
Reflexiones de maestros

Haussmannización en los trópicos. Urbanismo abyecto y violencia infraestructural en la Nicaragua urbana

Haussmannization in the tropics. Abject urbanism and infrastructural violence in urban Nicaragua



Dennis Rodgers

Centre on Conflict, Development and Peacebuilding
(CCDP), Graduate Institute of International and
Development Studies, Suiza

 Santiago Urrutia Reveco (Traductor)

CONICET; Universidad de Buenos Aires, Argentina
surrutiareveco@gmail.com

 Carlos Salamanca Villamizar (Traductor)

CONICET; Universidad de Buenos Aires, Argentina
salamanca.carlos@gmail.com

A&P continuadad

vol. 12, núm. 22, p. 7 - 21, 2025
Universidad Nacional de Rosario, Argentina
ISSN: 2362-6089
ISSN-E: 2362-6097
Periodicidad: Semestral
aypcontinudad@fapyd.unr.edu.ar

DOI: <https://doi.org/10.35305/23626097v12i22.521>

URL: <https://portal.amelica.org/ameli/journal/219/2195257007/>



Introducción

Las ciudades son espacios de producción y reproducción de poderosas formas de control social y, de manera concomitante, de constitución de regímenes de injusticia. Estas no se generan únicamente como resultado de las relaciones sociales y económicas más amplias que condicionan configuraciones particulares de poder, sino también a través del desarrollo infraestructural. Como ha señalado Graham (2010, p. 2), la infraestructura es un elemento fundamental que sostiene la vida urbana cotidiana, hasta el punto que puede considerarse constitutiva de la naturaleza de las relaciones sociales metropolitanas. Sin embargo, a pesar de que en las últimas décadas ha proliferado una literatura examinando “la construcción de la diferencia y la desigualdad entre grupos sociales mediante la configuración discursiva y/o material de la infraestructura urbana”, sigue siendo necesario abrir la *caja negra* de la infraestructura y, más específicamente, explorar cómo este fenómeno se vincula con la maquinaria más amplia de la opresión urbana, tanto de forma instrumental como de manera más intrínseca (McFarlane y Rutherford, 2008, p. 366).

Este ensayo se propone desentrañar las dinámicas de la extensa transformación infraestructural que atravesó Managua, capital de Nicaragua, al inicio del siglo XXI. Comienza estableciendo una comparación histórica entre la remodelación metropolitana de Managua desde el cambio de siglo y el famoso proceso parisino de *haussmannización* del siglo XIX, para captar el carácter marcadamente intencional y *élite-céntrico* de la transformación de Managua, enfocándose en particular en sus patrones similares de asociación público-privada, sus arquitecturas financieras análogas y un desarrollo infraestructural comparable. El ensayo ofrece luego un análisis etnográficamente fundamentado sobre las consecuencias que este tipo específico de transformación ha tenido en dos barrios empobrecidos de la ciudad, con el fin de mostrar cómo los habitantes locales han internalizado una forma de *urbanismo abyecto* que contribuye activamente a la reproducción del nuevo orden espacial desigual de la ciudad. Finalmente, se plantea que el patrón particular de transformación urbana de Managua debe considerarse como una forma de “violencia infraestructural”, para destacar cómo el desarrollo contemporáneo de la ciudad articula una configuración específica de poder con ciertas formas de cambio urbano que subyugan y afectan de manera profundamente nociva la vida cotidiana de la mayoría de su población.

París, Managua, ¿cuál es la diferencia?

Managua ha atravesado numerosas metamorfosis a lo largo del último medio siglo (Freeman, 2010; Wall, 1996). Las razones subyacentes a sus múltiples transformaciones son diversas: desde el devastador terremoto de 1972, pasando por la planificación urbana utópica de la célebre revolución sandinista que llegó al poder en 1979 tras una dura lucha contra la dictadura de Somoza –la cual, a su vez, ya había provocado daños materiales significativos en la ciudad–, hasta los repetidos intentos de los gobiernos de derecha posteriores a la revolución, tras la derrota sandinista de 1990, por borrar las huellas materiales y simbólicas del sandinismo inscritas en el paisaje urbano, entre otros (Rodgers, 2008a). A comienzos del siglo, sin embargo, Managua experimentó una remodelación notable y de gran alcance, que cambió de manera fundamental la morfología de la metrópolis de una manera sin precedentes. De ser una ciudad desordenada, dispersa y generalmente empobrecida conocida popularmente como “la ciudad caótica” –una metrópolis sin “centro, sin horizonte y sin lógica”, para citar una guía popular (Leonardi, 2001, p. 57)–, al cambio de siglo su red vial fue completamente reorganizada, se erigieron nuevos edificios y, en un marcado contraste con el pasado, proliferaron numerosos restaurantes caros, bares, discotecas, hoteles de lujo, casinos, tiendas de diseñadores y centros comerciales.



Franquicias globales anteriormente ausentes como Pizza Hut, Hard Rock Café o McDonald's, abrieron sucursales, al igual que cadenas hoteleras internacionales como InterContinental o Hilton. Además, se construyeron cuatro centros comerciales al estilo estadounidense, todos con tiendas de marcas reconocidas, multicines y grandes patios de comida rápida. Numerosos desarrollos inmobiliarios residenciales privados y condominios también surgieron en Managua y sus alrededores durante este período. Aunque esta dramática transformación de la ciudad puede entenderse como la consecuencia de una liberación de las fuerzas de mercado que estuvieron reprimidas durante el período sandinista (Babb, 1999; Whisnant, 1995), la renovación de la ciudad y el auge de lo que ampliamente ha llegado a conocerse como la Nueva Managua no fue simplemente el resultado de deseos consumistas anárquicos, sino más bien la consecuencia de un proceso deliberado de transformación infraestructural planificada y dirigida por el Estado.

Esto se hace evidente al considerar la forma en que se renovó la históricamente deficiente red vial de Managua. Hasta tan tarde como 1997, los baches representaban un peligro crónico para la conducción, el tráfico era caótico, los robos y asaltos de automóviles eran frecuentes y no existía lógica discernible en la infraestructura vial bizantina de la ciudad. Para el año 2000, la municipalidad de Managua había llevado a cabo un programa a gran escala para llenar los baches, repavimentar y ensanchar las arterias principales de la metrópolis, construir una carretera de circunvalación suburbana en el suroeste de la ciudad y reemplazar los semáforos por rotundas (Rodgers, 2004). Si bien estas obras fueron ostensiblemente destinadas a agilizar el tráfico y reducir la congestión, al observarlas en el plano urbano emerge un patrón definido según el cual las nuevas vías conectan predominantemente lugares asociados con la vida de la élite urbana. Por ejemplo, enlazan el (recién remodelado) aeropuerto internacional con el Palacio Presidencial, los centros comerciales, la Zona Rosa de restaurantes, bares y discotecas, y los exclusivos barrios de Las Colinas y Santo Domingo, entre otros. De este modo, esta red vial permite a la élite urbana de Managua desplazarse con mayor seguridad entre los distintos puntos de su vida cotidiana, ya sin los impedimentos de los baches, la congestión, los semáforos o el crimen (las rotundas reducen considerablemente el riesgo de sufrir un asalto en el automóvil).

Como señalan McFarlane y Rutherford (2008, p. 367), a menudo resulta útil “historizar prácticas aparentemente ‘nuevas’ y utilizar condiciones históricas para teorizar el momento contemporáneo”. En este sentido, pueden trazarse interesantes paralelos entre las dinámicas de la remodelación de Managua y un proceso más antiguo de transformación urbana: la haussmannización que experimentó el París de mediados del siglo XIX, probablemente *el ejemplo paradigmático de cambio urbano planificado*. Aunque ya existían ciudades planificadas antes de la mutación de París, nunca antes se había intentado un proceso tan ambicioso de transformación de una ciudad preexistente (Pinkney, 1958, p. 72). Sin duda, el rostro de París cambió por completo en el transcurso de apenas 17 años, entre 1853 y 1870, cuando la ciudad pasó de ser un asentamiento “sucio, abarrotado e insalubre”, “cubierto de barro y chozas improvisadas, húmedo y fétido, lleno de señales de pobreza, así como de la basura y los desechos dejados por un sistema de alcantarillado inadecuado y defectuoso”, a convertirse en la Ciudad de la Luz que sigue siendo hoy (Rice, 1997, p. 9).

Este proceso sin precedentes de transformación urbana está indeleblemente asociado a una figura: el barón Georges-Eugène Haussmann. De hecho, Jordan (1995, p. 7) sostiene que “ningún nombre está tan ligado a una ciudad como el de Haussmann a París”. Aunque había habido intentos previos de abordar la congestión, el hacinamiento y las deficiencias sanitarias de la ciudad, estos tendían a enfocar la cuestión de la planificación urbana de manera fragmentaria. Lo que distinguió los planes de Haussmann fue su “capacidad para captar la enorme complejidad de [la] ciudad y tratarla como un todo, integrando todas sus partes, grandes y pequeñas, en un único organismo” (Jordan, 1995, p. 11). El proceso que llegó a conocerse como la haussmannización de París implicó una serie de iniciativas diferentes e interconectadas, algunas de las cuales resultan sumamente reveladoras cuando se consideran en relación con la remodelación de Managua.



Por ejemplo, la transformación de París se logró mediante una combinación simbiótica “de finanzas y capital rentista en connivencia con el barón Haussmann [...] quien buscó orquestar los espacios públicos y privados de París de forma mutuamente complementaria” (Merrifield, 2002, p. 146). En particular, Haussmann entregó terrenos a desarrolladores privados, incluyendo especialmente “una alta burguesía de propietarios e intereses comerciales que podían darse el lujo de concebir la compraventa de propiedades como una actividad especulativa” (Jordan, 1995, p. 208). La financiación de estas obras se organizó a través del endeudamiento, y mediante la reestructuración del sistema financiero francés a través de un proceso de consolidación que reunió “los pequeños flujos de capital en una circulación masiva capaz de emprender proyectos a la escala requerida”. No obstante, esta racionalización y expansión del sistema crediticio se produjo también “a expensas de una especulación a menudo descontrolada y de la creciente absorción de todos los ahorros en un sistema centralizado y jerárquicamente organizado que dejaba a los de abajo aún más vulnerables a los caprichos arbitrarios de quienes detentaban cierto poder monetario” (Harvey, 2003, p. 119).

Mientras que Haussmann buscaba fomentar esta asociación público-privada mediante lo que se podría considerar una forma de keynesianismo *avant la lettre*, a través de la financiación mediante crédito y deuda, en Nicaragua el proceso ha sido, se podría argumentar, de naturaleza más *friedmaniana*. Los sucesivos gobiernos de la Nicaragua posrevolucionaria han facilitado abiertamente iniciativas de desarrollo inmobiliario privado mediante la concesión de exenciones fiscales altamente ventajosas. En 1999-2000, por ejemplo, el grupo Pellas, en este entonces el conglomerado económico más importante de Nicaragua, gastó 20 millones de dólares para construir la estructura más alta que se erigiría en Managua desde el terremoto de 1972, una torre de oficinas ultramoderna, futurista, de catorce pisos, conocida como el Edificio Pellas, para la cual obtuvieron una exención fiscal de 3 millones de dólares bajo el argumento de que era “una atracción turística” (Chamorro, 2002). Báez Cortés (2006), experto fiscal de Nicaragua, ha llegado a calificar este tipo de arreglos financieros como un “saqueo legalizado”, aunque son altamente reminiscentes de la “orgía de especulación” públicamente sancionada que caracterizó la haussmannización de París, y que fue denunciada de manera similar como una forma de expolio que solo beneficiaba a una pequeña élite (Harvey, 2003, p. 50).

Un aspecto más material de la transformación urbana de París que también guarda similitudes con Managua es la preocupación de Haussmann por la construcción de vías, y en particular por la edificación de los famosos bulevares parisinos. París, antes de la haussmannización, era aún en gran medida una ciudad medieval, un laberinto de calles empedradas, angostas, sucias y sinuosas (Rice, 1997, p. 9). Haussmann emprendió un vasto proyecto de eliminación de muchas de estas calles medievales en favor de nuevas avenidas más anchas, limpias, rectas y asfaltadas. Si bien esto se justificó ostensiblemente como una medida para facilitar el flujo de tráfico cada vez más intenso en la ciudad, el propio Haussmann (2000, p. 174) escribió en sus memorias que la lógica subyacente de los bulevares rectos era ante todo la “seguridad”. París había experimentado tres revoluciones exitosas desde 1789, y se habían levantado barricadas en nueve ocasiones durante los veinticinco años previos a la llegada al poder de Haussmann. Sus bulevares fueron diseñados, por tanto, para ordenar y controlar la ciudad indisciplinada (Scott, 1998, p. 61). No solo conectaban los cuarteles del ejército con el corazón de la ciudad, sino que el hecho de que fueran rectos ofrecía líneas de fuego despejadas, mientras que el ensanchamiento de las calles dificultaba la construcción de barricadas, y el asfaltado impedía que se pudieran extraer adoquines para utilizarlos como material para construirlas.

Las nuevas autopistas de Managua también fueron una respuesta a preocupaciones de seguridad, al temor a la violencia *popular* y al deseo de *securitizar* la ciudad. Sin embargo, era más la violencia criminal que la violencia revolucionaria la que se temía, y las nuevas vías han sido construidas explícitamente para garantizar la seguridad de quienes las usan. La sustitución de los semáforos por rotundas, por ejemplo, significa que los conductores rara vez tienen que detenerse y exponerse a un asalto, mientras que el nuevo pavimento les permite circular rápidamente sin temor a sufrir una avería por caer en un bache. De hecho, en un eco



francamente inquietante de la haussmannización parisina, el reasfaltado de las calles de Managua ha implicado reemplazar los adoquines –los bloques de piedra con los que se construyen las vías urbanas en Nicaragua– por asfalto, con el objetivo explícito de dificultar que los manifestantes los usen en la construcción de barricadas, tal como ocurrió en París. El único elemento de la estrategia de Haussmann que no se replica en las nuevas vías de Managua es que estas no intentan facilitar el acceso a –y con ello controlar– las zonas potencialmente violentas (es decir, pobres) de la ciudad. En cambio, las evitan; como se mencionó anteriormente, la distribución de las nuevas autopistas de Managua muestra un patrón definido, en el que predominantemente conectan los espacios de residencia, ocio y trabajo de los sectores adinerados, uniéndolos en una especie de *red fortificada* que la élite puede recorrer a toda velocidad en sus costosos vehículos 4x4, sin ya verse obstaculizada por baches, semáforos o delincuencia.

Vista desde esta perspectiva –y tal como sucedió en París–, la construcción de vías en Managua no se limita a una cuestión de seguridad, sino que está relacionada con la reconstrucción de la metrópolis a la imagen y semejanza de su élite urbana. El patrón particular de desarrollo infraestructural de Managua ha sido la piedra angular de un proceso de “desanclaje” socioespacial en la ciudad, mediante el cual toda una capa del tejido urbano ha sido deliberadamente “desmembrada” del mosaico general de la metrópoli y constituida como una “Nueva Managua” destinada exclusivamente a los ricos, quienes ahora viven en lo que bien podría denominarse una “segregación espléndida” (Rodgers, 2004; 2011). Las autopistas son el medio a través del cual los espacios de la Nueva Managua están viablemente interconectados, permitiendo a la élite urbana “lucirse, presumir y divertirse” en los nuevos centros comerciales, restaurantes, bares y discotecas de la ciudad (Whisnant, 1995, p. 448). Esto recuerda claramente la manera en que los bulevares parisinos crearon “espacios para la exhibición de la riqueza burguesa, el consumo ostentoso y [...] el fetiche de la mercancía” (Harvey, 2003, p. 212), constituyendo efectivamente la “apoteosis” de la “ostentosa autoglorificación” de la emergente burguesía parisina (Benjamin, 1999, p. 11).

Sin embargo, “la segregación que se instauró durante el Segundo Imperio fue considerada por muchos como políticamente perjudicial, ya que la burguesía dejó de tener contacto con las clases bajas y, por lo tanto, perdió el sentido de obligación y de influencia moral sobre ellas”, según Harvey (2006, p. 22). En particular, el impulso por crear París como una prerrogativa exclusivamente burguesa “no podía sino producir su ‘otro’ [...] bajo la forma de una zona cada vez más homogénea de clase trabajadora dentro de la ciudad, donde se estableció una relación simbiótica muy diferente entre los espacios públicos y privados” (Harvey, 2006, p. 28). Visto bajo esta luz, una pregunta obvia que durante mucho tiempo ha sido considerada bastante inquietante acerca de la transformación de París –considerando que desplazó a un tercio de la población de la ciudad, por lo general sin compensación adecuada–, es: ¿por qué no generó una protesta social significativa?

Aunque académicos como Harvey (2003) han tratado de interpretar la insurrección de la clase trabajadora en la Comuna de París de 1871 como un acto de protesta contra la exclusión urbana, la realidad es que la haussmannización ya estaba disminuyendo desde varios años antes. En muchos aspectos, la Comuna fue más bien una respuesta a los clásicos imperativos socioeconómicos basados en la lucha de clases, así como a la derrota francesa a manos de los prusianos (Christiansen, 1994). En parte por esta razón, otros académicos como Berman (1982, p. 151) han intentado explicar la paradójica falta de reacción sugiriendo, de manera algo ingenua y superficial, que “los estragos a los que los viejos barrios centrales fueron sometidos en las décadas previas a la haussmannización: el bombardeo demográfico, [...] [la reducción] del stock de viviendas; el desempleo masivo recurrente; [...] el hambre; [y] las espantosas epidemias de tifus y cólera”, explican “por qué los pobres parisinos, que tan valientemente habían luchado en tantos frentes en el siglo XIX, no pusieron resistencia a la destrucción de sus barrios: bien pudieron haber estado dispuestos a ir [...] a cualquier parte fuera de su mundo.



Una respuesta diferente se encuentra en la obra de Émile Zola, y más específicamente en sus dos novelas *La Curée* (1871) y *L'Assommoir* (1877). Como describe Duffy (2005, p. 105), estas son “la(s) novela(s) de la haussmannización, [...] contienen mucha información sobre la vida urbana, y sobre una sociedad individualista pero regimentada, cuyas estructuras están muy influenciadas por [...] las relaciones espaciales”. En particular, Zola muestra cómo la noción de espacio y su apropiación para la constitución del yo individual cambiaron críticamente como resultado de la haussmannización, y más específicamente cómo los desposeídos interiorizaron nuevas formas de ser que eran más egocéntricas y fragmentarias, lo que impedía cualquier forma de protesta colectiva. Hay paralelos evidentes aquí con Managua, que podrían contribuir en gran medida a explicar la falta similar de protesta popular frente a la transformación espacial de esta ciudad. La sección siguiente ilustra esto a través de una mirada *desde abajo* sobre la alteración del paisaje urbano de Managua. Se centra en las consecuencias de dos casos específicos de construcción vial en barrios pobres de la ciudad: el barrio Carlos Fonseca y el barrio Luis Fanor Hernández^[1]. El primero fue transformado por la construcción de un bulevar que lo atraviesa, mientras que el segundo fue *rodeado* por nuevas vías. Me baso en investigaciones etnográficas realizadas en ambos barrios en octubre-noviembre de 2009, aunque cabe señalar que he venido realizando trabajo de campo longitudinal sobre otros temas en el barrio Luis Fanor Hernández desde 1996.

“No se puede detener el progreso...”

El barrio Carlos Fonseca es un pequeño asentamiento de aproximadamente 1.500 habitantes y unas 180 viviendas, ubicado en el sureste de Managua. Fue fundado originalmente como un asentamiento informal a inicios de la década de 1980, principalmente por el desborde demográfico de los barrios circundantes. Aunque en un inicio se trataba de una ocupación ilegal, la mayoría de los hogares adquirieron títulos de propiedad legales gracias a la controvertida Ley nº 86, promulgada por el gobierno sandinista en 1990. Esta fue una de las muchas leyes impulsadas durante un período de dos meses tras perder las elecciones, y legalizó la tenencia de tierras en numerosos barrios marginales y asentamientos informales (así como la posesión de propiedades y activos económicos por parte de la dirigencia del partido sandinista). Aunque muchas de las instancias de regularización derivadas de esta ley apresuradamente aprobada han sido posteriormente impugnadas –tanto en Managua como en el resto de Nicaragua–, hubo pocos cuestionamientos en el barrio Carlos Fonseca. Esto se debió en parte a que el terreno sobre el cual se fundó había sido expropiado por el régimen revolucionario al dictador derrocado Somoza, y, además, carecía de mayor interés para sus descendientes debido a su reducida extensión y a los problemas que habría implicado desalojar al asentamiento existente. Por lo demás, el barrio no presenta mayores particularidades: forma parte de una aglomeración de varios barrios pobres, sin nada que lo distinga salvo su cercanía al mercado Roberto Huembes, donde trabaja buena parte de su población, alrededor del 50% de los habitantes económicamente activos del barrio.

En abril de 2008, la Alcaldía de Managua inició las obras de extensión de la pista Cardenal Miguel Obando y Bravo^[2] –conocida también como *bulevar* Miguel Obando– a través del barrio (Fig. 1). La *pista* es una autopista de cuatro carriles que atraviesa de este a oeste el sur-centro de Managua, y fue construida en tres etapas, con un costo total de 5.6 millones de dólares estadounidenses, lo que equivale aproximadamente al 10% del presupuesto municipal anual de Managua. Fue inaugurada oficialmente el 11 de diciembre de 2008 por el entonces alcalde de Managua, el sandinista Dionisio Marenco. Según la versión oficial, la pista debía desempeñar un papel clave en la reducción de la congestión vehicular en el distrito, a pesar de que está flanqueada por dos bulevares paralelos de orientación este-oeste que ya conectan, en líneas generales, los mismos puntos de la ciudad.



Al mismo tiempo, resulta evidente que permite a los conductores evitar el bulevar norte, que atraviesa los barrios Jorge Dimitrov y El Riguero, ambos conocidos por su alta inseguridad, así como eludir la congestión generada por la terminal de autobuses Roberto Huembes sobre el bulevar sureste. Además, la nueva pista conecta de forma más eficiente al acomodado barrio de Los Robles tanto con el aeropuerto internacional, ubicado al noreste de la ciudad, como con el suroeste de la metrópolis, donde en los últimos años han proliferado diversas urbanizaciones cerradas.

LA AMPLIACIÓN

■ La tercera ampliación de la Pista Cardenal Miguel Obando y Bravo requiere una inversión de 23 millones de córdobas y contempla la pavimentación de casi 500 metros lineales que conectarán a los usuarios con la Carretera a Masaya.



Figura 1.

Extensión de la *pista* Cardenal Miguel Obando y Bravo. Autor del gráfico: Bismarck Rodríguez.

Fuente: Periódico La Prensa (<http://www.laprensa.org.ni>).

Las primeras dos etapas de la pista consistieron simplemente en el ensanchamiento y mejora de las vías preexistentes, y fueron ejecutadas en 2006 y 2007. La tercera etapa implicó atravesar un asentamiento establecido, el barrio Carlos Fonseca (Fig. 2). Esta última fase de la obra afectó a 40 hogares del barrio: 16 viviendas fueron totalmente destruidas y 24 resultaron parcialmente destruidas, incluidas varias que fueron literalmente reducidas a la mitad de su tamaño. Los detalles que emergen de las entrevistas que realicé sobre el proceso presentan una imagen clásica de escasa consulta, compensaciones diferenciadas e incluso probables casos de corrupción. Aunque la municipalidad declaró haber desembolsado un total de C\$8 millones

(US\$400.000) en concepto de compensación, todo indica que una porción significativamente menor de ese monto fue efectivamente distribuida entre los habitantes del barrio^[3]. Nada de esto resulta muy sorprendente: el clientelismo político es una práctica arraigada en Nicaragua, al igual que la corrupción, y la estrategia de socavar cualquier posibilidad de resistencia organizada mediante tácticas de *divide y vencerás*. Sin embargo, las consecuencias de la construcción de la pista para la vida en el barrio han sido directamente e indirectamente devastadoras.



Figura 2.
La extensión de la pista Cardenal Miguel Obando y Bravo (vista Este-Oeste).
Foto del autor (2009).

Muchos de quienes vieron sus viviendas afectadas, aunque no completamente destruidas, se encontraron viviendo en condiciones de hacinamiento. En un caso, por ejemplo, 19 personas pasaron a habitar 3 cuartos, en lugar de los 6 que tenían anteriormente. Solo 3 de las 16 familias cuyas casas fueron completamente destruidas aceptaron ser reubicadas fuera del barrio, y la municipalidad reasentó al resto en un campo de béisbol en el vecindario, entregándoles materiales para construir viviendas que, en general, resultaron ser menos espaciosas y sólidas que las que poseían previamente. Además, el campo de béisbol había sido hasta ese momento un punto focal de socialización del barrio, y el reasentamiento eliminó de facto el único espacio público disponible en la comunidad. Como un habitante local llamado Don Víctor me dijo:

¿Dónde se supone que ahora los jóvenes se van a reunir y jugar al béisbol? Antes se solían juntar siempre en el parque, y todos nos acercábamos a verlos jugar, uno podía conversar con otros vecinos del barrio. Ahora apenas se habla con el vecino, y eso raramente, porque todo el mundo vive encerrado en su casa por la delincuencia y la inseguridad, así que es solo un ‘hola’ y un ‘adiós’ cuando uno entra o sale.

Quizás lo más dramático de todo, sin embargo, es que la pista partió literalmente el barrio en dos (Fig. 3). Como lo expresó una entrevistada llamada Doña Angelina: “Esto ha cambiado el barrio, porque ahora uno ya casi no va al otro lado, ya no se ve a la gente, ya no hay intercambio, si vas al otro lado, te dicen ‘pero vos sos del otro lado’, cosa que antes no pasaba, todos éramos del barrio Carlos Fonseca, ahora es como si hubiera un Carlos Fonseca 1 y un Carlos Fonseca 2”.



Figura 3.

La *pista* Cardenal Miguel Obando y Bravo dividiendo el barrio Carlos Fonseca en dos.

Foto del autor (2009).

Cruzar la carretera es ampliamente visto como un peligro, como se quejaba Don Manolo, vecino de Doña Angelina: “Todos los que viven al lado de la carretera han tenido que poner portones en sus casas, para mantener a los niños dentro; no se les puede dejar salir, casi no hay acera, y el tráfico viene tan rápido [...] Tenés que mantener a los niños encerrados, no ha habido accidentes hasta ahora, pero eso solo es gracias a la voluntad de Dios, y quién hasta cuando durará”.

Aunque los comentarios negativos sobre la nueva pista eran generalizados, también parecía haber una aceptación general de la obra, e incluso cierta actitud positiva hacia ella. Doña Angelina, por ejemplo, me dijo: “Pues, no me molesta vivir al lado de la pista. Es hermosa de noche, cuando está toda iluminada. En el barrio no hay luz pública, pero aquí sí, y entonces uno siente que aquí hay progreso”. Un joven del barrio llamado Mungo fue incluso más allá, respondiendo a mi discurso crítico sobre la carretera y su impacto en la comunidad diciéndome: “*¡Idiay maje!*, esta carretera, representa el progreso, y no se puede detener al progreso, siempre tenemos que seguir avanzando para mejorar las cosas en la ciudad”. Este tipo de discurso reflejaba, en cierto sentido, un proceso de “pacificación”, mediante el cual la asimilación de un determinado discurso condiciona la visión del mundo de los agentes sociales individuales, llevándolos a conformarse con el orden dominante. Los individuos se “psicologizan” en determinados esquemas mentales y sistemas de valores, basados en una noción totalizante de “racionalización” (Elias, 2000, p. 399). Sin duda, los discursos de Doña Angelina y Mungo sugieren que habían internalizado el desarrollo infraestructural de Managua de una manera particular, aceptando la inevitabilidad de la transformación y, de hecho, su necesidad como una forma de progreso imparable.

Aquí se evidencian analogías claras con las nuevas formas de existencia socioespacial que Zola describió en sus novelas, como emergentes entre los sectores pobres urbanos del París de mediados del siglo XIX, producto de la haussmannización. Aunque la aparición de esta cosmovisión fatalista en barrio Carlos Fonseca fue claramente facilitada por la generalizada desilusión política que caracteriza a la Nicaragua contemporánea – debido a los sueños utópicos frustrados de la revolución sandinista, y la posterior discrepancia que ha existido entre la retórica y la acción de los políticos sandinistas (Rodgers, 2008b)– así como la falta generalizada de oportunidades y la inseguridad de la vida cotidiana en barrios pobres como el barrio Carlos Fonseca, estos factores más amplios fueron más contextuales que causales. La materialización de esta cosmovisión particular puede asociarse principalmente con el inequitativo régimen de gobernanza urbana que ha emergido en la Managua del siglo XXI, el cual, como sugirió Mungo, “no se puede detener”. La construcción de autopistas emerge como uno de sus elementos centrales, un medio crítico de opresión y dominación que contribuye activamente a la propagación de un proceso de pacificación psicológico de las clases populares.

Esto también se hizo evidente en relación con otro caso del fenómeno tal como se desarrolló en el barrio pobre Luis Fanor Hernández. Este barrio tenía aproximadamente 3.000 habitantes y unas 370 viviendas. Es más antiguo que el barrio Carlos Fonseca, y fue fundado a principios de la década de 1960 como un asentamiento informal en lo que entonces eran las afueras de la ciudad. Aunque el barrio ahora es indiscutiblemente urbano en su ubicación, a medida que la ciudad creció más allá de él, como muchos otros barrios pobres de Managua, nunca estuvo muy bien conectado con la red vial de la ciudad. Hasta hace poco, de hecho, solo había una entrada y una salida, y era necesario atravesar varios otros barrios para llegar a una calle principal de la ciudad con servicios de autobuses. Sin embargo, esto cambió radicalmente en abril de 2009, cuando la Municipalidad de Managua decidió renovar las calles que rodean el barrio Luis Fanor Hernández, conectándolas a una importante vía de circunvalación norte-sur al otro lado de un gran canal de drenaje cercano al barrio, mediante un puente para vehículos, en lugar de un puente peatonal construido en la década de 1980. Las calles circundantes también fueron ensanchadas y mejoradas, y el tráfico aumentó enormemente, con autobuses, en particular, pasando con frecuencia (aunque no deteniéndose, ya que no hay paradas de autobús en el barrio).



Los testimonios de los habitantes del barrio Luis Fanor Hernández ilustraron claramente un sentimiento de estar “acorralados” y “aislados” del resto de la ciudad como resultado de estos desarrollos. La gente hablaba de estar “rodeado” o “aislado”, algo que también se reflejaba de manera evidente en la disminución de la movilidad de los habitantes en comparación con unos pocos años antes. Esto es especialmente cierto en el caso de las mujeres, que a menudo expresaban miedos a cruzar las nuevas calles (que, por supuesto, no tenían pasos peatonales, semáforos ni aceras). Estos patrones de movilidad particulares sugieren implícitamente una normalización de la segregación espacial, la asimilación de una visión geográfica que indica que hay áreas de la ciudad donde los pobres no deben ir, y áreas donde se supone que deben quedarse. Nuevamente, se puede hacer un paralelo con las formas de existencia socioespacial que surgieron entre los pobres urbanos en la París de Haussmann, tal como lo describió Zola. Al mismo tiempo, sin embargo, también se puede argumentar que estos discursos reflejan un *urbanismo* más general. La noción de urbanismo fue propuesta por primera vez por Wirth (1938, p. 3), y corresponde a un sentido del “modo de vida urbano”. En su definición más básica, Wirth argumentaba que los entornos materiales particulares de las ciudades determinan fundamentalmente tanto las actitudes como las acciones de los agentes sociales que las habitan. Proponiendo una definición mínima de las ciudades que las circunscribe como “asentamientos relativamente grandes, densos y permanentes de individuos socialmente heterogéneos”, sugirió que estas características hacían que la vida urbana fuera “impersonal, superficial, transitoria”, ya que “la convivencia y el trabajo conjunto de individuos que no tienen lazos sentimentales ni emocionales fomentan un espíritu de competencia y explotación mutua” (Wirth, 1938, p. 15).

Como ha señalado Hannerz (1980), un problema fundamental del análisis de Wirth es que carece de cualquier consideración del poder. De hecho, Katz (2007, p. 352) llega incluso a sugerir que constituye una forma de “fetichismo espacial” que promueve una comprensión parcial [...] del espacio como productor de efectos; como causal de condiciones particulares y prácticas sociales materiales, en lugar de ser el resultado de relaciones sociales y prácticas específicas”. En este sentido, quiero sugerir que la forma particular de urbanismo emergente en los discursos de los habitantes de los barrios Carlos Fonseca y Luis Fanor Hernández debe ser calificada más específicamente como una forma de *urbanismo abyecto*. Derivo este calificativo del concepto de “abyección” de Ferguson (1999, p. 236), un estado social de ser que es consecuencia de “ser arrojado, expulsado o descartado. [Su] significado literal también implica no solo ser echado afuera, sino echado hacia abajo”. Como señala Ferguson (1999, p. 238), “la abyección implica una relación activa”, y debe “entenderse como el producto de estructuras y procesos específicos”. En este sentido, la noción de urbanismo abyecto plantea inherentemente preguntas críticas sobre la relación entre poder, dominación y el entorno urbano que generalmente se ignoran o pasan por alto.

Conclusión: violencia infraestructural

Como señalan Philippe Bourgois y Nancy Scheper-Hughes (2004), la violencia existe como un *continuum*, que incluye categorías superpuestas que van desde la violencia estructural hasta la simbólica y la física, las cuales a menudo interactúan y se refuerzan mutuamente. Visto desde esta perspectiva, la transformación infraestructural de Managua puede considerarse como la reunión de diferentes tipos de violencia, que incluyen la violencia física, en forma de expulsiones violentas, hasta la violencia sociopsicológica, en la aparición de un urbanismo abyecto. Es tentador concebir la infraestructura simplemente como el medio instrumental para esta violencia, pero debemos ir más allá y pensar en la transformación de Managua como



una instancia muy particular de violencia que propongo llamar *violencia infraestructural*. En parte, me inspiró aquí en el concepto de “guerra infraestructural” de Graham (2006, p. 246), que utiliza para describir el ataque deliberado a la infraestructura urbana, que “está surgiendo como un componente central de la estrategia militar contemporánea” y cuyo objetivo es “destruir o interrumpir las múltiples infraestructuras en red que juntas facilitan las circulaciones y los metabolismos continuos necesarios para sostener la vida urbana moderna”.

La expresión de Graham, sin embargo, es principalmente descriptiva (aunque altamente evocadora). En última instancia, considera la infraestructura como un medio pasivo a través del cual se inflige la interrupción violenta de la guerra a la sociedad. De esta manera, se asemeja a gran parte de escritos recientes pertenecientes al llamado *giro infraestructural* dentro de las ciencias sociales, que tienden a adoptar una visión de “las infraestructuras urbanas como ensamblajes complejos que reúnen todo tipo de agentes humanos, no humanos y naturales en una multitud de enlaces continuos a través del espacio geográfico” (Graham, 2010, p. 11). Desde esta perspectiva, la infraestructura se ve efectivamente como una configuración material contingente y *ad hoc*. Tal visión de la infraestructura oscurece la dimensión del poder y, más específicamente, la manera en que puede constituir la base de formas opresivas de dominación en las ciudades. O, dicho de otra manera, incluso si la idea de *ensamblaje* no necesariamente excluye la identificación de las consecuencias perjudiciales de las configuraciones infraestructurales, tal “noción distributiva de agencia interfiere con el proyecto de culpar” (Bennett, 2005, p. 463).

Parte del problema radica en el hecho de que gran parte de la literatura sobre infraestructura no tiene en cuenta que esta es “tanto relacional como ecológica” (Star, 1999, p. 377), y que es en la *articulación* de estas dos dimensiones donde podemos concebir mejor el verdadero significado de las formas particulares de desarrollo infraestructural. Esto fue quizás explicado de la mejor manera por Mann (1984) en su trabajo sobre el poder estatal, donde argumenta que necesitamos pensar en el “poder infraestructural” como una de las principales fuerzas organizadoras en la sociedad, en la medida en que refleja fundamentalmente la capacidad institucional de un Estado central para penetrar sus territorios e implementar logísticamente las decisiones. Entender el alcance del Estado, por lo tanto, requiere comprender la articulación de dos tipos distintos de poder: “primero, el poder despótico, el rango de acciones que la élite estatal está facultada para realizar sin consulta con los grupos de la sociedad civil; y segundo, el poder infraestructural, la capacidad del Estado para penetrar realmente la sociedad civil e implementar sus acciones a través de sus territorios” (Mann, 2008, p. 355). Esta distinción entre el poder de la élite y la capacidad infraestructural para ejercer este poder es importante, y apunta a los dos elementos que se puede decir que subyacen más críticamente en la dinámica de cualquier instancia de transformación urbana planificada y deliberada.

La noción de violencia infraestructural que propongo aquí intenta proporcionar una denominación para una manifestación particularmente perniciosa de esta articulación específica. Aunque se ha señalado ampliamente que la infraestructura puede ser opresiva, e incluso que ciertos regímenes de injusticia a menudo descansan en el poder infraestructural del Estado (Herbst, 2000), rara vez se relacionan de manera sistemática, y mucho menos se consideran de manera sistémica. El problema no es tanto que la economía política y la infraestructura estén inevitablemente interrelacionadas, sino más bien la forma en que una articulación particular de ambas puede producir resultados como el urbanismo abyecto observable en los barrios Carlos Fonseca y Luis Fanor Hernández. Esto va más allá de ver la infraestructura simplemente como un medio instrumental para casos de opresión y dominación, sino que requiere considerarla intrínseca al régimen más amplio de injusticia.



En otras palabras, el concepto de violencia infraestructural se presenta como un lente para capturar las conexiones subyacentes a la política detrás de la transformación espacial de la Managua contemporánea, la naturaleza fundamental de las transformaciones mismas, así como sus consecuencias, especialmente para la vida cotidiana en la ciudad. Señala la existencia de una articulación sistémica y deliberada de una configuración política particular y un patrón intencional de desarrollo infraestructural, en la medida en que la transformación de la ciudad surge como una reingeniería deliberada de la topografía metropolitana por parte de la élite urbana, cuyo objetivo es tanto segregar como gestionar de manera represiva a la población no deseada que vive en los barrios marginales y pobres de la ciudad. De este modo, tanto desde la perspectiva de la intención como de la consecuencia, este proceso merece ser descrito como *violento*; de ahí mi afirmación de que Managua puede caracterizarse como víctima de una violencia infraestructural que encarna inherentemente y de manera material la economía política excluyente de la Nicaragua contemporánea. Etiquetarlo de esta manera sitúa de manera clara la culpabilidad y la responsabilidad, y es quizás el primer paso para intentar transformar esta realidad socioespacial profundamente injusta.

Este ensayo es una versión abreviada y facilitada por el autor del artículo “Haussmannization in the tropics: Abject urbanism and infrastructural violence in Nicaragua”, publicada originalmente en *Ethnography*, 13(4), 413-438, 2012. Agradecemos al autor su autorización para traducir y publicar este texto.



Referencias bibliográficas:

- Babb, F. E. (1999). 'Managua is Nicaragua': The Making of a Neoliberal City. *City & Society*, 11(1/2), 27-48.
- Báez Cortés, J. F. (2006). The problem isn't lack of resources; it's fiscal inequity and legalized pillage. *Envío in English*, 296. Disponible en: <http://www.envio.org.ni/articulo/3224>.
- Benjamin, W. (1999). *The Arcades Project*. Cambridge, Estados Unidos: Harvard University Press.
- Bennett, J. (2005). The Agency of Assemblages and the North American Blackout. *Public Culture*, 17(3), 445-66.
- Berman, M. (1982). *All that is Solid Melts into the Air: The Experience of Modernity*. Nueva York, Estados Unidos: Penguin.
- Chamorro, C. F. (2002). Edificio Pellas fue exonerado de 15% IGV. *Confidencial*, 288. Disponible en: <http://www.confidencial.com.ni/2002-288/deportada1-288.html>.
- Christiansen, R. (1994). *Paris, Babylon: The Story of the Paris Commune*. Nueva York, Estados Unidos: Penguin.
- Duffy, L. (2005). *Le Grand Transit Moderne: Mobility, Modernity and French Naturalist Fiction*. Amsterdam, Holanda: Rodopi B. V.
- Elias, N. (2000). *The Civilizing Process*. Oxford, Reino Unido: Blackwell.
- Ferguson, J. (1999). *Expectations of Modernity: Myths and Meanings of Urban Life on the Zambian Copperbelt*. Berkeley, Estados Unidos: University of California Press.
- Freeman, J. (2010). From the little tree, half a block toward the lake: Popular geography and symbolic discontent in post-Sandinista Managua. *Antipode*, 42(2), 336-73.
- Graham, S. (2006). Urban metabolism as target: Contemporary war as forced demodernization. En N. Heynen, M. Kaika, y E. Swyngedouw (eds.), *In the Nature of Cities: Urban Political Ecology and the Politics of Urban Metabolism* (pp 245-65). Londres, Reino Unido: Routledge.
- Graham, S. (2010). *Disrupted Cities: When Infrastructure Fails*. Londres, Reino Unido: Routledge.
- Hannerz, U. (1980). *Exploring the City: Inquiries toward an Urban Anthropology*. Nueva York, USA: Columbia University Press.
- Harvey, D. (2003). *Paris: Capital of Modernity*. London, UK: Routledge.
- Harvey, D. (2006). The political economy of public space. En S. M. Low y N. Smith (eds.), *The Politics of Public Space* (pp 17–34). Londres, Reino Unido: Routledge.
- Haussmann, G.-E. (2000). *Mémoires*. Paris, Francia: Seuil.
- Herbst, J (2000). *State and Power in Africa: Comparative Lessons in Authority and Control*. Princeton, Estados Unidos: Princeton University Press
- Jordan, D. P. (1995). *Transforming Paris: The Life and Labors of Baron Haussmann*. Nueva York, Estados Unidos: The Free Press.
- Katz, C. (2007). Banal terrorism: Spatial fetishism and everyday insecurity. En D. Gregory y A. Pred (eds.), *Violent Geographies: Fear, Terror and Political Violence* (pp. 349-61). Nueva York, Estados Unidos: Routledge.



- Leonardi, R. (2001). *Nicaragua Handbook*. Bath, UK: Footprint Handbooks.
- Mann M. (1984). The autonomous power of the state: its origins, mechanisms and results. *Archives Européennes de Sociologie*, 25, 185-213.
- Mann, M. (2008). Infrastructural power revisited. *Studies in Comparative International Development*, 43(3-4), 355-65.
- McFarlane, C., y J. Rutherford. (2008). Political infrastructures: Governing and experiencing the fabric of the city. *International Journal of Urban and Regional Research*, 32(2), 363-74.
- Merrifield, A. (2002). *Metromarxism: A Marxist Tale of the City*. Nueva York, Estados Unidos: Routledge.
- Pinkney, D. (1958). *Napoleon III and the Rebuilding of Paris*. Princeton, Estados Unidos: Princeton University Press.
- Rice, S. (1997). *Parisian Views*. Cambridge, USA: The MIT Press.
- Rodgers, D. (2004). Disembedding the city: Crime, insecurity, and spatial organisation in Managua, Nicaragua. *Environment and Urbanization*, 16(2), 113-24.
- Rodgers, D. (2008a). A symptom called Managua. *New Left Review*, 49, 103-20.
- Rodgers, D. (2008b). Searching for the time of beautiful madness: Of ruins and revolution in post-Sandinista Nicaragua. En H. West y P. Raman (eds.), *Enduring Socialism: Explorations of Revolution and Transformation, Restoration and Continuation* (pp. 77-102). Oxford, Reino Unido: Berghahn Books.
- Rodgers, D. (2011). An illness called Managua: Urbanisation and 'mal-development' in Nicaragua. En T. Edensor & M. Jayne (eds.), *A World of Cities: Urban Theory beyond the West*. Londres, Reino Unido: Routledge.
- Scheper-Hughes, N., y P. Bourgois. (2004). Introduction: Making Sense of Violence. En N. Scheper-Hughes y P. Bourgois (eds.), *Violence in War and Peace: An Anthology* (pp. 1-27). Oxford, Reino Unido: Blackwell.
- Scott, J. (1998). *Seeing Like a State: How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*. New Haven, USA: Yale University Press.
- Star, S. L. (1999). The ethnography of infrastructure. *American Behavioral Scientist*, 43(3), 377-91.
- Wall, D. L. (1996). City profile: Managua. *Cities*, 13(1), 45-52.
- Whisnant, D. E. (1995). *Rascally Signs in Sacred Places: The Politics of Culture in Nicaragua*. Chapel Hill, USA: University of North Carolina Press.
- Wirth, L. (1938). Urbanism as a Way of Life. *American Journal of Sociology*, 44(1), 1-24.

NOTAS

- (1) Barrio Carlos Fonseca es un nombre real; barrio Luis Fanor Hernández es un seudónimo.
- (2) Nombrada así en honor al primer cardenal de Nicaragua y Centroamérica y ex arzobispo de Managua.
- (3) La información de los periódicos sugiere que el presupuesto para compensación fue de solo C\$4 millones (US\$200.000). Véase La Prensa, 7 de junio de 2008.

INFORMACIÓN ADICIONAL



CÓMO CITAR: Rodgers, D. (2025). *Haussmannización en los trópicos. Urbanismo abyecto y violencia infraestructural en la Nicaragua urbana.* *A&P Continuidad*, 12(22), doi: <https://doi.org/10.35305/23626097v12i22.521>

ENLACE ALTERNATIVO

URL: <https://www.ayp.fapyd.unr.edu.ar/index.php/ayp/article/view/521> (html)



AmeliCA

Disponible en:

<https://portal.amelica.org/ameli/ameli/journal/219/2195257007/2195257007.pdf>

Cómo citar el artículo

Número completo

Más información del artículo

Página de la revista en portal.amelica.org

AmeliCA

Ciencia Abierta para el Bien Común

Dennis Rodgers, Santiago Urrutia Reveco (Traductor),
Carlos Salamanca Villamizar (Traductor)

Hausmannización en los trópicos. Urbanismo abyecto y violencia infraestructural en la Nicaragua urbana
Hausmannization in the tropics. Abject urbanism and infrastructural violence in urban Nicaragua

A&P continuidad

vol. 12, núm. 22, p. 7 - 21, 2025

Universidad Nacional de Rosario, Argentina

aypcontinuidad@fapyd.unr.edu.ar

ISSN: 2362-6089

ISSN-E: 2362-6097

DOI: <https://doi.org/10.35305/23626097v12i22.521>



CC BY-NC-SA 4.0 LEGAL CODE

Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional.