorio Industrial (2011-2012).

#### 8.2.3.2 Actividades industriales en las Zonas de libre comercio por ciudad.

El Régimen de zonas Francas se encuentra establecido en diversos países del mundo, entre ellos Nicaragua, que es uno de los tres países con mayor presencia de empresas de este régimen en su territorio, según los datos reflejados en las estadísticas.

Grafico No. 5 Actividades industriales en las Zonas de libre comercio por ciudad.

### ACTIVIDADES INDUSTRIALES EN LA ZONAS DE LIBRE COMERCIO POR CIUDAD



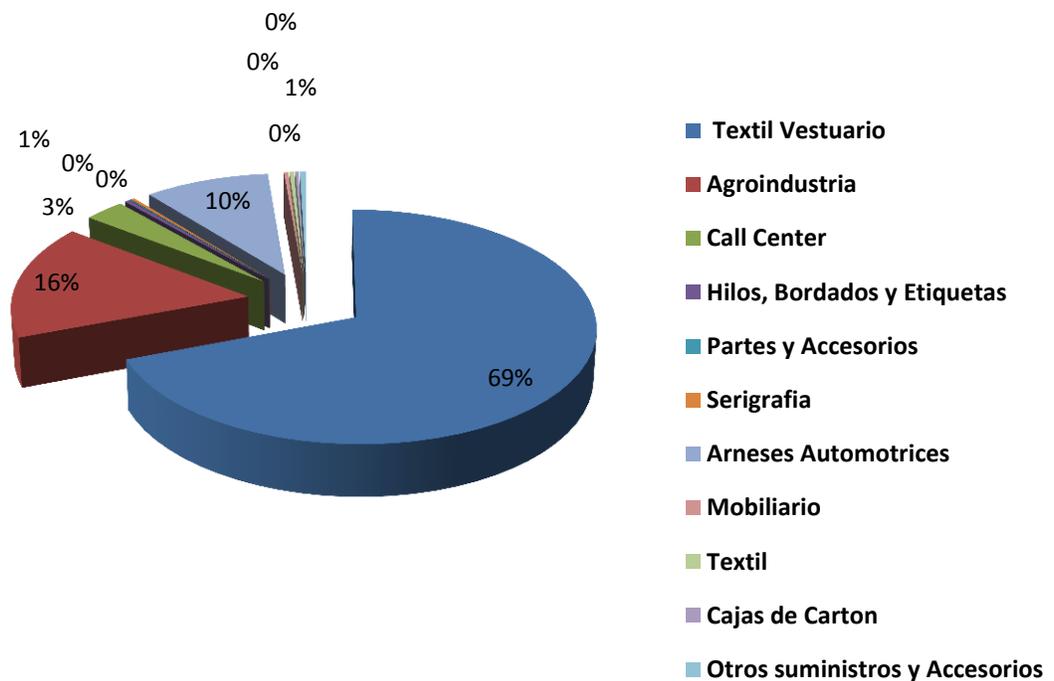
Fuente: Comisión Nacional de Zonas Francas, Directorio Industrial (2011-2012).

### 8.2.3.3 Distribución del trabajo por sector en las Zonas de libre comercio.

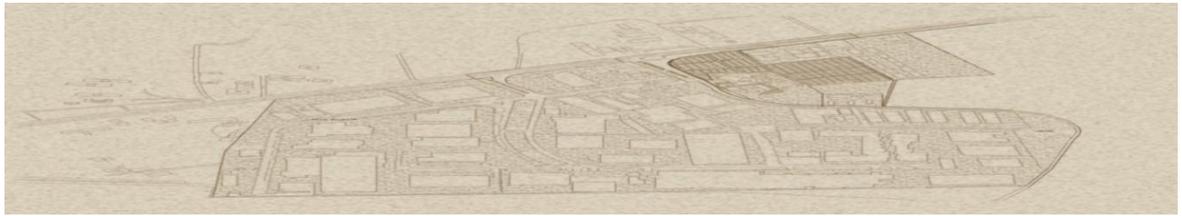
La población laboral en las empresas de Zonas Francas en nuestro país, se encuentra definido por el sector de mayor auge en este momento, el cual es según las estadísticas la industria textilera.

Grafico No. 6 Distribución del trabajo por sector en las zonas de libre comercio.

#### DISTRIBUCION DEL TRABAJO POR SECTOR EN LAS ZONAS DE LIBRE COMERCIO



Fuente: Comisión Nacional de Zonas Francas, Directorio Industrial (2011-2012).



### 8.3 Descripción y Caracterización del Espacio Urbano en Estudio.



### 8.3.1 *Localización del sitio en estudio.*

#### 8.3.1.1 **Criterios y determinantes en la selección del sitio en estudio.**

La razón principal en la que se basó la selección del sitio, fue que este presentaba la intervención de tres factores que influenciaron de manera trascendental su dinámica de desarrollo local, provocando así la transformación del paisaje a causa de estos.

Los factores son los siguientes:

- Factor Industrial (Parque Industrial Las Mercedes)
- Factor Comercial (Mercado espontáneo)
- Factor Ambiental (Entorno Socio Espacial)

Estos factores son determinantes que nos permitirán desarrollar el tema, en base a los <sup>4</sup>instrumentos de Transformación y Gestión urbana. Además podremos analizar la situación actual en la que se encuentra el sector que se ha escogido, las diversas problemáticas en el entorno socio espacial y ambiental, así mismo los cambios identificados en el paisaje urbano de este. (Ver Plano No.0)

Otro aspecto importante que se retomó en la selección del sitio, fue la dinámica de transporte que presenta la zona, pues es posible analizar el pase de la carretera Panamericana, el transporte hacia los departamentos del norte de nuestro país y el transporte generado por el parque industrial Las Mercedes.

Cabe destacar que también es de suma importancia analizar el papel que han jugado las distintas instituciones gubernamentales en el proceso de transformación que ha experimentado el sitio.

#### 8.3.1.2 **Macro-Localización.**

El sitio de estudio se localiza en la ciudad de **Managua** capital de la república de **Nicaragua**, situada en el sector central del departamento del mismo nombre, la cual representa su principal centro urbano.

---

<sup>4</sup> Que son: Gobernabilidad, Planificación territorial, Planificación urbanística, Gestión del suelo, Gestión de recursos y Morfología urbana

Ilustración No. 1 Mapa de la república de Nicaragua.



Fuente: En línea en página de Wikipedia sobre Distritos de Managua.

Managua posee una extensión territorial de 339.5 km<sup>2</sup> y una población de 1, 374,025 en una densidad poblacional de 306 habitantes por Km<sup>2</sup>, (según datos obtenidos del censo 2005).

Ilustración No. 2 Mapa del municipio de Managua.



Fuente: En línea en página de Wikipedia sobre Distritos de Managua.

Plano No. 0 Plano base

El Municipio de Managua se divide en **7 Distritos** de acuerdo a la ordenanza territorial emitida el 26 de junio del año 2009, .El séptimo fue el resultado de dividir el distrito VI en dos de tamaño proporcional.

**Ilustración No. 3 División Política Administrativa del municipio de Managua.**



Fuente: En línea [http://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:Distrito\\_de\\_Managua.svg](http://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:Distrito_de_Managua.svg)

### 8.3.1.3. Micro-Localización.

#### 8.3.1.3.1 Distrito VI.

Se localiza al este del municipio de Managua, limita al norte con el Lago de Managua, al Sur con el distrito No. 7, al Este con el municipio de Tipitapa y al Oeste con los distritos No. 4 y 7. Es considerado uno de los más importantes de la capital, en el que se encuentra ubicado el único Aeropuerto Internacional de Nicaragua. (Ver Plano No.1)

Posee un alto índice de desarrollo industrial, almacenamiento y transporte, en la parte Este, se encuentra restringido en su desarrollo urbano por la presencia del Aeropuerto Internacional (Área de Restricción Aérea) y la zona acuífera que abastece gran parte del servicio de agua potable de Managua.

Es uno de los distritos de mayor contaminación ambiental debido a su desarrollo habitacional desordenado y por ser el segundo más densamente poblado.

Dada su ubicación, este distrito constituye la primera cara que percibe de Managua el visitante internacional, ya que en él se ubica la única entrada del aeropuerto hacia la ciudad, contando con los hoteles Camino Real, Las Mercedes y Estrella.

Es el distrito más grande del municipio de Managua y le da la ventaja de contar con la mayoría de unidades de transporte que recorren todos los barrios incluyendo aquellos que van a la zona franca las mercedes, como son los buses que salen del actual mercado Roberto Huembes. Además se localizan dos mercados importantes como son El Mayoreo y El Iván Montenegro.

El número total de viviendas de este distrito es de 48,746<sup>5</sup>, este refleja una seria problemática con respecto a la contaminación ambiental debido a su desarrollo habitacional desordenado en su extremo oriental y al ser el segundo más densamente poblado, por las características habitacionales que presenta, concentrando el mayor número de colonias populares, urbanizaciones progresivas y asentamientos espontáneos del municipio. A pesar de esto a lo largo de la carretera norte se ubican 47 de las principales industrias que existen en el país, constituyendo así este sector como uno de los principales generadores de empleo de la ciudad capital. Entre las principales empresas se encuentran la Zona Franca, la Empresa Cervecera Nacional de Nicaragua, la Embotelladora Nacional de Nicaragua, Laboratorios Ramos, la SIEMENS, Tabacalera Nacional, CARNIC, entre otras.

**Foto No. 3 Entrada Principal del Parque Industrial Las Mercedes.**



Fuente: Fotos tomadas por Ely Medina y Darling Meza Septiembre 2011.

<sup>5</sup> Este dato está basado en la antigua división política administrativa del municipio de Managua, pues en el año 2009 se emitió una nueva ordenanza territorial que delimitó los nuevos distritos, pero no se encontró información actualizada de estos.

Plano No. 1 Macro-Micro Localización.

### 8.3.2 *Delimitación del espacio urbano del sitio en estudio.*

Se ha delimitado una zona que se localiza en la carretera norte y parte de la urbanización Monte Cristi, en el km11 hasta el parque industrial Zona Franca Las Mercedes, con un radio de afectación de 500 metros aproximadamente.(Ver Plano No.2)

#### **Limites inmediatos de la zona de estudio:**

- Al norte: sector noreste del aeropuerto.
- Al sur: sector sureste del Aeropuerto
- Al este: residencial casa real y Aeropuerto.
- Al oeste: Monte fresco.

Abarcamos el parque industrial más grande del país zona franca Las Mercedes, las instituciones: MARENA, Universidad Agraria y aeropuerto internacional Augusto Cesar Sandino, así como también los barrios El Rodeo, El Rodeíto, un barrio espontáneo (Santa Elena) y la residencial Monte Cristi.

**Foto No. 4** Limites inmediatos a la Zona de estudio.



Fuente: Corporación de Zonas Francas. En línea [www.czf.com.ni](http://www.czf.com.ni) página principal.

Plano No. 2 Ubicación de sitio.

### **8.3.3 Caracterización del sitio en estudio.**

#### **8.3.3.1 Localización.**

El parque industrial zona franca las Mercedes se encuentra localizado en el costado noreste de la ciudad de Managua, al igual que otros parques que se localizan en la carretera norte , siendo este el de mayor área con 44 manzanas.

#### **8.3.3.2 Entorno.**

En el entorno del parque industrial Las Mercedes se encuentra el Aeropuerto Internacional Augusto Cesar Sandino, la universidad Agraria y las instituciones del MARENA etc. (Ver Plano No.3)

En su acceso principal se localiza un mercado que se creó de forma espontánea, este representa un problema en las horas de salida y entrada de los trabajadores.

##### **8.3.3.2.1 Mercado espontaneo en el acceso a la Zona Franca.**

Se localiza en la entrada principal de los trabajadores que laboran en este parque industrial y contiguo al mismo en el costado sur se encuentra una zona de subcentro, en la cual se ofrecen diversos servicios como: bancos, clínicas, CDI y zona de recreación.

##### **8.3.3.2.2 MARENA.**

Se ubica en el costado norte de la zona franca, es una institución destinada a la preservación y el cuidado del medio ambiente, que funciona como un ente regulador, que prevé las normas y sanciones, destinadas al uso adecuado del este.

##### **8.3.3.2.3 Universidad Nacional Agraria.**

Se localiza en el km12 de carretera norte, el área del campus es aproximadamente de 32 km<sup>2</sup>, la población estudiantil de esta alma mater es de 2,685 estudiantes, dividido en cuatro facultades: facultad de ciencia animal, facultad de desarrollo rural, facultad de agronomía y facultad de recursos naturales. El número de edificios del campus es de 40, divididos en 13 grupos.

Plano No. 3 Equipamiento.

Foto No. 5 Instalaciones de la Universidad Nacional Agraria.



Fuente: Foto tomada por Ely Medina y Darling Meza, Septiembre 2011.

#### 8.3.3.2.4 *Aeropuerto Internacional Augusto C. Sandino.*

Situado en Managua, es el único Aeropuerto Internacional del país. Desde 1983 es administrado por la Empresa Administradora de Aeropuertos Internacionales (EAAI), que funciona como una entidad descentralizada o autónoma del Estado de Nicaragua con patrimonio propio, personería jurídica y duración indefinida.

Foto No. 6 Aeropuerto Internacional "Augusto Cesar Sandino"



Fuente: Foto tomada por Ely Medina y Darling Meza, Septiembre 2011.

### 8.3.3.3 Barrios y Urbanizaciones.

El espacio urbano que comprende el sitio en estudio abarca dos barrios: El Rodeo y Rodeíto y un residencial: Monte Cristi. (Ver Plano No.4)

En general en el distrito se contabilizan 171 barrios, de los cuales la mayor parte de estos (85 barrios), corresponden a asentamientos espontáneos que se han formado sin ninguna planificación municipal, sino para satisfacer las necesidades de la población y 31 que se clasifican como barrios populares. Sin embargo cuenta con 47 urbanizaciones progresivas que nos indica que el distrito aun sigue poblándose. Además se encuentran 4 residenciales y 4 comarcas en la parte rural de este sector siendo esta una zona de expansión urbana.

Cuadro No. 4 Datos Poblacionales de los barrios en estudio.

DATOS POBLACIONALES DE BARRIOS EN ESTUDIO						
NOMBRES	N° DE VIVIENDAS		HABITANTES		DENSIDAD POBLACIONAL. Hab/Viv	
	INIDE (2 005)	ALMA (1 999)	INIDE (2 005)	ALMA (1 999)	INIDE (2 005)	ALMA (1 999)
EL RODEITO	429	128	2109	793	4.92	6.2
EL RODEO	203	352	1018	2182	5.01	6.2

Fuente: Alcaldía de Managua, Dirección General de Medio Ambiente y Urbanismo.

#### 8.3.3.3.1 El Rodeo y Rodeíto.

En barrio el rodeo surgió en 1960 como un asentamiento espontáneo de personas que se trasladaron del barrio laberinto, este se ubicaba anteriormente donde hoy en día son las instalaciones del Parque Industrial Las Mercedes y ha experimentado un acelerado crecimiento poblacional, por tal razón se ha expandido hacia el norte formándose así un anexo al barrio llamado Rodeíto.

La población de los dos barrios es de 3,127 habitantes y se contabilizan alrededor de 602 viviendas, las cuales cuentan con los servicios básicos de agua y energía eléctrica, mas no así el de alcantarillado sanitario, ocasionado así un grave problema de contaminación ambiental por la evacuación de las aguas residuales.

Plano No. 4 Tipología de Viviendas y Riesgo Geológico.

Foto No. 7 Infraestructura del barrio El Rodeo.



Fuente: Foto tomada por Ely Medina y Darling Meza, Septiembre 2011.

#### 8.3.3.3.2 Residencial Monte Cristi.

El residencial Monte Cristi se ubica en el Km 10 ½ de la carretera Norte, no obstante a pesar de localizarse dentro del sitio en estudio, se encuentra muy alejado de los barrios y del parque industrial Las Mercedes. En este se ubican viviendas de 98 mts<sup>2</sup>, que cuentan con los ambientes básicos de una casa de habitación y con los servicios necesarios para el funcionamiento de la misma.

Foto No. 8 Perspectiva Interna de modelos del Residencial Monte Cristi.



Fuente: [www.google.com](http://www.google.com)

#### 8.3.3.4 Riesgo Geológico.

La zona de estudio se encuentra afectada por la falla del Aeropuerto y la falla las Mercedes, la cual afecta a la mayoría de los barrios del distrito.

### 8.3.3.5 Infraestructura y Equipamiento.

En cuanto a la infraestructura física del sitio en estudio podemos afirmar que este cuenta con los servicios básicos de agua, energía eléctrica, alumbrado público y el de alcantarillado sanitario en las instituciones públicas y privadas, mas no así en los barrios aledaños los cuales presentan graves problemas de contaminación ambiental, además de que las calles y los cauces no se encuentran tratados. (Ver Planos No. 5, 6,7)

Foto No. 9 Contaminación ambiental del barrio El Rodeo.



Fuente: Foto tomada por Ely Medina y Darling Meza, Septiembre 2011.

Dentro del equipamiento de la zona de estudio se encuentran: un centro de salud, escuelas, zonas de recreación (canchas y parques), iglesias evangélicas y católicas, una casa comunal, dos farmacias, una funeraria, una panadería y pulperías.

Foto No. 10 Centro de salud en el barrio El Rodeo.



Fuente: Foto tomada por Ely Medina y Darling Meza, Septiembre 2011.

Plano No. 5 Red de Agua Potable.

Plano No. 6 Red de Alcantarillado Sanitario.

Plano No. 7 Red Vial.

### 8.3.3.6 Uso de suelo.

Según los Planes Parciales de Ordenamiento Urbano del municipio de Managua, las zonas estipuladas para desarrollarse en el sector de estudio son las siguientes:

**a) Zona de Reserva Natural de Parques Nacionales (RN-1):** Les corresponden las áreas destinadas al esparcimiento y recreación activa y pasiva. Cualquier construcción habitable en los bordes de las Lagunas, debe respetar un retiro mínimo de 150,00 m a partir de dichos bordes; pueden realizarse construcciones sin techo para recreación pasiva y/o activa. El área mínima de parcela contemplada es de 1 000,00 m<sup>2</sup>. (Ver Plano No.8)

**b) Zona de Equipamiento de Transporte Aéreo (ET-1):** Le corresponde un rectángulo cuyo eje coincide con el eje de la Pista de aterrizaje del Aeropuerto. Área mínima de parcela: 1 750,00 m<sup>2</sup>.

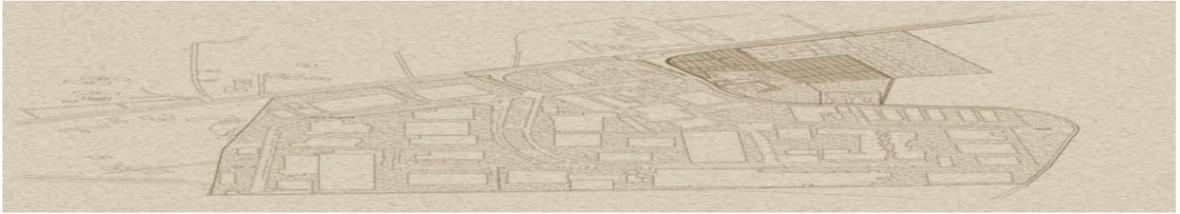
**c) Zona de Producción de Industria Liviana (PI-1):** Corresponde a áreas industriales no molestas ni nocivas. Área mínima de parcela: 1 750,00 m<sup>2</sup>.

El sector de estudio se encuentra equipado con: la gasolinera Esso, el hotel Las Mercedes, la Universidad Nacional Agraria, el Aeropuerto Internacional de Managua, el mercado espontáneo, la Zona Franca "Las Mercedes", el restaurante Las Mercedes y una zona de subcentro(clínicas, bancos, oficinas y zonas de recreación)

### 8.3.3.7 Uso potencial del suelo.

Las potencialidades para el crecimiento están ubicadas en costado sur del sector de estudio, de acuerdo a la regulación vigente se destinan para el uso habitacional y de cultivos, actualmente se encuentran baldías.

Plano No. 8 Uso del suelo.



## 8.4 Transformaciones Urbanas y problemáticas existentes en el sector Zona Franca Las Mercedes.



### 8.4.1 *Parque Industrial Zona Franca Las Mercedes.*

Este es el parque más importante del país con más de 20 años de laborar en el sector industrial textil y otras ramas. Ubicado en el costado noreste de la ciudad de Managua, capital de Nicaragua, en el km 12 ½ de la Carretera Norte.

Foto No. 11 Vista aérea del parque Industrial Las Mercedes.



Fuente: Corporación de Zonas Francas. En línea [www.czf.com.ni](http://www.czf.com.ni) página principal.

#### 8.4.1.1 **Área y Distribución.**

El parque industrial zona franca las Mercedes tiene un área de 44 manzanas, lo que lo convierte en el más grande de todos los que se localizan en este sector. Dentro de esta se ubican 27 módulos de zona franca, estos una vez que son arrendados tienen una administración independiente.

#### 8.4.1.2 **Infraestructura física de los módulos de Zonas Francas (1,200 mts<sup>2</sup>).**

Se ofrece diversidad de naves industriales. Módulos mínimos de 20 metros de ancho por 60 metros de largo, con altura mínima en sus costados de 6 metros y en la cumbre la altura máxima es de 7 metros.

Cuentan en su mayoría con áreas de doble nivel que contienen: Oficinas administrativas, bodegas, sanitarios, muelles de descarga, área de parqueo y otros.

Existe área suficiente para el parqueo de contenedores dentro del parque, con vigilancia perimetral.

**Foto No. 12** Perspectiva Interna de los módulos de Zonas Francas.



Fuente: Corporación de Zonas Francas. En línea [www.czf.com.ni](http://www.czf.com.ni) página principal.

#### **8.4.1.3 Energía Eléctrica.**

El parque industrial zona franca Las Mercedes tiene la posibilidad de conectarse a tres (3) circuitos existentes. Dos circuitos están conectados a la sub estación "Tipitapa" y uno a la sub estación "Oriental" en un radio de 4 kilómetros.

Línea eléctrica de 13.8 kv con capacidad instalada actual de 12 Mva, con voltaje de entrega de 7.6/13.2 Kv y el calibre del conductor de la derivación es 3/0, donde están conectados 185 Kva.

Se está desarrollando proyecto de instalación de línea de 138 Kv, conectada al sistema eléctrico nacional y construcción de subestación independiente de 15 Mva, en los predios próximos al parque que facilitará la compra directa a los generadores con tarifas competitivas.

#### 8.4.1.4 Servicio de Agua Potable.

Cuenta con un sistema de abastecimiento de agua potable, con una red de distribución interna alimentada por la Empresa de Acueductos y Alcantarillados (ENACAL).

Se tiene el proyecto de interconexión del sistema público de abastecimiento de agua con un pozo con capacidad aproximada de 200gal/min. y tanque de almacenamiento de 200,000 galones, que abastecerán de forma efectiva todo el parque industrial.

Foto No. 13 Tanques de drenaje en el Parque Industrial Las Mercedes.



Fuente: Corporación de Zonas Francas. En línea [www.czf.com.ni](http://www.czf.com.ni) página principal.

#### 8.4.1.5 Sistema de drenaje pluvial.

Se cuenta con un sistema de drenaje que asegura una adecuada convergencia entre la estructuración interna y externa de los sistemas de drenaje, tanto del parque, como de la ciudad capital.

#### 8.4.1.6 Mantenimiento Básico de los edificios y medio ambiente.

Existen programas de mantenimiento preventivo y correctivo, con el objetivo de lograr el buen funcionamiento en los edificios y la infraestructura del parque. Además de una estrecha cooperación con las autoridades en lo relacionado a la conservación y mejora del medio ambiente, para asesorar a los administradores y clientes en el desarrollo de su gestión.

#### 8.4.1.7 Seguridad.

Con el objetivo de brindar seguridad a la población que labora en el parque industrial, cada modulo de zona franca cuenta con salidas de emergencia, extinguidores y un sistema integral de protección contra incendio, que consiste en una red de 23 hidrantes periféricos en las calles y avenidas conectados a la red pública de agua potable. También 134 gabinetes instalados dentro de las naves industriales, con 3 sistemas hidroneumáticos instalados en la red, L18\_37/38\_L41/44.

Adicionalmente, está en proceso el proyecto de "Sistema perimetral contra Incendios" que tendrá otro anillo perimetral independiente del actual.

#### 8.4.1.8 Medio ambiente.

Durante mucho tiempo las zonas franca han sido considerado como un medio contaminante para la población, por lo que en el parque industrial zona franca Las Mercedes se invierte un determinado capital para el cuidado del medio ambiente, existiendo así una unidad que prevé el impacto que generan las aguas, los vapores y cualquier tipo de desecho, con el objetivo de darle el tratamiento adecuado de manera que este no perjudique en ninguna forma a la población.

Además de esto se opta por la conservación de la flora y la fauna en los parques industriales, existiendo así áreas verdes que funcionan como pulmones para la purificación del aire y la recreación de los trabajadores.

Foto No. 14 Áreas verdes dentro del parque industrial Las Mercedes.



Fuente: Corporación de Zonas Francas. En línea [www.czf.com.ni](http://www.czf.com.ni) página principal.

#### 8.4.1.8.1 *Plantas de Tratamiento.*

Cuentan con tres plantas de tratamiento de aguas residuales. Dos de ellas de uso general, con aireación natural, tratamiento biológico, físico y químico y suficiente capacidad para procesar escalas importantes de mts<sup>3</sup> de aguas industriales. La tercera es del tipo aaa, especial para empresas con procesos industriales "húmedos", con capacidad de bbb mt<sup>3</sup> diarios.

Foto No. 15 Plantas de tratamiento de aguas residuales.



Fuente: Corporación de Zonas Francas. En línea [www.czf.com.ni](http://www.czf.com.ni) página principal.

#### 8.4.1.9 *Administración.*

El parque industrial Las Mercedes, por ser de carácter estatal se encuentra administrado de manera general por la Corporación de Zonas Francas.

Foto No. 16 Área Administrativa dentro del Parque Industrial Las Mercedes.



Fuente: Foto tomada por Ely Medina y Darling Meza, Septiembre 2011.

No obstante una vez que los módulos son arrendados a los diferentes inversores (coreanos, alemanes, japoneses, mexicanos etc.), estos adquieren los derechos de establecer sus propias política de administración.

**Foto No. 17 Empresas usuarias en el parque industrial Las Mercedes.**



*Fuente: Foto tomada por Ely Medina y Darling Meza, Septiembre 2011.*

#### **8.4.1.10 Población Laboral.**

En este parque industrial laboran aproximadamente 80,000 personas, provenientes de diversos sectores de la capital, de los cuales podemos mencionar: Tipitapa, Ciudad Sandino, Bello Horizonte, Mayoreo, Las Américas 1,2 y 3 etc.

Las políticas de trabajo, depende de la zona franca en que laboren. El horario de entrada es entre las 7 y las 8:30 am y de salida entre las 5 y 5:30 pm.

**Foto No. 18 Población laboral del Parque Industrial Las Mercedes.**



*Fuente: Foto tomada por Ely Medina y Darling Meza, Septiembre 2011.*

## **8.4.2 Dinámica de Crecimiento del sector de estudio Zona Franca Las Mercedes.**

El sector de estudio como se ha mencionado en el capítulo anterior comprende los barrios El Rodeo y Rodeíto, el residencial Monte Cristi y el tramo de la Zona Franca Las Mercedes.

La dinámica de crecimiento de este sector se ha desarrollado de manera imponente en el tramo de la Zona Franca Las Mercedes más que en los barrios aledaños y la urbanización, debido al acelerado proceso de evolución y consolidación de este parque industrial.

### **8.4.2.1 El Rodeo y El Rodeíto.**

#### **8.4.2.1.1 Historia.**

El barrio El Rodeo se formó para el año de 1960 como un asentamiento espontáneo con personas en su mayoría procedentes del campo. Hoy en día tienen legalizadas sus propiedades puesto que fueron beneficiados por la ley 86 de la propiedad lo cual les da seguridad a la tenencia de sus viviendas.

Lo que se conoce actualmente como el rodeo, en sus inicios era una hacienda llamada del mismo nombre (rodeo), de la cual se adoptó este nombre, su propietario era el señor Rafael Cabrero, al cual en 1979 le confiscaron sus tierras, lo que permitió que el barrio se expandiera al norte, surgiendo de esta forma el barrio el rodeíto y los aceitunos.

No obstante a pesar del poco tiempo de su creación, el barrio ha avanzado en la creación del equipamiento necesario para su comunidad.

#### **8.4.2.1.2 Equipamiento.**

- Educación.

En lo relacionado a la educación el barrio El rodeo cuenta con una escuela de primaria, con cuatro aulas de clases.

- Salud.

El rodeo cuenta con un centro de salud que atiende a toda la población del barrio y áreas aledañas.

- Recreación.

El Barrio El Rodeo cuenta con un campo de baseball, una cancha de baloncesto y un pequeño parque para la recreación de sus habitantes.

También el barrio cuenta con una iglesia católica y varias evangélicas.

De igual forma también se han realizado mejoras en cuanto a su infraestructura, ya que actualmente el barrio cuenta con los servicios de agua, energía eléctrica, alumbrado público y recientemente se realizó el revestimiento de su calle principal.

Sin embargo aun persisten problemáticas como el tratamiento de las aguas residuales ya que el barrio El Rodeo no cuenta con los servicios de alcantarillado sanitario, los hogares ubicados a orillas de la carretera panamericana eliminan las aguas grises provenientes del uso en la cocina y el aseo personal, a través de una canaleta la cual tiene la finalidad de evacuar aguas pluviales de dicha carretera, cabe señalar que cuando se acumula basura y algunos sedimentos en algunas partes de este canal el agua se estanca, tomando un aspecto muy oscuro y fétido.

#### **8.4.2.1.3 Economía.**

La mayoría de los hogares del barrio El Rodeo depende del trabajo asalariado, para satisfacer sus necesidades. Los habitantes laboran en entidades aledañas al barrio, tales como MARENA, UNA, Zona Franca Industrial, CARNIC, Aduana de Nicaragua y el Aeropuerto Internacional. Otra parte depende de pequeños negocios tales como pulperías, venta de comida, renta de cuartos a estudiantes universitarios, ventas de alimentos, además de una fábrica de bloques y una mínima parte de la población se dedica a la agricultura.

En fin podemos decir que la dinámica de crecimiento en el barrio se ha dado a raíz de las necesidades que este presenta y como una solución a dichas.

#### 8.4.2.2 Residencial Monte Cristi.

Este residencial oferta viviendas de 98 mts<sup>2</sup> de área construida en un lote de 243 vrs. Las viviendas son de una planta y cuentan con los siguientes ambientes:

Foto No. 19 Residencial Monte Cristi



Salas/antesalas: 1  
Cuartos: 4  
Baños: 3  
Garajes: 2

Fuente: [www.google.com](http://www.google.com)

#### 8.4.2.3 Zona Franca Las Mercedes.

El surgimiento de la Zona es producto de acontecimientos que sin duda han marcado el avance del país en todos los aspectos, tanto en lo social, económico como político.

Cabe destacar que la estabilidad y confianza que ofrece el país ha sido de mucho valor para los inversionistas, pues uno de los puntos que consideran antes de hacer la inversión es la seguridad y hoy en día, Nicaragua es probablemente el país más seguro en Centroamérica. Estas condiciones han permitido el fuerte desarrollo de las industrias pertenecientes al Régimen de Zona Francas en Nicaragua, el Parque industrial Las Mercedes se ha llenado, ya casi está en su máxima capacidad. No obstante la Comisión Nacional de Zonas Francas sigue haciendo un llamado al sector privado para que invierta en parques industriales, argumentando que realmente se han perdido oportunidades de atraer nuevas empresas por la falta de techos industriales.

Este desarrollo masivo ha generado una dinámica de crecimiento poblacional impresionante en el sector, a la fecha en este parque industrial laboran aproximadamente 80,000 personas, este efecto se encuentra totalmente ligado al desarrollo del mismo pues representa una fuente directa de trabajo y personas de

diversos sectores acuden cada vez más a sus instalaciones, con el fin de solucionar su problemática de desempleo.

**Foto No. 20** Entrada principal de los trabajadores al parque industrial Las Mercedes.



*Fuente: Foto tomada por Ely Medina y Darling Meza, Septiembre 2011.*

#### 8.4.2.3.1 **Zona de Subcentro.**

El Reglamento del decreto de la Zonas Francas Industriales de Exportación señala que se pueden construir como edificaciones opcionales de uso exclusivo del parque: oficina de delegación del ministerio del trabajo, clínicas, bancos y cafetería industrial. Sin embargo en el Parque industrial Las Mercedes la construcción de estas edificaciones no ha surgido de manera opcional, sino de forma necesaria puesto que es una demanda latente de las personas que laboran diariamente en este sector. (Ver anexos)

**Foto No. 21** Zona de Subcentro.



*Fuente: Foto tomada por Ely Medina y Darling Meza, Septiembre 2011.*

Esta Zona de subcentro se ubica frente a la entrada peatonal del Parque Industrial y forma parte del proceso de crecimiento que este ha experimentado a lo largo de estos años.

En ella se ubican seis clínicas: Clínica Aleman Nicaragüense, Clínica Pediátrica, Clínica Bautista, Clínica Robesa, Policlínica Oriental y Clínica Monte España; un banco: Bancentro; un CDI; Oficinas de delegaciones: PAME, MITRAB, ALPAC, INATEC, Nica Importaciones y áreas de recreación: una cancha de Volleyball y Basketball, kioscos de comidas rápidas etc.

**Foto No. 22 Sala de espera de la clínica Monte España.**



*Fuente: Foto tomada por Ely Medina y Darling Meza, Septiembre 2011.*

El CDI que se localiza en esta zona se creó con el fin de beneficiar a sus trabajadores, en este el trabajador que solicite este servicio paga una cuota simbólica y el resto del porcentaje lo asume la empresa.

**Foto No. 23 Aulas del CDI y área recreativa.**



*Fuente: Foto tomada por Ely Medina y Darling Meza, Septiembre 2011.*

Las oficinas de las diversas delegaciones se encuentran ubicadas en distintos puntos dentro de esta zona.

Las áreas recreacionales se ubican de manera céntrica, respecto a las demás edificaciones y algunas se encuentran en mal estado.

**Foto No. 24** Área recreativa en mal estado.



*Fuente: Foto tomada por Ely Medina y Darling Meza, Septiembre 2011.*

#### **8.4.2.3.2 Comercio Informal.**

En la entrada al complejo de fabricas de la Corporación de Zonas Francas Las Mercedes se ha formado un pequeño mercadito en el cual se contabilizaban en sus inicios, alrededor de 101 tramos fijos, además de 59 vendedores ambulantes de comida de seis de la mañana a ocho de la noche y 52 más de productos varios de las dos de la tarde a ocho de la noche.

**Foto No. 25** Mercado espontaneo ubicado en la estrada principal de los trabajadores.



*Fuente: Foto tomada por Ely Medina y Darling Meza, Septiembre 2011.*

Sin embargo debido al constante crecimiento de la población laboral que experimenta este parque y puesto que la creación de este mercado es producto de la necesidad de los mismo, como lo afirmo Herty (2004)...*“Es un hecho que el mercado brinda servicios a los trabajadores de las zonas francas, pero no podemos permitir que el desorden continúe creciendo de manera anárquica, tenemos que buscar un terreno para reubicarlos”*, ya que este seguía un proceso de continuo crecimiento de manera acelerada y desordenada.

Es decir, que fácilmente podemos indicar que a la fecha los mercaderes de este sector sobrepasan los 130, los cuales distribuyen ropa, zapatos, comida, queso, frutas y verduras, CD, abarrotes, entre otras cosas.

Estos comerciantes se incrementan más en los días de pago ya que aumentan los vendedores informales y consigo muchos delincuentes disfrazados de lo mismo.

#### **8.4.3 Transformaciones urbanas identificadas en el sector.**

El desarrollo de las actividad industrial en el sector provoco que este se transformara de forma espontanea, la consolidación del parque industrial Las Mercedes en el territorio, propició la modificación de este alterando el equilibrio de sus componentes básicos.

El artículo de una revista sostuvo que *“Como parte de la incontenible transición hacia una plena economía de mercado, se reactivaron las zonas de libre comercio, conocidas en Nicaragua y en el resto de los países centroamericanos como zonas francas y más recientemente como zonas de maquila”* (Revista Envío, 1993, pag.144).

Las empresas pertenecientes a ese régimen se encuentran establecidas y consolidadas en gran parte del territorio Nicaragüense y específicamente en su ciudad capital Managua, ocasionando de esta manera su participación inmutable en las transformaciones que esta ha experimentado en los últimos años, como son: la fuerte dinámica de crecimiento poblacional, el cambio de patrones de Uso del Suelo Urbano en diferentes zonas de la ciudad, del uso habitacional se pasa al uso comercial y/o mixto (vivienda y servicio), causando incompatibilidad en los usos del suelo existentes, deterioro de la imagen urbana,

problemas en la red vial, se acrecientan los problemas habitacionales ocasionados por la proliferación de Asentamientos Humanos Espontáneos; así mismo, surgen problemas con los servicios básicos de infraestructura.( Ver Plano No.9)

Actualmente el paisaje urbano que presenta del parque industrial Las Mercedes es producto de una trayectoria de años, en la que la intervención de los actores sociales y públicos ha transformado el territorio y sus componentes urbanos.

Nuestro estudio sobre las transformaciones urbanas identificadas en el sector zona Franca Las Mercedes aparece estructurado en cuatro acápite:

#### 8.4.3.1 Medio Ambiente.

El ambiente ha sufrido una serie de transformaciones puesto que el parque industrial Las Mercedes, por los procesos de producción que genera su actividad industrial, produce desechos sólidos, líquidos y gaseosos, que no son tratados con la debida rigurosidad y pasan a formar parte de los contaminantes del medio ambiente.

Además se le anexan los desechos sólidos que se producen a diario por la aparición del mercadito en sus inmediaciones, el cual genera una gran cantidad de desechos sólidos, que han puesto en peligro la navegación aérea en el Aeropuerto Internacional de Managua, ubicado a pocos metros del complejo de zonas francas.

**Foto No. 26 Transformación del medio ambiente a causa de los contaminantes.**



*Fuente: Foto tomada por Ely Medina y Darling Meza, Septiembre 2011.*

#### 8.4.3.2 Uso del suelo.

Se ha producido una incompatibilidad en uso del suelo de este sector, ya que según los Planes Parciales de Ordenamiento Urbano del municipio de Managua, este ha sido destinado para: Zona de Reserva Natural de Parques Nacionales (RN-1), Zona de Equipamiento de Transporte Aéreo (ET-1) y Zona de Producción de Industria Liviana (PI-1).

No obstante en el sector se ha desarrollado una zona de Subcentro y una zona de comercio informal, también cabe destacar que el tipo de industria que se desarrolla en este no cumple con las especificaciones señaladas en los planes, ya que esta mediante su proceso de consolidación, se ha transformado de una industria liviana a industria pesada. (Ver Plano No.9)

**Foto No. 27 Transformaciones del uso de suelo en la zona de estudio.**



*Fuente: Foto tomada por Ely Medina y Darling Meza, Septiembre 2011.*

#### 8.4.3.3 Equipamiento.

En este sector el equipamiento se ha transformado de manera necesaria, puesto que el existente no satisfacía la demanda generada por los trabajadores de este parque industrial, los cuales se encuentran en continuo crecimiento día a día y demanda cada vez más la construcción de nuevas edificaciones que brinden los servicios que estos requieren.

La forma de vida de estos trabajadores, los horarios poco flexibles a los que tienen que someterse y las responsabilidades que tienen que cumplir particularmente con la empresa y sus familiares, provoca la necesidad de

satisfacer diversos servicios de forma inmediata, por tal razón es que en el sector se ha creado en los alrededores del parque industrial una Zona de subcentro y una Zona de comercio informal.

*Foto No. 28 Creación de nuevos servicios en la zona de estudio.*



*Fuente: Foto tomada por Ely Medina y Darling Meza, Septiembre 2011.*

#### **8.4.3.4 Infraestructura.**

La infraestructura del sector ha sido transformada de manera trascendental, como consecuencia inmediata de los cambios referidos anteriormente, puesto que al modificar las actividades y dinámica de un sector, la infraestructura sigue la secuencia de transformación que experimenta el territorio.

##### **8.4.3.4.1 Servicios Básicos.**

El parque industrial Las Mercedes garantiza en sus instalaciones los servicios de agua, energía eléctrica, alcantarillado sanitario y recolección de basura, pero en las inmediaciones del mercadito los servicios de agua y luz eléctrica han sido suministrados de manera improvisada por los comerciantes, la recolección de la basura es uno de los problemas más latentes, pues no cuentan con este servicio, ni con el de alcantarillado sanitario.

##### **8.4.3.4.2 Espacios Públicos.**

El espacio público en el sector se ha perdido de manera progresiva, debido a la demanda de diversos servicios tales como: el mercadito informal, espacios de estacionamientos, paradas de buses espontaneas, circulación

vehicular y peatonal etc., los cuales han sido satisfecho mediante la utilización no planificada del territorio disponible, eliminando de esta forma los espacios destinados para uso público.

**Foto No. 29 Saturación de los espacios públicos exteriores del sector Las Mercedes.**



*Fuente: Foto tomada por Ely Medina y Darling Meza, Septiembre 2011.*

#### 8.4.3.4.3 Red Vial.

La carretera Panamericana es la principal vía de acceso al sector, esta conduce a la población del parque industrial a sus hogares, así mismo los vehículos de transporte pesado generados por la actividad industrial del sector y los buses que viajan de norte a sur del país. Todo este flujo vehicular generó la necesidad de ampliar las dimensiones de esta carretera, con el objetivo de amortiguar la demanda de este servicio.

**Foto No. 30 Carretera Norte.**



*Fuente: Foto tomada por Ely Medina y Darling Meza, Septiembre 2011.*

Así mismo se creó una rotonda que permite exclusivamente el cambio de dirección de las unidades de transporte público, taxis, camiones de descarga, ciclo taxis etc. que transitan a diario en el sector.

**Foto No. 31 Rotonda Las Mercedes.**



*Fuente: Foto tomada por Ely Medina y Darling Meza, Septiembre 2011.*

También se construyó una parada de buses planificada que se ubica en el costado norte de las instalaciones de la zona franca, con una capacidad de estacionamiento para 25 unidades en total.

**Foto No. 32 Paradas de buses planificadas.**



*Fuente: Foto tomada por Ely Medina y Darling Meza, Septiembre 2011.*

Otra transformación que se dio en la dinámica de transporte fue la aparición de las unidades de moto- taxis, las cuales satisfacen las necesidades de

los trabajadores que habitan en las cercanías del parque industrial y a los que realizan compras en el mercado espontaneo.

Por tanto una vez más se transformo el sector, ya los transportistas de moto-taxis crearon una parada espontanea en el espacio de área verde del intermedio de la carretera panamericana.

**Foto No. 33 Transporte de moto taxis en el sector.**



*Fuente: Foto tomada por Ely Medina y Darling Meza, Septiembre 2011.*

Las transformaciones que se han dado en la red vial han sido planificadas y espontaneas, pero igual han generado un conflicto vehicular impresionante en el sector, pues estas no se concibieron en conjunto, sino de forma parcial y bajo medidas necesarias de soluciones a corto plazo.

**Foto No. 34 Conflicto vehicular en el acceso principal de los trabajadores.**



*Fuente: Foto tomada por Ely Medina y Darling Meza, Septiembre 2011.*

Plano No. 9 Transformaciones Urbanas en el sector de estudio.

#### 8.4.4 Problemáticas socioespaciales generadas por las transformaciones determinadas en el sector.

Las transformaciones identificadas en el sector han generado una serie de problemáticas que repercuten a diario en el entorno circundante de este, puesto que al parecer se da un contraste entre el rol de funciones que ejercen los interventores de este lugar, por una parte los capitalistas (inmobiliarios e industriales, en este caso) buscan a toda costa satisfacer las necesidades de infraestructura urbana y organización del territorio para alcanzar el éxito de su negocio, mientras que algunos funcionarios públicos dedicados a la planificación y organización del territorio a menudo sólo buscan vender una "imagen productiva y de modernidad" con fines distintos a la planificación.

El Parque industrial Las Mercedes durante estos años se ha encargado de lograr las condiciones óptimas para el desarrollo de su industria haciendo caso omiso a las problemáticas que este genera al sector.

##### 8.4.4.1 Contaminantes de la Zona Franca Las Mercedes.

La operación en las zonas de maquilas de este parque está contaminando irracionalmente el medio ambiente, puesto que las chimeneas de estas industrias emanan humo y otros gases a veces del tipo hollín con residuos negros que afectan por la contigüidad a los trabajadores y estudiantes de la Universidad Nacional Agraria (UNA).

**Foto No. 35 Contaminantes que afectan a la Universidad Nacional Agraria y entorno.**



*Fuente: Foto tomada por Ely Medina y Darling Meza, Septiembre 2011.*

Además se le anexa el aire terriblemente maloliente e inhumano que emana de la pila de tratamiento de aguas residuales que construyeron exactamente enfrente de la entrada principal a las instalaciones centrales de la UNA y del comedor institucional, en el que diariamente se sirve un promedio de 1,300 raciones para el personal y estudiantes que residen en el campus.

Por tal razón los miembros de la Comisión Mixta de la UNA decidieron acudir al Ministerio del Trabajo en vista de que las autoridades del MARENA y de la Zona Franca han incumplido con varios de los acuerdos, entre ellos:

- Revisar la situación de las chimeneas para resolver lo de la altura Y establecer la comunicación para llevar el control de los malos olores.
- Cerrar el portón de acceso del personal de la Zona Franca por la calle de la UNA y dejarlo solo para emergencias por el riesgo de accidentes y la basura (contaminación).
- Revisiones del manejo de la planta de tratamiento de aguas, ya que está diseñada conforme a estándares internacionales y no debería de haber emanaciones (según MARENA y las autoridades de Zona Franca).
- Traslado a otro sitio de las empresas de desechos húmedos.
- Daños en tendido eléctrico ocasionado por los camiones que vienen de las empresas de la Zona Franca, en lo que se ha hecho reclamos escritos sin ninguna respuesta.

Sin embargo el régimen de Zonas Francas industriales en Nicaragua, ha encontrado la manera de llegar a acuerdos con estas instituciones públicas encargadas de velar por el cumplimiento de las leyes respecto a este ámbito, en los cuales se comprometen a acatar algunas medidas para solucionar dichas problemáticas, las cuales indiscutiblemente no han sido suficiente para erradicar el problema de una vez por todas ocasionando que este aun persista.

#### **8.4.4.2 Desechos sólidos por el mercadito espontaneo.**

Por otra parte a la problemática ambiental también se le anexa la acumulación de una gran cantidad de desechos sólidos ocasionados por la aparición del mercadito espontaneo en sus alrededores, el cual según datos

presentados por la alcaldía de Managua genera alrededor de veinte y dos botaderos clandestinos que atraen a algunas aves de rapiña como los zopilotes, los cuales causan problemas con la navegación aérea en el Aeropuerto Internacional de Managua, al encontrarse este contiguo al parque industrial.

**Foto No. 36** Contaminantes sólidos en los espacios públicos del sector.



*Fuente: Foto tomada por Ely Medina y Darling Meza, Septiembre 2011.*

#### 8.4.4.3 Contaminación ambiental y sonora por el flujo vehicular.

Este es uno de los sectores con mayores problemas ambientales, lo cual se puede observar al transitar por su principal vía (carretera panamericana), la que se mantienen saturada de vehículos a lo largo del día y se incrementa aun mas en las horas picos.

**Foto No. 37** Flujo vehicular y contaminación ambiental en la Carrera Norte.



*Fuente: Foto tomada por Ely Medina y Darling Meza, Septiembre 2011.*

El gran número de personas que transitan por esta vía producen por falta de educación ambiental una alta concentración de desechos sólidos en ella, principalmente en los puntos donde existe mayor concentración peatonal.

#### 8.4.4.4 Inseguridad Ciudadana.

El índice de delincuencia en el sector se ha incrementado considerablemente como una consecuencia inmediata a la aparición del mercado espontaneo en sus alrededores, puesto que en los días de pago, la población laboral del Parque Industrial Las Mercedes, acuden a este centro de compras a satisfacer sus necesidades, desarrollando así una dinámica de comercio, la cual es aprovechada de forma inmediata por los delincuentes que se disfrazan de comerciantes para realizar sus fechorías.

Ademas estos actos delictivos han llegado ha ocasionar mas alla que un simple asalto, la muerte de algunos ciudadanos, por ejemplo en el año 2004 ocurrieron dos muertes ligadas al desorden provocado por este mercado ilegal. Una fue la muerte de una niña de nueve años, atropellada por un camión y otro fue un comerciante baleado a inicios de ese año por un vigilante del mercado.

Todo esto es producto de que en este sector de comercio no ha existido un plan de ordenamiento y este se creo, se consolido y crece cada día más sin una previa regulación de alguna instancia superior.

**Foto No. 38 Dinámica de crecimiento del mercado espontaneo.**



*Fuente: Foto tomada por Ely Medina y Darling Meza, Septiembre 2011.*

#### 8.4.4.5 Accidentes Vehiculares.

El considerable aumento del flujo vehicular que ha experimentado este sector ,producto del desarrollo del parque industrial Las Mercedes, ha ocasionado una serie de accidentes vehiculares, puesto que las vías no han sido diseñadas para esta alta concentración vehicular, ni para este tipo de vehículos (cargas pesada), que son los que transitan a diario en la entrada peatonal de la zona franca donde se localizan también los diferentes tramos del mercadito espontaneo, circunstancias que genera cada vez más la reducción de las vías y que los andenes peatonales ya ni existan, obligando a las personas que laboran en estas empresas a ingeniárselas para transitar en medio de este conflicto vehicular y es ahí cuando se dan los terribles accidentes que han costado la vida de algunas personas a la fecha.

Recientemente el año (2011) pasado en un accidente Juan Ramón Valle, de 33 años, perdió la vida al salir de su centro de labores en las cercanías de la rotonda del complejo de empresas de zona franca Las Mercedes en un accidente de tránsito.

**Foto No. 39 Conflictos vehiculares en las calles de acceso al parque industrial.**



*Fuente: Foto tomada por Ely Medina y Darling Meza, Septiembre 2011.*

#### 8.4.4.6 Problemática con la vialidad.

La mototaxi un vehículo de uso diario sin duda alguna usado por miles de Nicaragüenses que los utilizan para complementar una necesidad más en su trabajo diario, cuando de ello depende el llegar a su destino .Uno de los cuatro grandes distribuidores de estos vehículos, Masesa, asegura haber comercializado,

desde el año 2004, un aproximado de cinco mil unidades en todo el país. "La demanda es muy alta", dice Nicolás Díaz Jimeno, Gerente Regional de Comunicaciones Externa.

Foto No. 40 Transporte de Moto taxis.



Fuente: Foto tomada por Ely Medina y Darling Meza, Septiembre 2011.

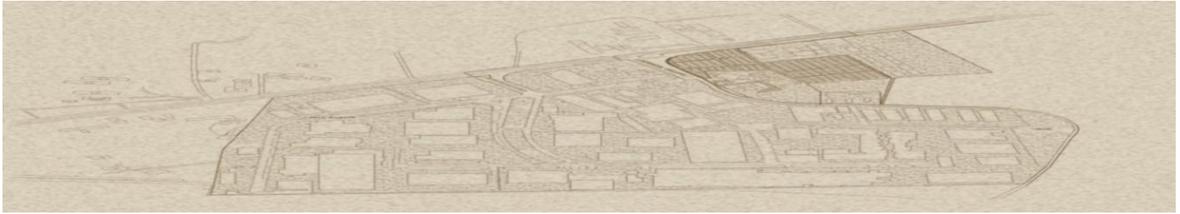
Desde hace años el sector Zona Franca se ha convertido en una área invadida de moto taxis, ya que la necesidad de muchos de los trabajadores de esta empresa los obliga a hacer uso de este transporte tan solicitado, pero que a la vez ha resultado uno de los principales factores de accidentes y sanciones de tránsito en todo el sector de la carretera norte.

Foto No. 41 Parada espontanea de transporte Moto taxis.



Fuente: Foto tomada por Ely Medina y Darling Meza, Septiembre 2011.

Plano No. 10 Problemáticas generadas por las Transformaciones en el sector de estudio.



## 8.5 Propuesta de intervención en las Transformaciones y Gestiones Urbanas en el sector Zona Franca Las Mercedes.



### **8.5.1 Plan de Intervención que solucione las problemáticas generadas por las transformaciones urbanas en el sector Zona Franca Las Mercedes.**

La identificación de las problemáticas generadas por las Transformaciones Urbanas del sector Zona Franca Las Mercedes, nos dan la pauta para entender lo necesario que se vuelve una intervención planificada en el sector, que recupere el espacio público, contribuyendo así a solucionar las problemáticas detectadas y mejorar la imagen urbana de la ciudad.

El sector de estudio a través de su proceso de Transformación Urbana suprimió el espacio público como un bien común, dándole otros usos (mercado espontaneo, paradas de transporte colectivo y mototaxis, circulación de transporte pesado etc.), generando así el desencadenamiento de la mayoría de las problemáticas existentes en el sector.

En el terreno de las definiciones, podemos decir que el espacio público moderno proviene de la separación formal (legal) entre la propiedad privada urbana y la propiedad pública. Desde una aproximación jurídica podemos definirlo como *“un espacio sometido a una regulación específica por parte de la administración pública, propietaria o que posee la facultad de dominio del suelo, que garantiza su accesibilidad a todos y fija las condiciones de su utilización y de instalación de actividades”*. (Segovia y Jordán, 2005, p.17)

El espacio público cumple funciones materiales y tangibles: es el soporte físico de las actividades cuyo fin es *“satisfacer las necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales”*. (Segovia y Jordán, 2005, p.18). Se caracteriza físicamente por su accesibilidad, rasgo que lo hace ser un elemento de convergencia.

En términos físicos, los espacios públicos: vías de circulación, parques y pequeñas plazas, entre otros, son componentes determinantes de la funcionalidad y de las formas de vida en ciudad. Esta relevancia muestra el rol ordenador del espacio público en la trama urbana y en la calidad de la vida social.

En vista de esto nuestra propuesta de solución se basa en realización de un **Plan de Intervención que nos permita recuperar el Espacio Público** en el sector, el cual se desarrollara en torno a dos ejes principales:

- Estrategias de intervención que mejoren la dinámica urbana del área donde se identificaron las principales problemáticas del sector (espacios públicos).
- El reordenamiento y la rehabilitación de la Zona de Subcentro (CDI, clínicas, Bancos, oficinas etc.). (Ver plano No.11)

El desarrollo de este Plan propiciara una mayor equidad en el uso y aprovechamiento de los espacios públicos para los diferentes sectores sociales, además de la recuperación de los lugares en deterioro; arboles, plantas y el mobiliario urbano son elementos prioritarios en la mejora de los mismos. Todo esto con el fin de disminuir los desequilibrios sociales y espaciales en el sector.

### ***8.5.2 Estructuración del plan de intervención a fin de recuperar el espacio público.***

El plan de Intervención que nos permitirá recuperar el espacio público en el sector, se ha estructurado mediante la utilización de los instrumentos de Transformación y Gestión Urbana, de estos los más factibles a utilizarse en el sector dada la situación que presenta, son aquellos que permitan realizar cambios no tan radicales, pero a corto plazo, en beneficio de todos los afectados y con el fin lograr los objetivos planteados.

En todos los casos debería aplicarse cada uno de los instrumentos antes mencionados, pero la realidad es que cuando se transforman territorios de manera tan drástica, las alternativas para corregir, recuperar y mejorar se hacen más difíciles de ejecutar.

Por lo anterior podríamos asegurar que los instrumentos a utilizar en casos tan complejos como el de Zona Franca Las Mercedes son:

1. Infraestructuras Urbanas.
2. Procesos Participativos
3. Gestión Urbana enfocada en los recursos sostenibles.

Plano No. 11 Propuesta de Intervención en el sector de estudio.

Estos 3 instrumentos de Transformación Urbana combinados con los 2 ejes planteados anteriormente representan la base fundamental de nuestra propuesta del Plan de intervención.

### 8.5.2.1 Estrategias de Intervención que mejoren la dinámica urbana del área donde se identificaron las principales problemáticas del sector.

#### 8.5.2.1.1 *Accesibilidad y Recuperación del espacio público en el acceso principal de trabajadores al Parque Industrial.*

Consideramos de vital importancia y en primer orden darle tratamiento a esta problemática de accesibilidad que ha causado un gran desorden y repercusiones en la vida de muchas personas que laboran a diario en este parque industrial, por tanto nuestro plan propone la reestructuración de las entrada y salidas de los trabajadores, ya que a pesar de existir dos accesos para estos, uno de ellos representa un grave peligro pues en el transitan además de las personas, camiones de carga pesada, camiones de descarga, moto taxis etc. y a esto se le suma el mercado espontaneo que ha eliminado los andenes peatonales, por lo tanto es necesario erradicar el acceso peatonal de esta entrada y dejarla únicamente para el acceso vehicular que es de gran magnitud por el tipo de industria.

Imagen No. 5 Mejoramiento de la accesibilidad a la Zona Franca.



Fuente: *Elaboración propia.*

El acceso peatonal para trabajadores será uno de los que actualmente funciona como tal, este se encuentra apartado de la zona donde se produce el conflicto vehicular, sin embargo dada la cantidad de personas que transitaran por este, se ampliaran sus dimensiones y se dotara del mobiliario necesario para conservar el orden y la funcionalidad del mismo, logrando así la seguridad y

comodidad de las personas a la hora de ingresar a su centro de labores y así mismo en su salida.

**Imagen No. 6 Recuperación del espacio público en el sector a intervenir.**



Fuente: *Elaboración propia.*

Otro aspecto de gran relevancia que ha contemplado el Plan de Intervención es el diseño y la reubicación del mercado espontaneo a una zona donde pueda funcionar correctamente y permita eliminar así las problemáticas detectadas, pues una vez que esto se logre, se recuperaran los andenes peatonales, rehabilitando así sus funciones de espacios públicos, además se dotaran del mobiliario urbano y se mejorara la infraestructura de los mismos.

Todas estas estrategias de intervención solucionaran en gran parte la problemática que presenta el sector, permitiendo así mejorar la imagen urbana de nuestra ciudad, lo cual es de vital importancia por la ubicación en esta zona, que se concibe como una puerta urbana y más aun por ser la primera cara de nuestro país ante el visitante internacional.

#### **8.5.2.1.2 Mejoramiento de la Infraestructura Urbana en la sección de la carretera Panamericana.**

La dinámica de transporte que presenta la sección en estudio hace necesaria una pronta intervención a fin de lograr que esta funcione de manera correcta y eficiente.

Por tanto en primera instancia se propone la reordenación y ampliación de la terminal de buses, pues esta se localiza muy cerca de la entrada peatonal lo que ocasiona una problemática en la accesibilidad y la seguridad ciudadana de los trabajadores del parque, por tanto se reubicara a una distancia considerable del acceso peatonal, a fin que siga funcionando de manera adecuada, sin causar ningún problema, además que en esta se dejaran espacios para el estacionamiento de las moto-taxis, eliminando así la parada espontanea que los transportistas de este sector, crearon en el intermedio de la Carretera Norte.

Imagen No. 7 Reordenamiento y ampliación de la terminal de buses.



Fuente: *Elaboración propia.*

También se propone la eliminación del puente peatonal, pues este no cumple con su función, ya que a las personas que transitan en el sector les resulta demasiado tardado cruzar la vía a través de este, lo que ha ocasionado su deterioro, abandono y que se convierta en un espacio de riesgo para las personas pues en este a menudo residen delincuentes. Sin embargo ante la latente necesidad de brindar seguridad a las personas que crucen la vía, proponemos la colocación de un semáforo peatonal que permita lograr este objetivo.

Otro aspecto muy importante fue la mejora en el mobiliario urbano de la carretera panamericana, empezando por las paradas de transporte colectivo que actualmente carecen de casetas, así mismo se equipara el sector con cestos recolectores de basuras para erradicar los botaderos espontáneos que tanto daño causan al medio ambiente, otro elemento importante a rescatar es la vegetación, las cajas de arboles son necesarias para la purificación del aire, además que disminuyen la contaminación sonora.

Imagen No. 8 Semáforo peatonal en el sector Las Mercedes.



Fuente: *Elaboración propia.*

También es de suma importancia las mejoras en cuanto a la infraestructura, por tanto dotaremos al espacio público de una buena iluminación a fin de que este pueda ser utilizado tanto en el día como en la noche y que brinde seguridad a los habitantes.

Imagen No. 9 Mejora en la Infraestructura del sector.



Fuente: *Elaboración propia.*

Otro aspecto importante que incluimos es el uso de señalizaciones que impliquen la disminución de la velocidad por esta zona estudiantil. Además de agentes de tránsito que regulen el flujo vehicular a beneficio de la comunidad para evitar accidentes.

Así mismo el sector necesita también la vigilancia de agentes policiales que resguarden a los trabajadores que a diario harán uso del mercadito, también en las cercanías del la Universidad Nacional Agraria, donde transitan los estudiantes, ya que en frente de esta se ubican las paradas de transporte colectivo en donde se han realizados robos con violación e intimidación.

En última instancia pero no menos importante, concebimos necesario la construcción de una casa comunal donde se puedan fortalecer los procesos participativos locales.

El plan concibe que diseñar, construir y mantener espacios públicos con los grupos que los usan, crea vida social colectiva e identidad y contribuye a la incidencia de la gente en actos que mejoran su calidad de vida.

Imagen No. 10 Plan de Intervención en el sector de estudio.



Fuente: *Elaboración propia.*

#### 8.5.2.2 Propuesta de reordenamiento y rehabilitación de la Zona de Subcentro.

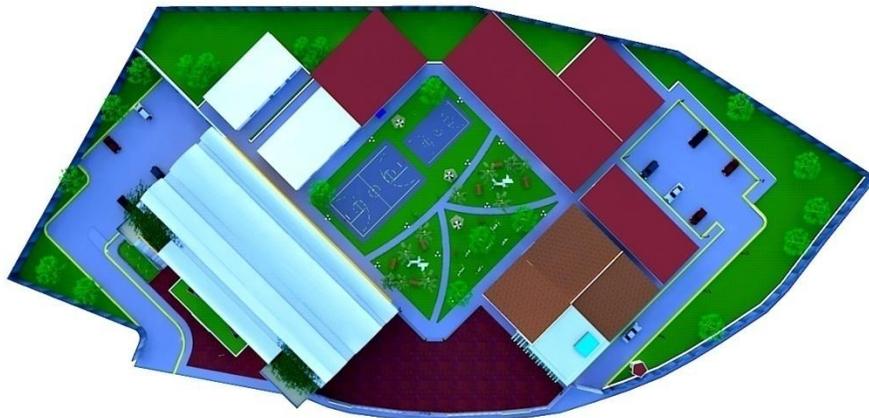
La Zona de Subcentro que se creó en el sector inmediato al parque industrial Las Mercedes más que una zona complementaria, representa una necesidad básica para que la población laboral de este, pueda desempeñar satisfactoriamente su trabajo. Esta deducción nos ha llevado a entender lo necesario que se vuelve incluir en nuestra propuesta la mejora de esta, pues nos

parece de suma importancia lograr el buen funcionamiento de la misma, a fin de dar un mejor servicio a los usuarios de esta.

Por tanto hemos realizado en primera instancia un reordenamiento de los servicios que esta ofrece y hemos incluido el mercado espontaneo que se localizaba en el acceso peatonal en esta zona, a fin de lograr centralizar estos servicios para un mejor funcionamiento. (Ver Plano No.12)

La configuración que se utilizo para la ordenación de las áreas fue la centralización del área recreativa al centro de todo el conjunto y las demás en torno a estas, dejando una plaza de acceso principal y los espacios de estacionamientos necesarios.

**Imagen No. 11 Reordenamiento de la Zona de Subcentro.**



Fuente: *Elaboración propia.*

#### **8.5.2.2.1 Área Recreativa**

El área recreativa constara de dos canchas, una de basketball y una de Volleyball, así mismo con un área de juegos infantiles para los niños que se encuentran en el CDI, puesto que estos necesitan recrearse sanamente, también se ubicaran kioscos de comida y bebidas, además de los espacios de área verde que nos permitirán lograr que este espacio sea agradable para los infantes.

**Imagen No. 12 Perspectiva del área recreativa.**



Fuente: *Elaboración propia.*

#### 8.5.2.2 Áreas de Servicios (CDI, Clínicas, Bancos y Oficinas)

Las áreas de servicios se ubicaran en torno a la zona recreativa, lo que les permitirá una mayor accesibilidad a estas y se mejorara la infraestructura física de algunas que actualmente necesitan una mejora en cuanto a su mantenimiento, mas no así en su diseño pues actualmente funcionan correctamente.

Imagen No. 13 Perspectiva de conjunto de la Zona de Subcentro.



Fuente: *Elaboración propia.*

Sin embargo, el CDI actualmente presenta problemas en cuanto a su infraestructura física y a su funcionamiento, empezando por que su ubicación no le permite acceder a la zona recreativa para los niños y sus aulas no prestan las condiciones necesarias para este tipo de enseñanza. Por ello se propone su

mejoramiento en cuanto a diseño, función y composición para satisfacer las necesidades de los niños y la confianza de los padres.

Por tanto nuestra propuesta incluye el diseño del CDI, el cual según los requerimientos albergara 150 niños, divididos por sus edades en el área de **guardería** de 6 meses a 3 años y de 3-5 años en las aulas del **jardín de Infancia**; además contarán con un aula de polijuegos para la recreación de los mismo, servicios sanitarios y un área administrativa. (Ver Plano No.13)

El área total del CDI es de 684 mts<sup>2</sup>, los materiales de construcción a emplearse serán; cerramiento exterior de concreto reforzado con particiones internas de plycem, cubierta de lámina de teja falsa y losa reforzada. Además de elementos decorativos, como enchape de ladrillo en las fachadas principales y el uso de colores vistosos a fin lograr un ambiente llamativo para los infantes.

Imagen No. 14 Perspectiva del CDI



Fuente: *Elaboración propia.*

#### 8.5.2.2.3 Mercado

La propuesta contempla la reubicación del mercadito que actualmente está en la entrada secundaria de la Zona Franca Las Mercedes, con el fin de no afectar el desarrollo de este, la solución consiste en trasladarlo a esta zona de Subcentro perteneciente a las instalaciones de la empresa, la cual actualmente posee suficientes espacios libres utilizado como área verde, ya que no existe otro espacio más cercano, que brinde las mismas oportunidades de venta y de accesibilidad que este.

Plano No. 12 Planta de Conjunto de Zona de Zubcentro y Mercado "La Zonita"

Plano No. 13 Planta Arquitectónica Y Elevaciones del CDI.

Además, consideramos importante recalcar que el mercado surgió por una necesidad de los trabajadores de la misma empresa, así como surgió el CDI dentro de las instalaciones, sin duda alguna eliminarlo resultaría no solo un problema para los comerciantes, sino para miles de hombres y mujeres que lo necesitan.

Por tanto creemos que la empresa está en el deber de aportar en la solución de esta problemática, ya que esto permitiría equilibrar espacial y funcionalmente el sector, pues una vez reubicado el mercado se descongestionaría el tráfico pesado en este acceso, que es tan complicado y peligroso, también se rehabilitaría el espacio público, se daría tratamiento a los desechos sólidos que contaminan el medio ambiente etc., además aportaría al desarrollo económico del país, beneficiaría a sus trabajadores y mejoraría la imagen urbana en este sector.

El objetivo principal es establecer un lazo de comunicación entre la empresa y la alcaldía en donde se acuerde la disponibilidad de este terreno para la ubicación del mercado, estableciendo así, un costo por modulo de ocupación para pagar a largo plazo los costos de la construcción del mercado, sin perjudicar tanto a los comerciantes y a los usuarios de estos servicios.

La cultura de no botar basura deberá ser una exigencia a quienes trabajen en el mercado y con carácter legal para multar a quienes no cumplan este requisito dentro de las instalaciones, la empresa podrá modular el espacio que el mercado ocupara y determinar un lugar específico para tales desechos, así como la infraestructura necesaria en cuanto a instalaciones eléctricas, sanitarias y pluviales que permitan el buen mantenimiento de los módulos.

Esta propuesta aparenta ser una difícil intervención de ejecutar, pero es en estos casos donde las herramientas de gestión darán la pauta para hacer realidad una transformación que sin duda vendrá a mejorar la situación y el nivel de vida de los habitantes.

#### ✓ **Diseño del Mercado**

El mercado tendrá una capacidad de 150 módulos que se distribuirán en dos niveles, los cuales tendrán una configuración lineal en torno dos ejes

céntrico en dirección vertical y horizontal que serán los pasillos de distribución para este centro de compras, además estos espacio público permitirá que los usuarios puedan relajarse, descansar y tener una vida social colectiva al sentirse en un ambiente agradable y libre. (Ver Plano No.14 y 15)

Los dos tipos de módulos que existirán están definidos por su área y el uso de estos, el primero contara con un área de 11 mts<sup>2</sup>, destinado para negocios que necesiten espacios amplios para su desarrollo (puestos de comida, ropa y zapatos) y el segundo tendrá un área de 8 mts<sup>2</sup> para negocios de menos envergadura. (Puestos de frutas, verduras, abarrotes, cassetes, entre otros)

En cuanto a los aspectos formales y estéticos, por el tipo de diseño nos apegamos a la utilización de la forma cuadrada, pues es la más optima en la ocupación del espacio que es el requerimiento básico de este diseño y en cuanto a los materiales constructivos proponemos el uso de concreto reforzado y acero en las estructuras para el cerramiento exterior y de particiones livianas de gypsum para las divisiones internas de los módulos de compra, en la cubierta la utilización de techos curvos de laminas de Zinc termoacustica con estructura de cerchas metálicas.(Ver Plano No.16)

Imagen No. 15 Perspectiva externa del mercado.



Fuente: *Elaboración propia.*

Plano No. 14 Planta de Conjunto Mercado "La Zonita".

Plano No. 15 Planta Alta Mercado "La Zonita".

Plano No. 16 Planta de fundaciones, sección longitudinal y detalles del Mercado.

### 8.5.3 Estrategias de Participación Ciudadana y funciones de los entes gubernamentales en la realización del Plan de intervención.

Para saber cómo y cual deberá ser la intervención ciudadana y de los entes gubernamentales en la recuperación del espacio público en el sector de estudio se debe tener en cuenta que:

**“El espacio público”** está relacionado con diversas direccionales que nos ubican en escenarios, procesos, mecanismos e instituciones de las cuales podemos mencionar: medios de comunicación, información y accesibilidad a ella, poderes del estado, encuestas, partidos políticos, cultura, situación económica, democracia, participación.

Nuestra propuesta se basa en un Plan de Intervención en el Sector Zona Franca Las Mercedes en el cual se involucren la ciudadanía y el gobierno como base solida de una estructura organizativa que nos devuelva los espacios públicos que han sido usurpados.

Imagen No. 16 Recuperación de espacios públicos.



#### 8.5.3.1 Participación Ciudadana

Una forma estratégica para determinar la incidencia de la participación ciudadana en el sector, es a través de los siguientes indicadores que nos permitirán caracterizar esta participación:

1) Escenario en que se realiza la acción, el cual podría ser político, económico etc.

2) El tipo de necesidad a la que responde: laboral, servicio, gestión pública, urbana etc.

3) Actores que intervienen: obreros, comerciantes, partidarios, policías etc.

4) Ámbito al que se dirige la acción u objeto de la transformación: estructura de gobierno, relaciones sociales, etc.

Podemos concretar entonces, que en el lugar debe hacerse una planificación urbana que mejore la calidad de vida de los habitantes y conserve los recursos naturales del sector. La comunicación entre la ciudadanía y el estado local en pro de la gestión del desarrollo urbano son un mecanismo de articulación necesario para lograr una planificación orientada al mejoramiento del nivel de vida. (Ver Plano No.17)

Por consiguiente el Plan de Intervención se elaborara bajo dos criterios esenciales:

1) Un diagnostico de necesidades en cuanto al entorno urbano.

2) Realizar procedimientos para llegar a acuerdos que incorporen las opiniones y necesidades de todos los involucrados en el caso y los vecinos de estos.

La aplicación de los instrumentos debe ir acompañada a la participación ciudadana es por ello que una acción previa a la evaluación de factibilidad implica un taller de planificación participativa la cual deberá ser el escenario idóneo para analizar , discutir, reflexionar e intercambiar puntos de vista sobre experiencias e información sobre las necesidades ,problemáticas, seguridad pública, población y transformaciones.

Este taller permitirá identificar posibles alternativas para la comunidad en cuanto a las necesidades propias y generales para un mejor nivel de vida. Podríamos afirmar que este taller es un instrumento más a favor de un plan de desarrollo en beneficio de la urbe.

#### **8.5.3.2 Gobernabilidad.**

El reglamento de ley para Zonas Francas y su decreto, exige claramente que las empresas de esta índole deban cumplir con cada uno de los

artículos sin excepción alguna, tanto de aquellos que se relacionen con el ámbito administrativo, laboral, así como los del medio ambiente. Hasta la fecha la empresa ha incurrido de manera directa e indirecta en infracciones a tales artículos propiciando así la aparición de serios problemas en el entorno.

Creemos que es el gobierno local quien debe dar el primer paso de intervención para solucionar el conflicto generado por esta empresa, dando lugar a que los planificadores y urbanistas expongan ante las autoridades administrativas las graves consecuencias del incumplimiento de nuestras leyes y de transformar el territorio de manera deliberada.

El miedo a lo nuevo para las empresas de Zonas Francas, ocasiona que les resulte difícil aceptar y colaborar en la propuesta de intervención, pero se debe hacer el intento para que estas comprendan que las Transformaciones y Gestiones urbanas son un sinónimo de avance y que países del primer mundo han venido aplicando para mejorar su economía, la política, sociedad y la recuperación de un ecosistema limpio para las futuras generación.

Plano No. 17 Perspectivas externas de la Propuesta de Intervención.

## IX. Discusión

En la medida que se ha trabajado la información está claro que las Transformaciones y Gestiones de carácter urbano se trabajan bajo una serie de instrumentos y conceptos relacionados al desarrollo espacial de las ciudades, sociedad y medio ambiente. Estos instrumentos plantean una serie de normas y pasos que van definiendo el desarrollo de un lugar, involucrando a las instituciones gubernamentales en el debido proceso. Los instrumentos obligan a las diferentes directrices de la sociedad (economía, política, medio ambiente) a tomar decisiones y acciones que no desequilibren los espacios urbanos en un descontrol desmedido. Partiendo de una planificación por los profesionales capacitados hasta obligar a la sociedad a crearse una mentalidad basada en las gestiones de recursos sostenibles.

Si analizamos el espacio circundante podemos darnos cuenta cuáles son aquellos motores de Transformación y Gestión urbana dentro de las ciudades, en el caso de estudio fácilmente identificamos que la industria textilera (Zona Franca) es sin duda alguna el motor que ha transformado relevantemente el sector, es así que en Nicaragua al igual que en muchos países latinoamericanos el sector industrial influye notablemente en los cambios espaciales y sociales que se dan en un territorio.

De manera general conocemos por Zonas Francas...*“Toda área de territorio nacional debidamente cercada, sin población residente, bajo la vigilancia de la Dirección General de Aduanas. Está sometida a control aduanero especial, con el único propósito de albergar empresas que se dediquen a la importación de materias primas, a su transformación en productos terminados y a su venta en el exterior. También estas empresas pueden comprar sus materias primas en el país, procesarlas y exportar el producto terminado”* (Directorio industrial 2011-2012). Sin embargo, este concepto no aborda que estas también funcionan como motores transformadores en la ciudad.

Actualmente el Parque Industrial Zona Franca Las Mercedes es sin duda el más grande del País y ha sido la industria más competitiva no solo por ser la más grande en infraestructura, sino por la mano de obra capacitada y numerosa que posee. El parque contiene en sus instalaciones a empresas

diversas dedicadas a la confección, agroindustria, empresas manufactureras ligeras.

A nivel general esta empresa es una corporación muy bien estructurada, de gran dimensión física y financiera, con sus propias normativas internas y una organización con bases fuertes. Todas estas instituciones han permitido que el régimen de Zonas Francas se consolide de manera imponente, alcanzando hasta la fecha cifras impresionantes en las exportaciones de nuestro país.

Estas empresas tienen por decretos de normas, reglamentos y leyes que determinan y delimitan sus acciones dentro y fuera del país, ya que fuese un error que se establecieran sin ningún tipo de restricción, sin embargo a pesar de todas estas (leyes, reglamentos) al igual que muchas empresas privadas no cumplen a su totalidad tales imposiciones u obligaciones, provocando así los cambios en los territorios que en la actualidad son sinónimos de transformaciones, algunas difíciles de reestructurar.

Para nuestro país las empresas de zonas francas son una fuente de ingreso económico que beneficia a miles de nicas que necesitan trabajo y ofrecen una mano de obra barata, por ello dentro de las normas y leyes estipulan no solo el régimen aduanero, sino también un régimen laboral que proteja los derechos y beneficios de estos trabajadores, además de el régimen ambiental el cual obliga a estas industrias a proteger el medio ambiente.

Cuando estas empresas no cumplen con estas leyes existen para ellas sanciones que están muy bien reglamentadas y definidas según las infracciones y sobre todo para proteger el desarrollo del entorno social, económico y ambiental donde se localiza dicha industria.

El desarrollo industrial sin duda alguna es fundamental en un país del tercer mundo, que tiene tan baja calidad de vida como el nuestro, pero no por ello se puede dejar de cumplir con disciplina y responsabilidad las leyes que aseguran el porvenir de las futuras generaciones y el patrimonio natural de nuestro país.

## X. Conclusión

Se puede concluir, que con la realización de la investigación se logro identificar en el sector de estudio las Transformaciones y Gestiones urbanas en los espacios públicos exteriores, llegando así a las siguientes conclusiones:

- El sector Zona Franca Las Mercedes, presenta actualmente un escenario que refleja las duras consecuencias de las transformaciones que se han desarrollado de manera espontanea en este territorio, ocasionadas por la implantación y consolidación del Parque Industrial Zona Franca Las Mercedes, lo que ha generado un desequilibrio espacial en nuestra ciudad.

- La carencia de normas, leyes y procedimientos de Planificación Urbana, en cuanto al desarrollo de la industria en nuestro país, es una de las principales causa que provocan este tipo de fenómenos urbanos, que impactan profundamente en la morfología de los territorios.

- Para lograr la recuperación de los espacios públicos, es necesaria la intervención directa del gobierno con la ayuda de los urbanistas dando soluciones reales a la situación actual del sector en estudio, ya que los problemas de contaminación ambiental, inseguridad, desorden etc. requieren de cambios inmediatos que permitan equilibrar un poco la ciudad. Es necesario hacer conciencia de las transformaciones que provocamos cuando obviamos la dimensión de las consecuencias de nuestras acciones desmedidas, sin embargo la falta de comunicación entre el pueblo y el gobierno sigue siendo el principal obstáculo para lograr el avance de la ciudad.

- Podemos afirmar que nuestra ciudad es el reflejo de nuestro diario vivir, por ello cuando la ciudad es limpia, ordenada y segura, el avance y desarrollo son más continuos. Es así que la industria debe ser una fuente de progreso controlado y no un motor de desorden en las acciones del hombre. De esta manera se puede asegurar un entorno equilibrado, limpio y ambientalmente sostenible en la ciudad.

## XI. Recomendaciones

Las siguientes recomendaciones proponen la reestructuración de normas y leyes que aplican para las zonas francas, pero que también aplican para la sociedad en general, ya que es importante recalcar que el tema de Transformaciones y Gestiones urbanas no se limita a un sector en especial, sino que involucra a toda una ciudad, país o región que quiera seguir extendiendo sus fronteras de manera ordenada, con bases y directrices que lo encaminen a un eficaz desarrollo sostenible y económico.

– Recomendamos la reestructuración de las leyes ,normas y reglamentos de exportación e intervención de Zonas francas basadas en los instrumentos de transformación y gestión urbana ,tales como:

1. Planificación Urbanística
2. Infraestructura Urbana
3. Gestión Urbana Sostenible.

– Recomendamos la implantación de carácter obligatorio de una zona de Subcentro en cada parque industrial que contenga todos los servicios de equipamiento presentados en la propuesta.

– Recomendamos la elaboración de talleres participativos, donde se involucren: la ciudadanía, la comuna, la empresa privada y los urbanistas a fin de discutir la propuesta de intervención en el sector de estudio.

– Recomendamos profundizar y concretizar en el Plan de Intervención, el cual debe de involucrar a las entidades necesarias que permitan su realización, este debe abordar los siguientes aspectos:

1. Proyecto de reordenamiento de rutas y paradas de buses para la zona en estudio
2. Proyecto de diseño de paradas de buses en la zona de estudio
3. Proyecto de mejoramiento en la infraestructura y equipamiento del sector de estudio.
4. Proyecto de reubicación del mercado espontaneo en la zona.

## XII. Anexos

- Anexo 1.

### REGLAMENTO DEL DECRETO DE ZONAS FRANCAS INDUSTRIALES DE EXPORTACIÓN DECRETO NO. 50-2005

El reglamento del decreto de zonas francas industriales de exportación, fue aprobado el 8 de agosto del año 2005, este se encuentra constituido por veinte capítulos en los cuales se aborda de forma amplia todas las normas competentes al Régimen de Zonas Francas en Nicaragua.

Para efectos de este estudio se citaran de este reglamento los acápites que sean de vital importancia para la comprensión del tema.

#### I. CREACIÓN DE NUEVAS ZONAS FRANCAS

Las Zonas Francas que en el futuro se establezcan, ya sean zonas estatales, privadas o mixtas, serán aprobadas en virtud de los criterios que establezca la Comisión Nacional de Zonas Francas.

La Secretaría Técnica será la encargada de conocer y estudiar la conveniencia de establecer nuevas zonas, tanto de zonas privadas, estatales o mixtas, y presentar sus recomendaciones a la Comisión, la que resolverá en un plazo no mayor de treinta días a partir de la recepción de la solicitud y el cumplimiento de los requisitos legales, técnicos y administrativos establecidos por la Comisión, debiendo notificar su resolución a la empresa y a las instituciones públicas relacionadas en un plazo no mayor de cinco días hábiles después de tomada la decisión.

Una vez aprobada la solicitud por parte de la Comisión, el Secretario de la misma remitirá a la Presidencia de la República, copia de la Resolución para efectos de la emisión del correspondiente Acuerdo Ejecutivo aprobando la creación de la zona. Dicho Acuerdo deberá publicarse en La Gaceta, Diario Oficial.

Para el desarrollo y construcción de nuevos parques industriales, la Comisión Nacional de Zonas Francas autorizará dicha construcción de conformidad con la normativa y las leyes respectivas.

#### *Solicitud de creación*

La sociedad mercantil interesada en desarrollar, operar, administrar y promover una Zona Franca, debe dirigir solicitud por escrito en original y tres copias (una copia en medio electrónica), a la Secretaría Técnica de la Comisión Nacional de Zonas Francas, expresando lo siguiente:

1. Nombre o razón social de la sociedad, y su domicilio.
2. Nombres y apellidos de los socios y accionistas miembros de la Junta Directiva.
3. Fotocopia de la escritura de Constitución de la Sociedad debidamente autorizada ante Notario Público
4. Plazo de duración de la sociedad el cual no podrá ser menor de veinticinco años.
5. Capital Social.
6. Descripción general del proyecto, señalando los siguientes aspectos:
  - 6.1 Plano de ubicación y poligonal de la propiedad, especificando linderos y dimensiones, el que debe concordar con la escritura de dominio de propiedad del inmueble inscrita en el Registro Público de la Propiedad Inmueble respectivo.
  - 6.2 Área total del proyecto;
  - 6.3 Área de techo industrial;
  - 6.4 Puestos directos e indirectos de empleo a generar;
  - 6.5 Fuentes de financiamiento para la construcción del proyecto;
  - 6.6 Mecanismos que utilizará para la promoción del proyecto;
  - 6.7 Área de influencia del proyecto, especificando la accesibilidad a las fuentes directas de mano de obra y a las obras de infraestructura externa requerida para el óptimo funcionamiento del proyecto;
  - 6.8 Cronograma de ejecución del proyecto y del Plan Global de Inversiones;
  - 6.9 Constancia de uso del suelo extendida por la Alcaldía competente;
  - 6.10 Los demás que se consideren de interés para facilitar una adecuada toma de decisiones de la Comisión Nacional de Zonas Francas.

La Comisión se reservará el derecho de aprobar o denegar solicitudes que no se ajusten a los requisitos establecidos en este Reglamento, o que no estén enmarcados dentro de los planes económicos y sociales del país.

## II. EMPRESAS OPERADORAS DE ZONAS FRANCAS

Dentro de las funciones y responsabilidades establecidas en este reglamento para Empresas Operadoras de Zonas Francas, se destacan las siguientes:

1. Promover, dirigir, administrar y operar la zona franca.
2. Dotar para uso exclusivo de la autoridad aduanera en la zona de las instalaciones, mobiliario, equipos y servicios básicos necesarios para el eficaz cumplimiento de sus labores.
3. Emitir un Reglamento Interno que regule el funcionamiento y operatividad de la zona, conforme los parámetros generales establecidos por la Comisión, copia del cual deberá remitirse a la Secretaría Técnica de la misma.
4. Ejecutar el proyecto en los términos y plazos convenidos originalmente.
5. Adquirir, arrendar o disponer a cualquier título, inmuebles destinados a las actividades de zona franca.
6. Construir directamente o mediante contrato con terceros la infraestructura y edificaciones de las zonas francas.
7. Presentar un informe estadístico de sus actividades ante la Secretaría Técnica de la Comisión, conteniendo la información que señale el formulario que al efecto diseñe la misma, dentro de los primeros diez días hábiles de cada mes.
8. Garantizar a las Empresas Usuarias los servicios básicos necesarios para su eficiente operación y colaborar con la prestación de los mismos cuando se estime conveniente.
9. Comunicar mensualmente por escrito a la Secretaría Técnica de la Comisión, los contratos de arrendamiento y sus cambios, servicios y cualquier otro que se llegase a establecer en las zonas, para fines informativos y de control estadístico, según formularios diseñados por la Secretaría Técnica.
10. Firmar Contrato de Inversión y Operaciones con la Comisión.

11. Suministrar la información necesaria para proceder a la liquidación del Régimen, en caso que renuncie a éste o se le revoque por cualquier causa. Se otorgará un plazo máximo de tres (3) meses para su liquidación. En caso de que esta no se realice, las materias y mercancías se tendrán por abandonadas.

12. Asimismo, se define que para optar a clasificar como empresa operadora se requerirá un mínimo de 10 mil metros cuadrados de techo industrial y un factor de ocupación de suelo no mayor del 50% del área total. El 50% restante únicamente podrá ser utilizado para estacionamiento vehicular, calles, andenes y lotes destinados a la construcción de edificios menores de servicios conexos a la operación de las empresas. Los diferentes ambientes deberán contar con las áreas que se describen a continuación.

**Edificaciones de Servicios:**

- Oficinas administrativas y de mantenimiento.
- Oficina de delegación aduanera y fiscal.
- Caseta de control de vigilancia.

**Edificaciones en Naves Industriales:**

- Oficinas.
- Área de producción y almacenaje.
- Bodega de materia prima y producto terminado.
- Zonas de carga y descarga.
- Estacionamiento de vehículos.
- Suficientes servicios sanitarios para mujeres y hombres en cantidades acorde a la población laboral.
- Comedor.

Para garantizar mejores condiciones ambientales de las naves industriales, el techo de las mismas debe ser recubierto con aislante reflectivo.

**Urbanización: deberá tener un factor de ocupación mínimo del 30% del área total del terreno y contemplar los ambientes siguientes:**

- Área Verde: 30% del área total que incluye área ecológica, zona deportiva.
- Calles, pasajes y aceras.
- Estacionamiento para vehículos.
- Estacionamiento para contenedores.

- Plaza peatonal.

#### **Edificaciones Opcionales de uso exclusivo del parque:**

- Oficina de delegación del Ministerio del Trabajo.
- Clínicas.
- Banco.
- Cafetería Industrial.

Los diseños de cada uno de los elementos señalados, están sujetos a las normas y especificaciones contempladas en el Código de la Construcción emitido por el Ministerio de Transporte e Infraestructura.

13. Garantizar la seguridad en todo el perímetro de la empresa operadora con cerca perimetral, sistemas modernos y certificados de vigilancia que permitan el control durante y después de la incidencia.

### **III. RÉGIMEN ADUANERO**

La autoridad aduanera en la zona, en coordinación con la administración de la misma, ejercerá el control aduanero de entrada y salida de personas, vehículos y mercancías de las zonas francas, las que deben realizarse en los puntos destinados para tal efecto.

Por tanto cada zona franca está obligada a asignar a la autoridad aduanera, las instalaciones, mobiliarios, equipo y servicios básicos necesarios para el eficaz cumplimiento de sus labores.

### **IV. CONTROL DE LOS BENEFICIOS FISCALES**

Para el efectivo control de los beneficios fiscales establecidos en el Decreto No. 46-91, la Comisión a través de su Secretaría Técnica, deberá enviar a la Dirección General de Ingresos y a la Dirección General de Servicios Aduaneros una lista trimestral con los beneficiarios del Régimen de Zonas Francas y un reporte de las actividades que estas realizan, en la forma que estas instituciones lo requieran.

## V. RÉGIMEN AMBIENTAL

Toda empresa aprobada por la Comisión Nacional de Zonas Francas para operar dentro del régimen de zonas francas, sea esta usuaria u operadora, de dominio público, privado o mixto, previo al inicio de sus operaciones productivas deberá contar con un Permiso Ambiental o Autorización Administrativa otorgada por el Ministerio del Ambiente y de los Recursos Naturales

**Permiso Ambiental:** Toda empresa que de conformidad a la legislación vigente deba elaborar un Estudio de Impacto Ambiental para la obtención del Permiso Ambiental, debe solicitar el permiso respectivo previo a la realización de la construcción e inicio de operaciones productivas. En caso de llevar a cabo construcciones y operar sin el Permiso Ambiental, el Ministerio del Ambiente y de los Recursos Naturales actuará en conformidad a la legislación de la materia vigente.

## VI. RÉGIMEN LABORAL

Las relaciones laborales en el Régimen de Zonas Francas se registrarán conforme lo establecido en el Código del Trabajo vigente, sin perjuicio de las disposiciones contenidas en la Ley de Servicio Civil y de la Carrera Administrativa, en su caso.

## VII. SANCIONES

De las Sanciones, Cuando las empresas beneficiarias del Régimen de Zonas Francas, infrinjan obligaciones de carácter laboral, seguridad social, ambiental, aduaneras y fiscales, se aplicarán las sanciones correspondientes establecidas en las leyes de la materia. (Normas Jurídicas de Nicaragua. *Reglamento del decreto de Zonas Francas Industriales de Exportación, 2005*)

• Anexo 2.

**TABLAS DE EMPRESAS USUARIAS DEL REGIMEN  
ZONAS FRANCAS**

<b>EMPRESAS DE CONFECCION</b>		
No	EMPRESAS	CIUDAD
1	Aalfs Uno, S.A.	Estados Unidos
2	Annic LLC, S.A	Estados Unidos
3	Alatex Nicaragua, S.A.	Estados Unidos
4	Bingo Fashion, S.A.	Estados Unidos
5	Calyпсо Apparel S.A. (The Argust Group Cia. Ltda.)	Estados Unidos
6	Cambrigde Internacional, S.A.	Corea
7	Centro Textil, S.A. (Centex)	Honduras
8	China United International Corp., S.A.	Taiwán
9	Corte y Confección de Nicaragua, S.A.	México
10	Corte y Confección Las Mercedes, S.A.	México
11	Corte y Confección e Industrias de Nicaragua, S.A.	México
12	Corte, Confección y Vestuario de Nicaragua, S.A	México
13	Cotton Ace Nicaragua, S.A.	Nicaragua
14	Cupid Nicaragua, S.A	Estados Unidos
15	Cupid Nicaragua, S.A-Extensión	Estados Unidos
16	Dasoltex, S.A	Corea

Fuente: Comisión Nacional de Zonas Francas, Directorio Industrial (2011-2012)

<b>EMPRESAS DE AGROINDUSTRIA</b>		
No.	EMPRESAS	CIUDAD
89	Tabacalera Oliva de Nicaragua, S.A. (TABOLISA)	Estados Unidos
90	Tabacalera Tambor de Nicaragua, S.A	Costa Rica
91	Tabacco Home, S.A.	Nicaragua
92	Tabacos del Sol, S.A.	Nicaragua
93	Tabacalera del Centro, S.A. (TABACESA)	Estados Unidos
94	Tabacalera TAVICUSA, S.A.	Nicaragua
95	Proteinas Naturales, S.A.(PROTENA,S.A)	Dinamarca
96	Valley Fresh Herbs, S.A	Israel-Holanda

Fuente: Comisión Nacional de Zonas Francas, Directorio Industrial (2011-2012)

### XIII. Bibliografía

1. ALCALDIA DE MANAGUA, Dirección de Urbanismo, departamento planeamiento urbano. Síntesis *Planes Parciales de Ordenamiento Urbano (PPOU)*. Managua 2004. 71 p.
2. ALCALDIA DE MANAGUA, Dirección de Urbanismo, departamento planeamiento urbano. *Matriz de barrios ALMA, INIDE 2005, Distrito VI*. Managua 2009.
3. ARQUYS. *El urbanismo; el futuro de las ciudades y el urbanismo*. [En línea]. [fecha de consulta: 13 de febrero del 2012]. Disponible en: <<http://www.arqhys.com/arquitectura/urbanismo.html>>
4. ARQUYS. *El urbanismo; Política Social, económica y medioambiental*. [En línea]. [fecha de consulta: 13 de febrero del 2012]. Disponible en: <<http://www.arqhys.com/trabajos.html>>
5. BAUTISTA, Jorge. *La urbanización de Managua: El terremoto de 1972, Derecho urbano municipal/ Jorge Bautista Lara*. 1ª ed. – Managua: PAVSA. 2008. 217 p.
6. BRIANO, Luis E; FRITZSCHE, Frederico J. *Transformaciones industriales en el borde metropolitano de Buenos Aires. Pilar como distrito representativo* [En línea]. Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2007, vol. XI, núm. 245 (45). [fecha de consulta: 07 de agosto del 2011]. Disponible en: <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-24545.htm>> [ISSN: 1138-9788].
7. BROTO, C y COMERMA, I. *Diccionario técnico Arquitectura y Construcción*. Barcelona, Instituto Monsa de Ediciones, S.A. 1998. 43 p.
8. COMISIÓN NACIONAL DE ZONAS FRANCAS. (2011). *Directorio Industrial*. Managua, Nicaragua.

9. CORPORACION DE ZONAS FRANCAS DE NICARAGUA. [En línea]. Managua, 2009 [fecha de consulta: 12 de Junio del 2011]. [http://www.czf.com.ni/index.php?option=com\\_content&view=article&id=2&Itemid=20&lang=es](http://www.czf.com.ni/index.php?option=com_content&view=article&id=2&Itemid=20&lang=es)
10. Decreto N° 46-91. *Ley de Zonas Francas industriales de exportación*, Managua, Nicaragua, 22 de noviembre de 1991.
11. DISTRITO VI de Managua. *Características distritales*. [En línea] [fecha de consulta 30 de Agosto del 2011]. Disponible en: <[HTTP://WWW.MANFUT.ORG/MANAGUA/BARRIOS/DISTRITO 6.HTM](HTTP://WWW.MANFUT.ORG/MANAGUA/BARRIOS/DISTRITO_6.HTM)>
12. EL NUEVO DIARIO. *UNA: Zona Franca contamina el ambiente* [En línea]. Managua, 2006 [fecha de consulta: 7 de septiembre del 2011]. Disponible en: <<http://impreso.elnuevodiario.com.ni/2006/09/17/nacionales/29143>>
13. GARCIA Estrada, Francisco. LÓPEZ García, Hugo. *Manejo del agua potable y aguas grises en el barrio El Rodeo, Managua*. Tesis (Título de Ingeniero en recursos naturales renovables). Managua, Nicaragua, Universidad Nacional Agraria, Facultad de Recursos Naturales y del Ambiente, 2006. 49 p.
14. GARCIA, Miguel A. *Transformaciones Urbanas de León siglo XX* [En línea] [fecha de consulta: 1 de septiembre del 2011]. Disponible en: <[Imaginarios.Com.mx/redmcs/syp/iv/miguel\\_angel\\_gomez.Pdf](http://Imaginarios.Com.mx/redmcs/syp/iv/miguel_angel_gomez.Pdf)>
15. GTZ Y CONAM. *Bases Conceptuales y Metodológicas para la Elaboración de la Guía Nacional de Ordenamiento Territorial*. Perú, Visionpcperu. 2006. 109 p.
16. INETER. *Anteproyecto de Ley General de Ordenamiento y Desarrollo Territorial*. Managua 2006. 25 p.

17. JANSEN, Hans, MORLEY, Sam, KESSLER, Gloria, PIÑEIRO, Valerio, SANCHEZ, Marco y TORERO Máximo. *El Impacto del Tratado de Libre Comercio de Centroamérica en la Industria Centroamericana de Maquila Textil* [En línea]. Una publicación de RUTA y del Instituto Internacional de Investigación de Políticas Alimentarias 2033 K Street, NW Washington, DC 20006-1002 USA. Costa Rica, 2008. [fecha de consulta: 20 de agosto del 2011]. Disponible en: <<http://ruta.org/admin/biblioteca/documentos/343.pdf>>
  
18. LA PRENSA, El diario de los Nicaragüenses. Reubicaran *mercadito de la Zona Franca* [En línea]. Managua, 2004 [fecha de consulta: 19 de diciembre del 2011]. Disponible en: <[www.laprensa.com.ni/archivo/2004/.../nacionales-20040128-10.html](http://www.laprensa.com.ni/archivo/2004/.../nacionales-20040128-10.html)>
  
19. LA PRENSA, El diario de los Nicaragüenses. Tras *la pista del homicida* [En línea]. Managua, 2011 [fecha de consulta: 19 de diciembre del 2011]. Disponible en: <<http://www.laprensa.com.ni/2011/07/21/sucesos/67317>>
  
20. LA PRENSA, El diario de los Nicaragüenses. *Acusan a Zona Franca Las Mercedes de contaminar* [En línea]. Managua, 2002 [fecha de consulta: 7 de septiembre del 2011]. Disponible en: <[www.laprensa.com.ni/.../17/.../nacionales\\_20020317-08htm](http://www.laprensa.com.ni/.../17/.../nacionales_20020317-08htm)>
  
21. LA PRENSA, El diario de los Nicaragüenses. *La invasión de las moto-taxis* [En línea]. Managua, 2011 [fecha de consulta: 27 de marzo del 2011]. Disponible en: <<http://www.laprensa.com.ni/2011/03/27/nacionales/56034>>
  
22. *La Voz del Sandinismo* [En línea] [fecha de consulta 20 de Febrero del 2012]. Disponible en: <<http://www.lavozdelsandinismo.com/nicaragua/2012-02-08/acuerdan-transportistas-regulaciones-en-managua-para-moto-taxis-y-caponeras/>>
  
23. MALDONADO Rivera, Juan. *Sistema de monitoreo para evaluar la calidad ambiental industria textil, caso de estudio: Parque Industrial Las Mercedes*. Tesis (Especialista en medio ambiente y desarrollo urbano). Managua, Nicaragua, Universidad Nacional de Ingeniería, Programa de estudios ambientales urbanos y territoriales PEAUT/UNI, 2007. 87 p.

24. MUNIZAGA, G. *Macro arquitectura: tipologías y estrategias de desarrollo Urbano*. México D.F. Alfa Omega Grupo Editor S.A, 2000.
25. NEUFERT, Ernst. *Arte de Proyectar en la Arquitectura*. 14.ª ed. Barcelona, Editorial Gustavo Gili, S.A. 1995. 580 p.
26. NORMAS Jurídicas de Nicaragua. *Reglamento del decreto de Zonas Francas Industriales de Exportación*. Decreto 50-2005. Managua, Nicaragua, 2005. 31 p.
27. PLAZOLA editores. *Enciclopedia de la Arquitectura Plazola*. México, Rivas Palacio 10, Tlalneplanta centro 54000, 1998.
28. *Que significa Gestión Urbana*. [En línea] [fecha de consulta 10 de octubre del 2011]. Disponible en: <<http://www.eclac.org/dmaah/gucif/defcon...>>
29. REVISTA ENVIO. *Bienvenidos a la Zona Franca* [En línea]. Managua, 1993 [fecha de consulta: 18 de noviembre del 2011]. Disponible en: <[www.envio.org.ni/articulo/824](http://www.envio.org.ni/articulo/824)>
30. RIMASSA Paz, Rodrigo. *Transformaciones urbanas y el paisaje* [En línea]. Universidad del Valle, Bolivia. (n.d) [fecha de consulta: 01 de septiembre del 2011]. Disponible en: <<http://www.Univalle.edu/publicaciones/journal/journal19/pagina12.htm>>
31. ROITMAN, Sonia. *Transformaciones urbanas en los 90: los barrios cerrados del Área Metropolitana de Mendoza* [En línea]. Argentina 2004 [fecha de consulta: 1 de septiembre del 2011]. Disponible en: <[http://mundourbano.unq.edu.ar/Transformaciones urbanas en los ´90 los barrios cerrados del Area Metropolitana de Mendoza.htm](http://mundourbano.unq.edu.ar/Transformaciones%20urbanas%20en%20los%2090%20los%20barrios%20cerrados%20del%20Area%20Metropolitana%20de%20Mendoza.htm)>
32. *Transformaciones Urbanas Sostenibles*. [En línea] [fecha de consulta 13 de Febrero del 2012]. Disponible en: <[http:// DESCRIPCIÓN « Transformaciones Urbanas.htm](http://DESCRIPCIÓN%20«%20Transformaciones%20Urbanas.htm)>
33. UNIVERSIDAD CATOLICA DE COLOMBIA. *Transformaciones Urbanas en el Parkway del barrio La Soledad*. Revista de Arquitectura. Vol. 12: 28-37, Diciembre 2010.

34. UNIVERSIDAD DIEGO PORTALES. *Transformaciones Urbanas y modos de vida en la ciudad de Santiago* [En línea], Chile, 2009 [fecha de consulta: 1 de septiembre del 2011]. Disponible en: <[www.udp.cl/minors/docs/sociologia/CFI9159.pdf](http://www.udp.cl/minors/docs/sociologia/CFI9159.pdf) >
35. UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CATALUÑA ESPAÑA. *Desarrollo Urbano y Territorial: Gestión y Transformación de las ciudades en vías de Desarrollo, Másters y posgrados* [En línea]. Edición 8ª, España, 2011-2012. [fecha de consulta: 12 de agosto del 2011]. Disponible en: <<http://formaciocontinua.upc.edu/esp/cursos/desarrollo-urbano-territorial-gestion-transformacion-ciudades-paises-desarrollo/205000/> >
36. VILLAR, M, TRIVIÑO, M y MONROY, M. *Sobre el fenómeno de transformación de la ciudad. La calle 34 de Teusaquillo, 1948-2004*. Bogotá: Libros del Páramo.
37. VILLAR, M, TRIVIÑO, M y MONROY, M. *Transformaciones urbanas en Bogotá, 1930-1948. Incidencia de la mentalidad colectiva*. Bogotá: Libros del Páramo.
38. WIKIPEDIA. *Concepto de Equipamiento* [En línea]. [fecha de consulta: 5 de septiembre del 2011]. Disponible en: <<http://es.wikipedia.org/wiki/Equipamiento> >
39. WIKIPEDIA. *Concepto de Gestión Urbana* [En línea]. [fecha de consulta: 5 de septiembre del 2011]. Disponible en: <[http://es.wikipedia.org/wiki/Gesti%C3%B3n\\_urbana#Gesti.C3.B3n\\_urbana\\_sostenible](http://es.wikipedia.org/wiki/Gesti%C3%B3n_urbana#Gesti.C3.B3n_urbana_sostenible)>
40. WIKIPEDIA. *Concepto de Infraestructura* [En línea]. [fecha de consulta: 5 de septiembre del 2011]. Disponible en: <<http://es.wikipedia.org/wiki/Infraestructura> >
41. WIKIPEDIA. *Concepto de Urbanismo* [En línea]. [fecha de consulta: 5 de septiembre del 2011]. Disponible en: <<http://es.wikipedia.org/wiki/Urbanismo> >

## XIV. Glosario

**Asentamientos:** Son fenómenos que surgen paralelos a los procesos de urbanización y concentración de las actividades industriales, resultado de las migraciones campo-ciudad y de los aumentos anuales de población que experimentan los países que están en vías de desarrollo.

**Ciudad:** Constituye un complejo demográfico, económico, político en el que se ejercen actividades económicas relacionadas con la industria y el servicio.

**Equipamiento:** Conjunto de edificaciones y espacios, predominantemente de uso público, en los que se realizan actividades complementarias a las de habitación y trabajo, o bien, en las que se proporcionan a la población servicios de bienestar social y de apoyo a las actividades económicas.

**Exportación:** La producción de bienes o servicios que es vendido a un país diferente del que se originan.

**Gestión:** Hacer diligencias para lograr un negocio afín.

**Intervención:** Tomar parte en un asunto, mediar o interponerse entre dos o más que riñen.

**Infraestructura:** Conjunto de servicios básicos para el funcionamiento de una ciudad.

**Industria:** Aplicación del trabajo humano a la transformación de las primeras materias hasta hacerlas útiles para la satisfacción de necesidades.

**Morfología:** Ciencia que estudia las formas externas del relieve terrestre.

**Ordenamiento:** Colocación de las cosas en el lugar que les corresponden.

**Obsolescencia:** Anticuado, inadecuado a las circunstancias actuales, que está cayendo en desuso.

**Planificación:** Plan general, científicamente organizado y frecuentemente de gran amplitud, para obtener un objetivo determinado.

**Renovación:** Hacer como de nuevo una cosa, o volverla a su primer estado. Restablecer o reanudar una relación con otra cosa que se había interrumpido.

**Revitalización:** Dar nueva fuerza o consistencia a una cosa.

**Segregación:** Separar o apartar una cosa de otra. Aislar o separar a determinados miembros de una comunidad.

**Sustentabilidad:** Se define como el desarrollo que satisface las necesidades del presente sin poner en peligro la capacidad de las generaciones futuras para atender sus propias necesidades.

**Urbano:** Todo territorio compuesto por centros poblados incluidos dentro del límite establecido por el correspondiente plan regulador, limitando su definición a la territorialidad en sí y sin hacer mención de elementos como medio ambiente, población y cultura implícita en cualquier definición de esta naturaleza.