

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE NICARAGUA-LEÓN
FACULTAD DE CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN Y HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE TRABAJO SOCIAL



TEMA:

Factores que inciden en los riesgos peatonales que corren los adultos mayores en el centro histórico de la ciudad de León.

Trabajo Monográfico para optar al título de Licenciatura en Trabajo Social.

Autores(as)

Bra. Ana María Morales Alvarado.

Bra. Carmen Rodríguez.

Br. Carlos Vicente Tercero Arbizú.

Tutor: Lic. Germán Caldera.

León, Marzo 2014.

¡A la Libertad por la Universidad!

Agradecimientos

Primeramente a Dios, por habernos permitido culminar nuestros estudios superiores,

A nuestros docentes por su enseñanza y perseverancia a lo largo de estos cinco años de estudios, especialmente al licenciado Germán Caldera, por ser nuestro tutor en la presente investigación monográfica.

A nuestra familia por su apoyo incondicional y por comprender nuestras ausencias en los momentos que quisieron compartir con nosotros.

A nuestro tutor Lic. Germán Caldera por su apoyo incondicional para poder realizar este trabajo monográfico.

Los Autores(as).

Dedicatorias

Sinceramente dedico la presente monografía al ser supremo, creador del universo, por ser la fuente de toda sabiduría, amor y misericordia derramada sobre cada uno de los y las autoras de esta monografía.

A los seres que más amo en este mundo, mis padres Juan Ramón Tercero y Melba María Arbizú, mi esposa Maryurith Salgado, mi hijo Carlos Noel Tercero Salgado y mi abuelita Irma Hernández por ser estos la fuente de inspiración y motivación para superarme cada día más luchando por un futuro mejor.

Br. Carlos Vicente Tercero Arbizú.

Dedicatoria

A Dios padre todo poderoso por haberme dado sabiduría en mis estudios.

A mi esposo Wilber Antonio Cantillo, e hijos Aura Celeste, Josselyng Arelys y Wilber Antonio Cantillo Rodríguez, por el apoyo incondicional recibido de ellos.

A mi madre, Rosario Rodríguez por haberme brindado su apoyo incondicional e instado a superarme en la vida.

A los docentes del departamento de Trabajo Social por haberme transmitido sus conocimientos y valiosas recomendaciones que me servirán en el ejercicio de mi carrera.

Bra. Carmen Rodríguez.

Dedicatoria

Esta monografía se la dedico Primeramente a mi padre celestial que me dio la sabiduría y la fuerza de seguir adelante y nunca se aporto de mi lado, a mi esposo Glening Altamirano, mi hijo Fareth Altamirano Morales que siempre estuvieron apoyándome incondicionalmente en todo momento.

A mi madre Martha Milagro Alvarado que siempre me dio su apoyo y ánimo para seguir adelante y no darme por vencida a pesar de las circunstancias a mis hermanos y mi papá Norlan Morales Gutiérrez. Todos ellos han sido mi fuente de inspiración para superarme en la vida.

Bra. Ana María Morales Alvarado.

Área
Salud Pública.

Tema

Factores que inciden en los riesgos peatonales que corren los adultos mayores en el centro histórico de la ciudad de León

Problema

¿Cuáles son los factores que inciden en los riesgos peatonales que corren los adultos mayores en el centro histórico de la ciudad de León en el primer semestre del 2013?

ÍNDICE:

Contenidos:	Págs.
Área.....	-
Tema.....	-
Problema.....	-
Introducción.....	1
Justificación.....	5
Objetivos.....	9
Marco Teórico.....	10
Hipótesis.....	60
Operacionalización de Variables.....	61
Diseño Metodológico.....	63
Resultados.....	73
Análisis de los Resultados.....	84
Conclusiones.....	87
Recomendaciones.....	89
Bibliografía.....	91
Anexos.....	-

INTRODUCCIÓN.

Los estudiosos de los problemas de población sostienen que todos los países han enfrentado el envejecimiento demográfico y que continuaran haciéndolo. También declaran que este proceso acontece en los países latinoamericanos dentro de un marco de incertidumbre. El tema del envejecimiento y su relación con los aspectos del desarrollo actualmente cobra relevancia como problema demográfico, esto se debe a que en los países latinoamericanos se verifica un aumento generalizado de la población mayor de los 60 años, evento que con frecuencia va acompañado de una persistencia o incremento en los niveles de pobreza y de una aguda inequidad social.

Muchos países de la región, en respuesta a esta problemática, contemplan en sus programas una serie de acciones orientadas hacia el adulto mayor ya que, aunque no es el único segmento poblacional vulnerable, representa el que más incidencia tiene ante los índices de pobreza y los riesgos que, como peatones corren frente a las incomodidades que se generan cuando las aceras y andenes peatonales son usados en forma indebida para instalar en ellos champas de plástico, casetas, estanterías, bancas y otros enseres que emplean los comerciantes ambulantes y estacionarios para ofertar bisuterías, alimentos, refrescos y otros productos de uso y consumo en cualquier parte pero, principalmente en aquellas arterias viales de mayor tráfico peatonal y vehicular.

No podemos afirmar que León sea la ciudad que tiene una mayor concentración poblacional en Nicaragua, pero después de la capital Managua, esta ciudad vive una súper población en forma intermitente, esto es así por cuanto la oferta académica universitaria, desplaza a miles de miles de jóvenes estudiantes universitarios, tanto para la universidad pública, tal es el caso de la UNAN – León, como universidades privadas, caso de la UCC, UCAN, U.de M, UNIVAL, entre otras y otros centros de formación técnica adscritos al INATEC, todas estas

instituciones inciden en que la población que vive y circula en León, fluctúe y se vuelva invisible a las cifras de los censos oficiales, pero que en la realidad circula los cinco días de la semana y demanda una infraestructura determinada.

Los accidentes causan desde hace muchos años, una gran cantidad de víctimas entre los niños, adolescentes y adultos mayores. Algunos de estos casos, lamentablemente, son fatales. Los que no lo son, dejan secuelas irreparables, otras requieren largos y laboriosos períodos de recuperación, que implican un gasto económico y social considerable, además de un desgaste emocional y psicológico que alcanza a toda la familia.

Estos accidentes no son “inevitables” ni “obra de la fatalidad” como se suele escuchar. En la mayoría de los casos son producto de la desinformación, imprevisión o franca negligencia de los adultos.

Si todos en la comunidad, siguieran conductas seguras, **la gran mayoría de los accidentes serían evitables**, con todas las ventajas que esto significa.

No obstante de lo planteado anteriormente, basta con realizar una detenida observación para darnos cuenta que la ciudad de León presenta serios retos para alcanzar una calificación como ciudad accesible o ciudad hospitalaria para los peatones. Por una parte son escasas las aceras, que en el centro de la ciudad, tienen adecuadas dimensiones para que circulen dos personas a la vez, por lo general estas aceras están interrumpidas por postes de energía eléctrica o postes telefónicos, también presentan muchos hoyos o cajas de registro de agua potable abiertos, sin tapa convirtiéndose en trampas mortales para discapacitados y adultos mayores principalmente.

Por otro lado si nos adentramos a la periferia de la ciudad, vamos a observar que la mayoría de los repartos y urbanizaciones progresivas han surgido en forma espontánea, sin ninguna planificación urbanística seria dirigida por la alcaldía

municipal. Esto hace que la demarcación de los lotes o terrenos que se auto asignan los precaristas, no contemple espacio para andenes ni aceras.

Consideramos que la seguridad peatonal es una problemática que debe de abordarse con responsabilidad pues genera situaciones lamentables para los segmentos de la sociedad más vulnerable, tal es el caso de los discapacitados, de la niñez y la tercera edad.

Estos aspectos señalados son los que nos han motivado a la realización de esta temática referida a conocer cuáles son los factores que inciden en los riesgos peatonales que corren los adultos mayores en el casco histórico de la ciudad de León.

Lo novedoso y genuino que presenta esta temática nos generó ciertos problemas ya que existe muy poca información responsable que refiera estos contenidos sobre los riesgos peatonales, sin embargo consideramos ordenar una buena cantidad de datos que reflejan con precisión este fenómeno social estudiado, desde una perspectiva de salud pública.

En la parte inicial de nuestro Marco Teórico abordamos aspectos relacionados al uso que las aceras tienen en el centro histórico de la ciudad León. Observamos de conformidad con estos datos una utilidad que no se corresponden con la finalidad para las que fueron creadas, generando en consecuencia problemas de uso peatonal.

En la segunda parte referida a la fundamentación teórica, partimos de una conceptualización doctrinaria sobre lo que es una acera y un andén, en esta se destaca sus dimensiones convencionales, se precisan las utilidades y los beneficios que tienen estas para el desarrollo urbanístico de las ciudades.

Caracterizamos los contenidos fundamentales que se deben abordar respecto a la educación vial básica que se debe de impulsar a nivel de toda la ciudadanía pero,

específicamente con los sectores más vulnerables de la población como son la niñez, discapacitados y la tercera edad.

En otro momento de nuestro estudio, desarrollamos nuestro método científico empleado, describiendo una hipótesis en la que señalamos que los riesgos peatonales que viven los adultos mayores al caminar por el centro histórico de la ciudad de León obedece al inadecuado uso de estas y a la irregularidad de la infraestructura.

Planteamos un diseño metodológico en el que se caracteriza nuestro estudio y señalamos entre otras cosas el sistema de triangulación de información, partiendo de la aplicación de tres instrumentos de recolección de la información: encuestas, entrevistas a profundidad y entrevistas estructuradas.

Luego del diseño metodológico exponemos en forma de graficas, los resultados de la aplicación de estos instrumentos, acompañados del debido análisis y hacemos un conjunto de conclusiones y recomendaciones.

Finalmente exponemos el listado de los textos bibliográficos usados en la elaboración de la fundamentación teórica y acompañamos los anexos en los que adjuntamos los instrumentos aplicados, insertamos la ley No. 720 “Ley del Adulto Mayor”, La ley No.40 “Ley de Municipios” y un conjunto de fotografías en las que sobresalen los miembros del equipo investigador.

JUSTIFICACIÓN.

Recuperar las funciones básicas de la ciudad, hacerla más amigable, a la medida de las necesidades de la gente, brindarle al peatón las condiciones apropiadas para desplazarse, conversar, mirar, disfrutar e interactuar con sus semejantes y el entorno, recuperar los niveles de seguridad ciudadana que se han venido perdiendo paulatinamente, en la medida que la población ha crecido y junto a ella los servicios urbanos como el transporte, el comercio etc. son acciones ineludibles que requieren de la atención de todos los involucrados en esta problemática, principalmente de la municipalidad local de León.

Ahora más que nunca, para gobernar nuestras ciudades, es necesario tener “un pie en el presente y otro por lo menos cincuenta años adelante”, como acertadamente, en el ámbito latinoamericano nos lo ha estado recordando el señor Enrique Peñalosa. Para los efectos del presente trabajo, interesa recordar otra de sus espléndidas afirmaciones: “Muchas ciudades buscan atraer turistas a sus carnavales y fiestas, otras a sus playas. Casi todas olvidan que lo que más atrae a los turistas en todo el mundo son sectores agradables para caminar y ver gente. Eso significa tener vías exclusivamente peatonales, malecones, plazas, parques y andenes de alta calidad.”

“Las aceras no son simplemente para pasar, para ir de un lado a otro; son para disfrutar de la ciudad, conversar, mirar. Quedan junto a las calles pero no son parientes de éstas. Lo son más bien de las plazas y de los parques Si la ciudad es un gran lugar de encuentro ciudadano, esto acontece antes que nada en su espacio público peatonal; los demás son espacios privados o vehiculares.”

¿Qué ocurrió con las aceras y/o andenes en nuestras ciudades? ¿Qué dinámicas urbanas la privaron de su exuberancia y multifuncionalidad, condenándola a la mera viabilidad, negando su condición privilegiada para cumplir funciones sociales básicas de información, simbolismo y esparcimiento? ¹

En una ciudad colonial como León, con una infraestructura arquitectónica atractiva no solo para los visitantes extranjeros de Nicaragua y turistas internacionales sino, para sus pobladores, encierra muchos parajes urbanos, edificios y monumentos que son visitados por muchas personas pero, principalmente por adultos mayores, niños/as visitando los parques e iglesias, personas con discapacidades motoras, hacen que el centro histórico que posee sea muy transitado, máxime por cuanto en este centro histórico se encuentran ubicados los centros comerciales más importantes de la ciudad como es el caso del mercado central municipal, tiendas de ropa, bancos financieros, súper mercados farmacias, hoteles y restaurantes, entre otros expendios.

En contra posición a estos valores que la ciudad posee, encontramos en este casco histórico mucha disfuncionalidad de sus aceras y/o andenes que no prestan las condiciones de seguridad peatonal por múltiples razones y que terminan por poner en riesgo a los sectores más vulnerables, como son los adultos mayores, niños/as, mujeres y discapacitados.

Estas circunstancias nos han motivado a la elaboración de esta investigación monográfica ya que hemos considerado que la seguridad peatonal reviste, en la actualidad, una trascendencia vital por cuanto es considerado como un problema de salud pública y guarda una utilidad sustantiva para muchos sectores sociales e instituciones vinculadas directa e indirectamente al problema.

¹  [Wikimedia Commons](#) alberga contenido multimedia sobre **Peatón**./2012.

A los peatones (adultos mayores, niños/as, mujeres y discapacitados) por cuanto nuestro estudio les servirá en forma persuasiva en la medida en que visibilizara los diferentes problemas que pueden tener al visitar el casco histórico de la ciudad de León, en esa medida se pueden reducir los riesgos peatonales.

A las personas que son responsables de que las aceras estén siendo usadas en forma indebida, por cuanto nuestro estudio les va a permitir determinado grado de sensibilidad de los riesgos peatonales cuando las aceras se vuelven difíciles de transitar, sea esto por el uso con fines comerciales o por que la acera se corta por la construcción de rampas vehiculares.

A la Alcaldía Municipal de León, ya que es la institución de gobierno municipal que está encargada de regular y disponer políticas públicas orientadas al manejo adecuado de los espacios públicos. En ese sentido nuestro estudio ofrecerá una valiosa información para intervenir en esta problemática, evitando así que este centro histórico sea inhóspito para sus pobladores.

A los ONG, Organismos no Gubernamentales, tal es el caso del Movimiento Comunal Nicaragüense MCN, ya que este organismo, como otro que pudiera funcionar en esta ciudad, actúa como contrapartida de la alcaldía municipal frente a los problemas sociales, realizando una especie de contraloría social y permanente denuncia frente a la problemática. En ese sentido nuestra investigación ofrece importantes insumos a las valoraciones que se tengan que hacer al respecto.

A nuestra universidad, la UNAN – León, en tanto máxima casa de estudios superiores ya que nuestros modestos aportes teóricos sobre riesgos peatonales, enriquecerán los ya existentes en su densa biblioteca y podrá contar con otros enfoques al respecto.

A nosotros como futuros trabajadores/as sociales ya que este estudio nos permitió, no solo empoderarnos de una problemática que poco se ha estudiado, sino nos permitió poner en práctica los conocimientos teóricos referidos a las técnicas y metodología de la investigación social, adquiriendo con ello, una mejor preparación académica.

OBJETIVOS.

GENERAL:

Determinar los factores que inciden en la prevalencia de los riesgos peatonales que corren los adultos mayores, en el centro histórico de la ciudad de León.

ESPECIFICOS:

- 1. Caracterizar la infraestructura vial peatonal del centro histórico de la ciudad de León.**
- 2. Identificar los obstáculos viales que impiden la circulación segura de los adultos mayores en el centro histórico de la ciudad de León.**
- 3. Comprobar el grado de conocimiento que la ciudadanía usuaria tiene sobre educación vial peatonal al circular en el centro histórico de la ciudad.**
- 4. Valorar las políticas públicas municipales adoptadas por la Alcaldía Municipal para regular el uso de las aceras y/o andenes peatonales en el centro histórico de la ciudad de León.**

MARCO TEORICO.

Antecedentes.

Los **peatones**, hasta la aparición del automóvil, hacían uso libre de las calles. Con la Carta de Atenas de 1933 y los movimientos modernos de planificación urbana, y de transporte (como el Reporte Buchanan) se desplazaron a los peatones hacia los bordes de la vía, para permitir el flujo rápido de los automóviles. Entre más segregados estuvieran, se lograba reducir mayormente el riesgo de accidentes que surgen por la interacción entre ellos, y más rápido podían circular. Se iniciaron las construcciones de puentes y pasarelas, aéreas para peatones o la implementación de autopistas urbanas de segundo piso.

Esto llevó a la degradación de los espacios urbanos, especialmente en ciudades norteamericanas. Desde los años 90 se ha planteado la necesidad de crear ambientes urbanos de mejor calidad. Esto implicaba poder integrar el tráfico motorizado, los ciclistas y los peatones en un entorno amable, seguro y funcional. De ahí nacen los conceptos de las calle completas y de los espacios compartidos (shared-spaces) Esto implicaba necesariamente tener vehículos circulando a velocidades bajas. Esto está relacionado también con las medidas de tráfico calmado, que hacen parte de las medidas de gestión de la demanda de transporte.²

Sin darnos cuenta, sin pensarlo y sin proponérselo, hemos construido un entorno urbano, social y humano que, indiscutiblemente, no es el que deseamos. Pero, sin duda, ha ocurrido que nunca se nos ha preguntado cuál es la ciudad que deseamos.

² Wikimedia Commons alberga contenido multimedia sobre **Peatón**./2012.

En la ciudad contemporánea, ha tenido lugar un crecimiento un tanto caótico y espontáneo. Hemos construido en función de las necesidades del automóvil y otras necesidades de carácter estrictamente comercial, si bien, necesarias e indispensables, insuficientes para un entorno más amigable y saludable.

Se impone la necesidad de pensar en el peatón, en el vecino y sus requerimientos de la ciudad, como parte de un proceso de justicia y equidad.

La violencia y el predominio de la cultura motorizada se manifiesta de diversas maneras:

- Victimización de peatones y ciclistas
- Prepotencia y agresividad de los conductores
- Preferencia concedida a los automotores en los intervalos de semáforos
- Menguado espacio y deplorable estado de las aceras
- Paupérrima señalización para los peatones
- Nula o casi nula implementación del principio que ordena conceder la prioridad a los peatones en el cruce de calles y vías.

La sociedad tiene una deuda con el peatón, quien ha sido sistemáticamente discriminado y excluido en beneficio del automovilista. Los automotores prácticamente se han apropiado de cerca del 80% del suelo de nuestras calles. El peatón, en lo que respecta a las políticas del tráfico urbano, carece de ciudadanía, situación que se agrava por el desconocimiento de sus derechos en la calle. La construcción de nuevas vías, ampliación o modificación de preexistentes normalmente se hace a expensas del espacio público y de los peatones.

Pensando siempre en la prevalencia del automotor, se recortan esquinas, se estrechan aceras y se convierten espacios públicos abiertos en parqueos. A pesar que existe una gran cantidad de conceptos y teorías sobre lo que es, significa y representa lo que es el peatón, las aceras, andenes y demás vías peatonales en las ciudades modernas, no siempre estas, están diseñadas para ser acogedoras

con las personas ni desempeñan las funciones para lo que han sido creadas. A continuación veremos algunas de las problemáticas que en nuestro país se suscitan al respecto.

Ordenanzas municipales de la alcaldía de Managua que se refieren a la regulación del uso indebido de las aceras en la capital, marcan antecedentes en el manejo de la problemática en mención.

Retomando la ley 431, de régimen de circulación vehicular.³

Peatones y conductores manifestaron su aprobación ante la nueva ordenanza propuesta por la alcaldesa de Managua Daysi Torres, que promueve la creación de un depósito vehicular municipal. En zonas como la calle principal de Altamira, barrio de Managua, es usual ver a los peatones zigzagueando entre vehículos e incluso caminando en la calle, porque las aceras están abarrotadas de vehículos que asisten a los negocios del sector. Con esta ordenanza, la Alcaldía retoma la Ley 431, que en el artículo 26, capítulo segundo, numeral 28, establece multa a vehículos que se estacionen sobre aceras y andenes; esta multa tiene un monto de 100 córdobas.

Como parte del trabajo que viene realizando la Alcaldía de Managua, “en la recuperación de espacios públicos y ordenanza de la capital”, definió Torres, este nuevo proyecto. Mientras la secretaria de comunicación y ciudadanía, Rosario Murillo señaló que producto de la campaña “vivir limpio, vivir sano, vivir bonito, vivir bien”, que impulsa el Gobierno a nivel nacional desde las alcaldías se ha movilizó a seis mil personas del partido; 51 centros escolares han sido atendidos mediante jornadas de limpieza, también han atendido 102 botaderos ilegales, han detenido a 35 vehículos y aplicado más de 100 multas, solo relacionadas al tema de la basura.

³ley 431, de régimen de circulación vehicular /Asamblea Nacional de la República de Nicaragua. Complejo Legislativo Carlos Núñez Téllez./Managua Nicaragua/2000.

Este proyecto, una vez sea aprobado, será ejecutado en conjunto con la Policía Nacional, que sancionará a dueños de vehículos que estén obstaculizando el paso libre de los peatones por las aceras. Los vehículos encontrados mal estacionados en áreas peatonales, serán llevados por la Policía al depósito municipal que se creará. La alcaldesa Daysi Torres, aseguró dentro de esta normativa, antes descrita, que además de vehículos se contemplan el auto lote, bodegas y carretones que obstaculicen el libre paso peatonal.

Este proyecto será evaluado por la Comisión de Gobernabilidad de la Alcaldía.⁴

Otros incidentes relacionados con el uso de las aceras para otros fines distintos de su función para la que fueron creados. Los estudiantes aducen que la presencia de los comerciantes afecta la imagen de la universidad, pero estos últimos señalan que están ahí “por necesidad”, y es este conflicto el que obligó ayer a los universitarios del Recinto Universitario “Carlos Fonseca Amador”, RUCFA, a cerrar la calle que conduce al Gancho de Caminos, en el Mercado Oriental, a manera de presión para exigir el desalojo de los vendedores.

Son 25 los comerciantes que desde hace 15 días colocaron sus ventas en la acera del recinto, frente a la Funeraria La Católica, algo ilegal que afecta la imagen de la ciudad, refiere el arquitecto urbanista, Mauricio Pérez. Mientras los comerciantes solo reciben la animadversión de los universitarios que solicitan que los reubiquen en un sitio cercano al mercado, el arquitecto Pérez señala que las normas urbanísticas de la ciudad no permiten el uso de áreas verdes, comunales o áreas peatonales para comercio.

El RUCFA es un centro de estudios y sabemos que ellos necesitan ganar dinero, pero se están tomando el cerco de la universidad como mercado. Queremos que los muevan hacia otro lugar, y que dejen limpia la acera, porque eso da una fea imagen. Aquí están las carreras administrativas de la UNAN-Managua”, señaló la universitaria Claudia Aráuz, del quinto año de Administración de Empresas.

⁴ Ordenanzas municipales en Managua/WWW100%noticias/2012.

No más vendedores

Durante la protesta, los estudiantes que a un solo coro decían “No más vendedores”, obligaron a los conductores a desviarse por las calles que están detrás del recinto hasta salir por el Hospital Bautista. Con pancartas en mano y morteros ejercieron presión por espacio de unas dos horas, mientras la Policía solamente observó de lejos sin restablecer el tránsito vehicular.

Se tomaron el recinto y ahora nos sentimos inseguros, además de la mala imagen que nos están dando. Es verdad que ellos están ganándose la vida, pero la alcaldía debería reubicarlos para que no nos afecten. Se han hecho gestiones para reubicarlos”, dijo Javier González, de cuarto año de Administración de Empresas.

No es permitido en centros de educación superior o de secundaria y de primaria la ubicación de comercio. Hay que investigar si la alcaldía les extendió algún permiso de boca o con papel. De la manera que haya sido, es un acto indebido porque transgrede su misma normativa como institución, y está legitimando el desorden en la ciudad”, agregó el arquitecto Pérez, tras señalar que esta situación aumenta el riesgo de los peatones en la zona.

La otra versión, Los 25 comerciantes aducen que hicieron una gestión ante la Corporación Municipal de Mercados de Managua, Commema, para que les permitan vender en el lugar hasta diciembre próximo, cuando el nivel de ventas aumenta. |“Nosotros andamos dando vueltas para estar aquí legalizados, y esperamos nos den un sí con la carta que metimos. Nos pusimos aquí porque éramos ambulantes, y por buscar un lugar digno para trabajar. No les afectamos en nada, no les estamos tocando la malla ni los árboles”, manifestó la comerciante, Veraney Alvarado.

“El mercado está repleto y necesitamos un lugar para trabajar. Nosotros estamos aquí desde hace 15 días, pero nos están haciendo la guerra. Aquí todos tienen necesidad”, agregó Silvio Arias, vendedor de discos. Para Gloria Ortega, otra

comerciante, un posible desalojo les afectaría en su pequeña economía. “La malla se les dejó limpia, estamos en la calle. Nosotros no estamos invadiendo propiedad privada, aquí antes estaba lleno de (menores) huelepega”, dijo.

Comerciantes siguen en actitud de desorden en Granada, bloquean aceras con mercaderías y colocan canastos en el sendero propio del peatón.

El ciudadano Walter Martínez Castillo, coordinador del Gabinete del Poder Ciudadano de la Familia y la Vida en calle Palmira, se quejó del desorden que siguen creando los comerciantes en el sector que va de la Casa Pellas una cuadra al sur, por importaciones San Martín, donde dueños de tramo colocan la mercadería en la acera. Según Walter, esto estorba al peatón, al usuario del Mercado. También del sector de “La Campana” hacia el sur algunas personas se han hincado con las filosas espigas de caña de los canastos. Incluso, nos dice Walter que algunas personas han sido trasladadas al hospital con lesiones causadas al ser rozados por las cascaras de bambú de los canastos.

Dijo que “El Tigre”, encargado de control y normas en el Mercado Municipal, “debería abrir los ojos y buscar como quitar a esa gente”. Menciona también a Roberto Sequeira, otro encargado de Control y Normas “que debería de ver esas anomalías”.⁵ Se refirió a una un zapatero que tiene una mesita de zapatería, por la distribuidora Vargas, que “pone como 20 bicicletas en la acera del Mercado. Igualmente, en la esquina de los Vargas, parquean como 10 motos que no dan acceso a las personas que entran al Mercado”.

Menciona a un señor, de nombre José Enrique, “que tiene tres piezas y saca un rollo de sillas que impiden el acceso de las personas que visitan el Mercado. Igual un señor de nombre Juan que tiene dos tramos de venta de plásticos, que ocupa toda la acera donde era antes el Almacén 7 Hermanos”. Opina que los encargados

⁵ Comerciantes en actitud de desorden/Augusto Cermeño/Granada, Nicaragua Abril 2013.

de Control y Normas deben proceder a limpiar la acera de tantos obstáculos y que el comerciante “busque su referido tramo para meter su mercadería”.

León: Catedral, comerciantes, alcaldía y populismo.⁶

La ciudad de León, es considerada por muchos historiadores y escritores en general, como la segunda ciudad en importancia de Nicaragua, esto por su tradición histórica colonial, por servir, durante mucho tiempo en la colonia, como capital provincial, por ser cuna y sede de insignes personalidades dentro de las que se destacan poetas, Rubén Darío, entre otros, cuna de las ideas liberales más avanzadas en el periodo republicano, caso de Máximo Jerez, sede del obispado de Nicaragua, poseedora de una joya arquitectónica como es la santa basílica catedral de León, recién nombrada patrimonio de la humanidad, y de lindísimas iglesias de estilo barroco que constituyen todo un atractivo turístico sacro.

A estas cualidades hay que agregar que también es sede de la universidad nacional autónoma de Nicaragua UNAN – León, institución de educación superior bicentenaria, a la que asisten miles de jóvenes estudiantes desde todos los departamentos del país. No obstante de esta trascendencia, la ciudad carece de un adecuado equipamiento arquitectónico que vaya acorde con su destino turístico que tiene y el que se está exaltando en la actualidad, tanto por su gobierno municipal como por instituciones que promueven el servicio turístico como es el caso de INTUR.

Al irregular trazado de calles y la construcción de grandes edificios públicos y de uso domiciliar en el centro histórico de la ciudad, como en los repartos de la periferia, se une, para desgracia, el inadecuado uso de las escasas aceras que la ciudad tiene, con fines de comercio informal o cuenta propistas, quienes señalan

⁶ León: Catedral, comerciantes, alcaldía y populismo/Guillermo Areas Cabrera/ Opinión/ Managua, Nicaragua/ elnuevodiario.com.ni/2012.

que a falta de fuentes de empleo formal se ven obligados a buscar alternativas en el comercio

Los comerciantes que se han tomado las aceras de la Catedral de León, las de la ciudad y su parque central, las pocas aceras habilitadas con dimensiones adecuadas, no han comprendido el daño económico que a mediano y largo plazo se están auto infringiendo ellos mismos y a su comunidad. La sobrevivencia económica de estos vendedores de artesanías, bisuterías, productos ferreteros, alimentos y hasta ropa, está garantizada por la afluencia de personas que al llamado de Catedral visitan nuestra querida Metrópoli, que mientras sea un destino turístico garantiza la subsistencia de estos nuevos mercaderes del templo. Algunas opiniones que al respecto, emiten muchas personas nos puede ayudar a conocer la magnitud del problema en estudio.

“La pregunta que yo me hago y todo mundo comienza hacerse es:  Por qué visitar León?  Qu  alicientes presenta hoy día al turismo? Es una ciudad sucia, llena de basura, no podés caminar por el centro histórico de la ciudad, pues sus aceras est n tomadas por comerciantes. Calurosa, sin buenos restaurantes, creciendo sin normas de zonificación o control alguno y sin lugar de parqueos. Si no lo creen, preg ntenselo a los vecinos de la Clínica AMOCSA.”

“Probablemente el único aliciente para visitar León entre los oriundos de esa ciudad y que hoy residimos fuera, es visitar amigos, enseñar a los nietos el pueblo donde acaeció nuestra adolescencia, comprar picos de las Salamanca, jocotes cocidos, enchiladas, frito blanco, cajetas de La Yoya; ir a Los Pescaditos y dar una vuelta por Poneloya.”

“Los turistas van atraídos por la Catedral y conocer la ciudad. De acuerdo a INTUR, durante la Semana Santa del 2012, 167,000 turistas visitaron la ciudad de Granada.  Cu ntos turistas habrán visitado León en esa misma época?  Cu ntos visitarán León en el futuro, cuando nuestra Catedral, nuestro Parque Central y las aceras de la ciudad sean un gigantesco mercado persa que se comer  el Hotel El

Convento, la Casa Museo de Rubén Darío, La Salle, La Merced, la Recolectión, El Calvario y el Parque e Iglesia de San Juan?”

Por desgracia la decisión de la Alcaldía de León al permitir las tomas de las calles, plazas y parques por comerciantes pareciera ser el acto de una Alcaldía sin autoridad, preocupada más por conseguir el soporte y voto de una clase que por su falta de instrucción no ha comprendido el daño económico que se está causando ella misma y al país, y aunque de momento obtengan algún pírrico beneficio, serán de las más afectadas desfavorablemente al cabo del tiempo.

Inclusive podremos llegar a perder la declaratoria de Patrimonio de la Humanidad de la Catedral de León, y ni soñemos que la ciudad de León algún día será declarada Patrimonio de la Humanidad, lo cual equivale a que Nicaragua se saque la Lotería.

En otros países las ventas de artesanías están localizadas en locales para albergar a ese tipo de comerciantes, pero nunca en las aceras de las iglesias, parques o plazas, mucho menos alrededor de un monumento declarado Patrimonio de la Humanidad.

El acto de esos comerciantes y la permisibilidad de la Alcaldía al mismo es un crimen que yo califico como “leonticidio cultural y económico”. Dichos mercaderes tienen derecho a trabajar, tal como dice el Alcalde de León, pero no a costa del sacrificio del futuro de la ciudad y de ellos mismos, que parecen pensar únicamente en el hoy y no en un mañana mejor.

Falta de autoridad de este gobierno no puede ser, ya que vemos cómo han tratado a los obreros de la B2GOLD por sus protestas; permitir el secuestro de nuestro patrimonio histórico es medida populista de efecto inmediato y pasajero, implantada con el solo objetivo de obtener el apoyo popular de clases que no entienden el daño que las mismas pueden causar al país.

Hay que proteger la Catedral, sus alrededores y el centro de la ciudad pensando en el potencial turístico que esto representa para León y para la economía de sus pobladores. También hay que proteger el modus vivendi de estos mini-empresarios. Lo uno no es excluyente de lo otro. Con amor a nuestro patrimonio cultural e iniciativa el problema es solucionable. La última palabra la tiene la Alcaldía Municipal.

Otro de los entornos afectados es el parque central de León, en su entorno se han venido situando una serie de tráiler equipados para la venta de comidas rápidas, caso de hamburguesas y hot dog, estos tráiler por sus dimensiones han terminado encerrando el parque de tal manera que ya no se puede apreciar, desde la acera oeste, al parque. Las aceras principales del parque son cortadas por caramancheles construidos con materiales poco agradables en donde se ofertan servicios de refresquería. Este tipo de infraestructura son empleadas como viviendas en donde han equipado hasta cuartos para dormir y estufas para cocinar, mientras a los usuarios que visitan el parque, cuando se quieren tomar un refresco lo tienen que hacer de pie porque en estos locales no se les ofrece ni una banca para sentarse.

El comercio informal es solo uno de los factores que incide en la problemática. **Por lo común en el casco histórico de la ciudad** el que se comprende en los siguientes límites: por el Sur hasta la calle de emergencias del HEODRA (hospital escuela “Oscar Danilo Rosales Arguello”); por el Norte hasta la calle que baja desde el dispensario de La Recolección; por el Este hasta el atrio de la iglesia El Calvario y por el Oeste hasta el parque Rubén Darío.

En este perímetro de unas 25 manzanas entorno a la catedral, podemos observar aceras interrumpidas por las rampas de los automóviles que acceden a las viviendas, postes de energía eléctrica y de telefonía ubicados en el centro de las aceras, cajas de registro de cableado telefónico y de agua potable con las tapas quebradas o inexistentes, pisos fracturados, aceras discontinuas por gradas que impiden el acceso a personas con capacidades diferentes que usan, ya sea

bastón, andarivel o silla de ruedas y una cantidad de 103 comerciantes con las infaltables mesitas o carretones de mano usadas como porta canastos en donde los comerciantes ofertan sus bisuterías.

De esta observación realizada, también pudimos constatar que existe un flujo diario por la mañana aproximada de 500 ancianitos/as desarrollando labores de mendicidad, visitas a iglesias, a hospitales y haciendo compras en el mercado etc. Por lo general son provenientes de los barrios periféricos y de comunidades aledañas a la ciudad.

También se pudo observar una infraestructura vial peatonal irregular, caracterizada por aceras que solo tienen el ancho de tres ladrillos, caso de las aceras que van desde la capilla Bautista hasta la esquina norte – oeste de la UNAN (2 cuadras), espacios que no están enladrillados o embaldosados, caso de la esquina norte – este de la UNAN a la esquina de INISER, aceras y andenes que muchas veces tienen las cajas de registro de agua potable abiertas, constituyendo esto una real trampa para los ancianitos(as) que, por sus problemas locomotores son propensos para que se accidenten, aceras y andenes que son obstruidos por postes de energía eléctrica o de telefonía que obligan a las personas a bajarse a las cunetas o calles de asfalto.

Transitadas calles como es el caso del entorno del mercado central “Raúl Cabeza”, la esquina de los bancos, la esquina de la iglesia de La Recolección, el entorno del hospital escuela HEODRA, el pequeño parque de Los Poetas, la acera del edificio Claro, el parquecito frente al CUUN, entre otras se encuentran obstaculizadas y afectadas con este tipo de inconvenientes infraestructurales pero también por una gran cantidad de comerciantes y vendedores ambulantes que actúan como barreras para el libre tránsito de los peatones pero, principalmente para los adultos mayores.

Toda esta situación no solo atenta contra el patrimonio turístico que la ciudad de León tiene, sino que es uno de los factores que contribuyen a que los andenes y aceras se obstruyan y obligue al peatón a bajarse a las calles poniendo en riesgo

la seguridad de estos, principalmente de niños/as y adultos mayores, tanto de la ciudad como de turistas que nos visitan.

A esta cantidad de inconvenientes hay que agregar la falta de cultura solidaria que debemos las personas para con los adultos mayores al cruzar una calle o al verles en dificultades propias de los obstáculos que hemos señalado con anterioridad. Jóvenes y personas adultas hacemos caso omiso al auxilio de nuestros adultos mayores ante estas situaciones.

Fundamentación teórica

El espacio público es una realidad histórica que ha sufrido múltiples transformaciones y avatares. Comprende aquellos inmuebles de dominio público cuyo uso pertenece a todos los habitantes de un mismo territorio, como las calles, caminos, carreteras, autopistas, plazas, plazoletas, campos deportivos, parques, zonas verdes, monumentos, aceras, playas, ríos; en general todo bien inmueble público destinado al uso o disfrute colectivo.

La circulación de los peatones

Los peatones deben transitar siempre por las aceras, alejados del cordón en zonas urbanas. En zonas rurales, siempre por las banquetas, lo más alejado posible de la calzada y en sentido contrario al del tránsito. De noche deben ir con ropa clara o alguna linterna para indicar su presencia, debiendo evitar en lo posible circular por la calzada o banquina. De ser inevitable hacerlo en hilera (de uno en fondo).

Los peatones deben evitar jugar o formar grupos y aglomeraciones que entorpezcan la circulación sobre las aceras. Además deben estar atentos a las entradas y salidas de garajes. En las intersecciones, los peatones cruzarán por las sendas peatonales (estén o no identificadas con el cebrado), estando prohibido hacerlo por cualquier otro lugar de la calzada. Si hay semáforos, deben respetar sus indicaciones. Antes de efectuar el cruce deben verificar que no viene ningún vehículo y que pueden cruzar la vía pública en forma segura.

Los conductores que ascienden o descienden de vehículos, sólo pueden circular por la calle rodeándolos, al sólo efecto de ingresar o salir de los mismos, mientras que los pasajeros deben ascender desde la vereda. Se incluyen dentro de los peatones a las sillas de ruedas, coches de niños, respetar las normas referidas a los peatones.

Pensar y trabajar por la ciudad que deseamos

La ciudad es el producto de procesos históricos, sociales y económicos en los que influyen diversos factores sobre los que hemos tenido poco control. Los espacios públicos son los que hacen posible la ciudad; deben ser lugares porosos hacia la sociedad. Una ciudad sin idea y conciencia del espacio público no es una ciudad que se recuerde ni que se tome como referencia. Se percibe con claridad la crisis que viven muchas ciudades en sus espacios públicos y en sus señas de identidad y pertenencia. Las ciudades que hemos construido y que están en constante expansión, no responden a las necesidades humanas de vecindad, solidaridad y sostenibilidad que de ellas deberíamos exigir.

Las aceras

“Las aceras no son simplemente para pasar, para ir de un lado a otro; son para disfrutar de la ciudad, conversar, mirar. Quedan junto a las calles pero no son parientes de éstas. Lo son más bien de las plazas y de los parques Si la ciudad es un gran lugar de encuentro ciudadano, esto acontece antes que nada en su espacio público peatonal; los demás son espacios privados o vehiculares.” EP

“Cada año, en todo el mundo, decenas de miles de peatones mueren o quedan discapacitados debido a la ausencia de aceras peatonales.”⁷ (Tom Rickert)

La invasión del automóvil, su prioridad en las inversiones públicas, relegaron a las aceras a un tema más que secundario. Según conocida expresión, en un asunto meramente vecinal o personal.

Nuestras aldeas se convirtieron en poco tiempo en ciudades atestadas de automóviles, sin que a un tiempo tuviéramos la capacidad de comprender y visualizar los efectos sobre la vida comunal de tal transformación. Los más perjudicados han sido los niños y los adultos de menores recursos, expuestos a mayores riesgos al tener que caminar por calzadas carentes de aceras o en deplorable estado.

⁷ “La utilidad de las aceras en las ciudades Latinoamericanas/Tom Rickert/ University of Virginia/2010

Como sucede en estos casos, la respuesta inicial ha proveniendo de los mismos vecinos o comunidades directamente expuestas al riesgo de la muerte, quienes han tenido que organizarse y atender esa emergencia por medio de turnos, rifas, contribuciones y aportes diversos de las municipalidades y ministerios. En las actuales circunstancias, una acera puede marcar la diferencia entre la vida y la muerte. Gente de los mismos barrios han tenido que construir de manera emergente aceras mínimas. Eso en las áreas fuera del casco urbano. Pero en las ciudades propiamente dichas, las aceras han perdido su capacidad peatonal y su calidad, comodidad y funcionalidad.

El acorralado peatón debe desplazarse por el único lugar que le queda: las aceras o remedos de éstas. Además de estrechas y en mal estado, en ellas se instalan todo tipo de elemento: casetas telefónicas, armarios de la red telefónica, señales de tránsito y rótulos comerciales. A lo anterior debe agregársele las ventas ambulantes, con características físicas y funcionales que no contribuyen al desplazamiento del peatón.

- Canoas que descargan en las aceras; tubos expuestos que obstaculizan el paso.
- Aceras utilizadas como depósito de basura.
- Aceras utilizadas para parqueo.
- Huecos y zanjas de todo tipo.
- Cocheras que invaden las aceras.
- Desniveles por doquier.
- Exceso de formas y de elementos deslizantes.
- Aceras lodosas o polvorientas.
- Rejillas con grandes cavidades.
- Falta de iluminación pública.
- Ausencia de facilidades y accesos para los discapacitados.
- Falta de tapas en los alcantarillados.
- Aceras rotas para el servicio de agua que no son reparadas.
- Ausencia de facilidades y accesos para los discapacitados.

- Falta de tapas en los alcantarillados.
- Aceras rotas por servicio de agua que no son reparadas.

Nobleza de las aceras

“Quizá nadie se haya detenido a pensar en el filantrópico servicio que prestan las aceras. Esas criaturas grises y duras que viven eternamente tendidas tienen una gigantesca capacidad para el sacrificio. Tanto es así que nunca hemos escuchado de sus quejas a pesar de que vivimos, tal vez con demasiada frecuencia, pisoteándolas y derramando cuanta porquería existe sobre su plana existencia.

Sin explicación aparente nos protegen desde niños. Trazan los límites entre el peatón común y el conductor neurótico de los nenes de Ford. Estos últimos son los más inconmovibles y despiadados, pues en su amargura de embotellamiento, y en el colmo de la desconsideración, pasan o aparcan sus pesados nenes sobre las grises e indefensas criaturas.

Tampoco hemos entendido su tristeza, su soledad. Ellas viven en completo aislamiento, abrazadas a una manzana que nada tiene que ver con su naturaleza, porque la indiferencia del asfalto niega toda posible comunicación con las compañeras de enfrente, de los lados. Por eso viven así, tristes y solas. Terriblemente solas.” (Víctor Vegas)

El **peatón** es la persona que transita a pie por espacios públicos. En espacio cerrado no tiene sentido usar este término por ser todos peatones. Así, a los usuarios de la bicicleta se les conoce como ciclistas, a los usuarios de automóviles motoristas y así sucesivamente. Dentro de los modos de transporte es el más importante porque hace parte de cualquier viaje, permitiendo el acceso a los estacionamientos y a los lugares de destino, independiente de si un trayecto se hizo en algún otro modo (taxi, bicicleta, automóvil, bus, metro, etc.).

Calle - Peatones

Caminar por las calles de la ciudad es todo un desafío. Innumerables factores de riesgo se presentan a diario, muchos de ellos pasan inadvertidos u ocultos.

Principales situaciones de riesgo que viven los adultos mayores

1. Uso de auriculares para caminar o correr
2. Anteojos de sol u oscuros
3. Veredas rotas o en mal estado
4. Baldosas flojas
5. Veredas en reparación y mal señalizadas
6. Presencia de bicicletas, motos y vehículos
7. Presencia de ramas, hojas y troncos
8. Presencia de materiales de construcción, tablones, escaleras
9. Cables sueltos o caídos
10. Desniveles por levantamiento del piso por raíces de árboles
11. Bolsas de basura o basura desparramada
12. Canteros con tierra y piedras
13. Salida de autos privados y particulares sin señalización
14. Carteles de publicidad y porta bicicletas
15. Puestos de diarios y flores
16. Veredas mojadas, inundadas y resbaladizas
17. Falta de rampas de acceso
18. Cajas o mercadería de descarga
19. Macetones decorativos
20. Mesas, sillas, sombrillas y toldos
21. Buzones, cajas de luz y telefonía
22. Rejas desmontables de locales o negocios
23. Falta de sendas peatonales
24. Cruce peatonal de ferrocarril irregular
25. Veredas muy angostas (Micro centro)

26. Espejos de colectivos a la altura de la cabeza de peatones
27. Balcones en malas condiciones
28. Acondicionadores de aire mal instalados que gotean y sobresalen y no respetan la altura mínima
29. Paradas de colectivo sin protección
30. Iluminación carente o defectuosa
31. Materia fecal de animal,
32. Animales sueltos de gran tamaño, etc.

Formas de prevención para los peatones

1. No cruce la calle corriendo o distraído.
2. No trate de cruzar un paso a nivel antes que el tren.
3. Como peatones, circular por la vereda, la calle está destinada al tránsito automotor.
4. Al cruzar la calle, hágalo por la senda peatonal o por los lugares habilitados.
5. Preste atención a las señales.
6. Respete las indicaciones del semáforo.
7. Nunca corra al colectivo para alcanzarlo.
8. Nunca ascienda o descienda de un vehículo en movimiento. Al bajar, primero mire hacia atrás.
9. Nunca viaje colgado en colectivo de pasajeros o trenes.
10. No cruce entre autos estacionados.
11. Una vez que comenzó a cruzar una calle, no vuelva hacia atrás, el conductor que lo ve avanzar intentará pasar por detrás de usted.
12. No circule por el borde externo de la vereda.
13. Al descender de un vehículo, no lo cruce por delante.
14. Espere el colectivo de pasajeros en la vereda.
15. En las esquinas sin semáforo, al cruzar, mire hacia ambos lados, Independientemente del sentido de circulación de la calle.
16. Como peatón, al cruzar a otro peatón hágalo por la derecha.

17. Cuando viaje en colectivo de pasajeros, no saque los brazos ni la cabeza por la ventanilla.
18. Al usar bicicleta de noche, utilice algún tipo de señal lumínica u ojo de gato, también es conveniente ropa blanca o algún elemento reflectante; lo más importante es que a usted lo puedan ver.
19. Transite por la autopista sólo con transporte automotor.
20. Tenga especial atención con los ancianos y los niños.
21. En caso de detenerse en la vereda, no obstaculice el paso de los demás peatones.
22. Preste atención antes de pasar frente a un garaje.
23. Aún cuando el semáforo lo habilite a cruzar la calle, hágalo con cuidado y asegurándose que los vehículos estén detenidos.
24. Al viajar en colectivo de pasajeros ceda el asiento a las personas mayores, discapacitados, embarazadas y niños.
25. Si viaja de pie en un transporte público, sujétese bien para cuidarse de una frenada o maniobra brusca.
26. Al caminar por una vereda, los niños deben ir siempre del lado de la pared.
27. Si saca a pasear a su mascota, no la lleve suelta ya que puede molestar a los demás, ser atropellada o provocar accidentes, los perros grandes deben tener correa y bozal.
28. Mire bien por dónde camina, las veredas suelen tener irregularidades peligrosas.
29. Camine con precaución. No corra.

Modo de transporte

Dentro de los principios de transporte sostenible los viajes a pie en las ciudades son muy deseables. Estos tienen beneficios en la salud por la actividad física asociada y no generan emisiones de gases efecto invernadero]]. La velocidad de un peatón oscila entre 3 y 4,5 kilómetros por hora en caminata. Trotando o corriendo, la velocidad puede ser superior a 10 km/h. Precisamente la baja velocidad de los peatones hacen que las distancias que puedan recorrerse sean muy reducidas. Otra

limitación del modo es, que al no estar asociado con un vehículo, la capacidad de carga es reducida (en una bicicleta o un automóvil se pueden cargar más cosas).

Precisamente por ser sólo una posibilidad para viajes muy cortos, es frecuentemente considerada como un modo auxiliar, es decir un modo que complementa el viaje en otros modos. Especialmente para el transporte público la caminata para el acceso, las transferencias, y el egreso son un factor determinante. Se ha demostrado recientemente que tener estaciones de transporte público dentro de distancias caminables permiten aumentar los viajes en estos modos.

Infraestructura

Los peatones, dentro de los modos de transporte que más prefiere es el caminar a pie, es además el más versátil. Estos pueden moverse libremente sobre las superficies. A diferencia del transporte férreo, por ejemplo, que requiere una infraestructura muy compleja para operar, los peatones requieren apenas una superficie afirmada para poder transitar. Pueden además transitar por espacios muy angostos.

Los espacios para su circulación dentro de las calles en las ciudades es la **acera** (conocida en otros países como banquetta, vereda o andén). También existen zonas destinadas al tráfico de peatones que no están ligadas a carreteras. Si están en zonas silvestres o montañosas, suelen llamarse senderos, y en algunos de estos los peatones comparten la vía con ciclistas y jinetes. Algunas calles son denominadas peatonales, y están reservadas para uso exclusivamente pedestre. Son más frecuentes en zonas comerciales o turísticas.

Siendo casi todos los espacios aptos para la circulación de peatones muchas ciudades se concentraron en proveer infraestructura para los automóviles, dejando unas angostas franjas sin construir a ambos lados para los peatones. Estas Sin embargo estos espacios los usuarios de sillas de ruedas manuales, eléctricas o scooter

eléctricos para personas con diversidad funcional física o con dificultades de movilidad.⁸

Caminabilidad y problemática relacionada con los peatones

Caminabilidad

La caminabilidad es una medida de cuán fácil es un área para un peatón. El caminar tiene muchas ventajas de salud, ambientales y económicas. Sin embargo, el evaluar el caminar es un reto, ya que requiere la consideración de muchos factores subjetivos. Los factores que influyen en la caminabilidad son la presencia o ausencia y la calidad de los senderos, veredas peatonales o cualquier otro derecho de paso, las condiciones del tráfico y la carretera, los patrones de usos urbanísticos, la accesibilidad a edificios y la seguridad, entre otros. La caminabilidad y su combinación con el transporte público, es un concepto importante en diseño urbano sostenible.

El Walk Score o puntuación de caminabilidad²³ es un índice a gran escala y de acceso público sobre la Caminabilidad, que asigna una puntuación numérica a cualquier dirección, inicialmente en los Estados Unidos, Canadá, Australia, y Nueva Zelanda.

Salud y entorno

Caminar es un ejercicio muy completo y considerado que es benéfico para la salud de las personas. Como ejercicio regular, puede prevenir la obesidad y problemas médicos relacionados. El extendido hábito de desplazarse en automóvil incluso para trayectos cortos contribuye significativamente a agravar dichos problemas de salud.

A su vez, es muy deseado así como modo de transporte por ser económico y no contaminante. Si se cambiaran viajes cortos en automóvil por viajes a pie, se podría reducir una parte considerable de las emisiones de los vehículos de combustión, que

⁸ “El peatón, las vías peatonales y las principales situaciones de riesgo” / Víctor Vegas/ Alcaldía municipal León/2012.

son especialmente contaminantes en motores fríos (en los primeros kilómetros de recorrido).

Las normas de Seguridad Vial y reglas de tránsito que se aplican a los conductores de automóviles, ciclistas y motociclistas; también poseen una sección que se había soslayado pero que actualmente se ha retomado debido a la importancia que tiene la población peatonal, un sector que se considera de alto riesgo o muy vulnerable. En general, los peatones circulan por las calles en forma poco consciente acerca de los derechos y obligaciones, que como peatón deben respetar. No obstante, circular por las calles, avenidas y carreteras a cualquier hora del día es peligrosa para la seguridad de los transeúntes y porque las posibilidades para ser atropellado por un vehículo están latentes y a las horas de mayor tráfico se incrementan.

El gobierno de **Nicaragua** ha estimado agregar a los programas de **Seguridad Vial** las medidas de prevención y precaución necesarias que deben de cumplir los peatones para reducir el riesgo de sufrir accidentes de tránsito. Las principales indicaciones que deben de seguir los peatones para proteger su vida son:

- a) Caminar en las vías con precaución, evitar distraerse con auriculares a alto volumen, platicar o jugar en grupo.
- b) Los peatones deben de circular distantes de la carretera o avenida y caminar en sentido contrario al movimiento de los automóviles, de tal manera que puedan ver el desplazamiento de los vehículos para prevenir algún atropellamiento.
- c) En los sitios que dispongan en que haya instalaciones como aceras, andenes, puentes peatonales y espacios destinados para peatones utilícelos, impida bajarse a la calzada eliminando los riesgos de un accidente de tránsito.
- d) Los peatones deben de observar a ambos lados de la calle antes de cruzar, para asegurarse de que no vengan vehículos muy próximos y puedan cruzar sin riesgo.
- e) Cruce las calles por las zonas señaladas o en la zona del semáforo, en los pasos peatonales, por las esquinas y en las carreteras por donde no haya curvas

o puentes, si baja del bus espere a que se vaya para después cruzar la calle o carretera.

Marco Jurídico.

Normas de tránsito para peatones.

Todos los peatones tienen preferencia de paso aunque estuviesen haciendo mal uso de las vías, sin embargo para evitar accidentes deben observar y cumplir con las normas de circulación, ya que los peatones no solo son víctimas de los accidentes sino muchas veces causantes de los mismos, así lo señalan las estadísticas donde en muchos de los accidentes, un gran porcentaje de peatones, han sido los culpables.

Derechos de los peatones.

Generalmente en los sitios donde no haya policía o semáforo regulando el tránsito todo peatón antes de cruzar la calle, no obstante de que tiene preferencia de paso, con relación a los vehículos, se cerciorará de que no exista peligro o riesgo para su persona.

Precaución obligada.

El conductor de un vehículo al acercarse a una zona o franja de seguridad, demarcada o imaginaria, está obligado a reducir la velocidad del vehículo y, a detenerse si el paso de peatones así lo exige. Todo peatón tiene preferencia de paso sobre el vehículo que gira.

Legalmente, si iniciado el cruce reglamentario se produjera un cambio de señal en el semáforo, el peatón tiene derecho de continuar su marcha hasta completar el cruce, estando obligados los conductores a respetar este derecho.

Deberes de los peatones.

Normas para circulación en carretera.

En los caminos y vías rurales es prohibida al peatón circular por las bermas. Sin embargo cuando obligatoriamente tenga que hacerlo, por no existir otros lugares, circulará por el lado izquierdo de la vía o sea en sentido contrario a la circulación de los vehículos.

Normas para la circulación en ciudades.

- **En las ciudades y poblaciones**, los peatones circularán por las aceras conservando su derecha y evitando en lo posible el uso de la calzada. En los lugares donde no haya aceras, o sean muy angostas, podrán usar la calzada, pero circularán uno detrás de otro y de ningún modo en grupos.
- El **cruce de la calzada** lo hará en forma perpendicular al eje de la misma y verificando previamente si no existe peligro o riesgo para su persona por la proximidad de un vehículo. Todo peatón debe mirar siempre a ambos lados de la calzada antes de cruzar.
- **Paso de peatones:** para cruzar una calle o avenida, el peatón solamente podrá hacerlo por los pasos para peatones que podrán estar demarcados o no, ser elevados o subterráneos, zona en la cual tiene preferencia en la circulación, debiendo los conductores reducir la velocidad de sus vehículos o detenerlos si fuera necesario para permitir el paso de los peatones.
- **Obedecer y respetar las señales:** al cruzar la calle o avenida por los pasos de peatones, donde el tránsito esté regulado por un Policía o por un semáforo, respetarán las señales, no pudiendo iniciar el cruce o bajar a la calzada hasta que no se le dé la señal respectiva. La infracción de esta norma crea la presunción de culpabilidad del peatón.

- **Otras normas generales para la circulación:** está prohibido a los peatones cruzar la calzada en forma diagonal, bajar de la acera intempestivamente o cruzar la calzada a la carrera, así mismo detenerse en plena calzada. La infracción de estas reglas crea la presunción de culpabilidad del peatón.
- **Prohibición de juegos en vías públicas:** está terminantemente prohibido a los peatones, especialmente a los niños, bajo la responsabilidad de los padres o encargados, convertir las vías públicas en campos deportivos para efectuar carreras, juegos de pelota o cualquier otra distracción que signifique peligro para la circulación pública.
- **En la vía,** queda terminantemente prohibido a toda persona situarse en plena calzada con el objeto de solicitar ayuda o colectas públicas a los conductores, ofrecer en venta periódicos, loterías, revistas o cualquier otra mercancía o para tratar de detener un vehículo con el propósito de tomar sus servicios.
- **Otras prohibiciones:** queda terminantemente prohibido a los peatones subir o bajar de los vehículos por el lado de la calzada, cuando estén en movimiento, colocarse en las pisaderas, parachoques o colgarse de la carrocería. Se presume la responsabilidad del peatón en caso de infracción a estas reglas. Todo pasajero debe subir o bajar solamente en las paradas.
- **Circulación de peatones en puentes:** los peatones circularán en los puentes por las zonas (o veredas) que se les haya reservado y en todo

caso efectuar el cruce solamente cuando no haya peligro por la presencia de algún vehículo.

- Está completamente **prohibido** a toda persona, especialmente a los niños, **colocarse en las pisaderas, parachoques o colgarse de la carrocería de los vehículos**, poniendo en grave peligro su vida.
- Está **prohibido** a los peatones **cruzar la calzada en media cuadra**, y si es sorprendido por un congestionamiento de vehículos, manténgase inmóvil, así el conductor estará en mejores condiciones para evitar accidentes.

Existe un concepto que conviene aclarar: el peatón no es inimputable ante la Ley, en caso de infracción. Ante un accidente, y cuando éste es producido por inobservancia de las leyes de tránsito, tiene idéntica responsabilidad que el conductor. No obstante, el Estado tiene el deber de protegerlo por todos los medios técnicos, mecánicos, legales y humanos posibles. Además, goza del beneficio de la duda y presunciones a su favor, en tanto no incurra en graves violaciones a las reglas de tránsito.

La Seguridad de los Peatones

A pesar de que la cantidad de niños que caminan y se exponen a los riesgos del tránsito es menor, las lesiones de los peatones continúan siendo la segunda causa principal de muerte relacionada con lesiones accidentales en los niños de entre 5 y 14 años de edad.

Los niños corren mayor riesgo de sufrir lesiones y muerte como peatones debido a que las normas y los riesgos de tránsito a menudo exceden sus capacidades cognitivas, evolutivas, actitudinales y sensoriales, según la campaña nacional de seguridad infantil "SAFE KIDS". Además, los padres y las personas a cargo del

cuidado de los niños suelen creer que éstos están preparados para desenvolverse en el tránsito a una edad en la que aún no han desarrollado las aptitudes necesarias para hacerlo.

Un grupo específico, el de los niños de 1 a 2 años de edad, corre mayor riesgo de sufrir lesiones no relacionadas con el tránsito, aunque sí con su condición de peatón: cuando un automotor da marcha atrás en la entrada de su casa, en las playas de estacionamiento o en las aceras, por ejemplo.

Lamentablemente, las lesiones que sufren los niños como peatones suelen ser graves.

¿Dónde ocurre la mayoría de las lesiones y muertes de los niños como peatones?

Muchas muertes peatonales del niño ocurren por las tardes en que la visibilidad puede ser reducida. Según la campaña nacional de seguridad infantil "SAFE KIDS", entre las zonas en que los niños corren mayor riesgo de sufrir lesiones o muerte se incluyen:

- Las zonas de mucho tránsito.
- Las zonas con muchos vehículos estacionados en la calle.
- Las zonas con límites de velocidad más elevados.
- Las zonas que no tienen división de carreteras.
- Las zonas que tienen pocos dispositivos de control para peatones, como, por ejemplo, las señales de las sendas peatonales.
- Los lugares que carencia zonas de recreación señaladas.
- Las zonas residenciales.
- Las calles sin curvas, pavimentadas y secas.

¿Cómo puedo evitar que mi hijo corra riesgo como peatón?

Para evitar que su hijo sufra lesiones como peatón, la campaña nacional de seguridad infantil "SAFE KIDS" recomienda seguir los siguientes consejos:

- No se debe permitir que los niños de hasta 10 años crucen la calle cuando no están en compañía de un adulto.
- Se debe enseñar a los niños, mediante el ejemplo, las normas de conducta que deben respetar como peatones: cruzar las calles en las esquinas, observar toda señal de tránsito y senda peatonal existente y establecer contacto visual con los conductores antes de cruzar.
- Se debe enseñar a los niños a mirar a la IZQUIERDA, a la DERECHA y luego otra vez a la IZQUIERDA antes de cruzar una calle, y continuar mirando hacia los costados cuando se está cruzando.
- Se debe enseñar a los niños que el hecho de que ellos puedan ver a un conductor en un vehículo no significa que el conductor también los vea.
- No se debe permitir nunca a los niños correr en las calles.
- No se debe permitir a los niños jugar en la entrada de un garaje, en los parques sin cerco, en las calles o en los estacionamientos.
- Cuando se camina por una calle que no posee acera, se debe enseñar a los niños a caminar observando los automóviles que van en dirección contraria y a mantenerse a la izquierda y alejados de éstos.
- Al amanecer y al atardecer, los niños deben usar materiales retro reflectores y llevar linternas.
- Se debe enseñar a los niños a mantener una distancia mínima de 3 metros (4 pies) del frente de un autobús escolar al cruzar la calle.
- Los niños deben esperar a los adultos del mismo lado de la calle en que se ingresa al autobús escolar.

Entre las demás medidas preventivas que pueden tomarse se cuenta el reclamo de medidas de tránsito más seguras, de sendas peatonales que separen a los peatones del tránsito y de límites de velocidad más reducidos.

El peatón en la ciudad.

Definición de PEATÓN: Persona que, sin ser conductor, transita a pie por las vías o terrenos de uso público o privado, que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.

Son también peatones quienes empujan o arrastran un coche de niño o de impedido o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, los que conducen a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, y los impedidos que circulan al paso en una silla de ruedas, con o sin motor.

Cada vez hay más vehículos y a su vez menos espacio para circular estos, puesto que en las zonas céntricas el espacio siempre es el mismo, haciéndose cada vez más peligrosa la circulación del peatón, por eso, debemos adoptar y cada vez más, las precauciones necesarias con arreglo a nuestras facultades y al entorno que nos rodee en cada momento.

La acera es para los peatones, la calzada es para los vehículos por ello debemos caminar siempre que podamos por las aceras o zonas peatonales. Cada elemento (peatón, vehículo) debe ocupar su sitio y no invadir la zona del contrario, aunque esto dicho así queda muy bonito ¿verdad?, pero sabemos que a veces por mucho que queramos no puede ser así; falta espacio material y, los vehículos invaden la zona del peatón, y estas unas veces con razón y otras sin ella, también invaden las zonas de los vehículos en momentos que no lo deben hacer (cruzar por lugares inadecuados, con semáforo en rojo, etc.). En definitiva, debemos respetarnos mutuamente y no olvidarnos que hay momentos que somos conductores y en otros, somos peatones.

También, y por ausencia de zonas peatonales, podremos caminar por el arcén o por la calzada si este no existiese, pero eso sí, siempre adoptando las debidas precauciones y teniendo en cuenta las recomendaciones que desde la D.G.T. nos dan.

Por todo esto hay que ver la importancia que tiene la Educación Vial en general, desde la edad escolar hasta la edad más anciana.

Reglas de circulación importantísimas que tiene el peatón:

- Caminar por las aceras guardando la derecha y no invadir jamás la calzada, como no sea para cruzar.
- No molestar a los demás peatones, no ir corriendo alocadamente y no ir jugando.
- No ir andando cerca del bordillo de la acera, es peligroso.
- Dejar la calzada libre, colocándose en las zonas peatonales cuando circulen vehículos con urgencia, como son: Policía, Bomberos, Ambulancias, etc., estos vehículos deben señalar la urgencia mediante las señales acústicas y luminosas correspondientes.
- Cuidado cuando crucemos por delante de un garaje o taller, ya que nos puede sorprender cualquier vehículo que salga de él. Hay garajes que tienen una señalización en la parte superior de la entrada que consiste en una o dos luces fijas o giratorias, de color rojo o amarillo, que se accionan al estar la puerta abierta, pues bien, cuando observemos que estas luces están en marcha, mirar antes de pasar. Igualmente nos fijaremos en el bordillo de la acera y laterales de la puerta del garaje; si están pintados o no.
- Ayudar a los ancianos, niños, ciegos o personas inválidas a cruzar la calle.
- Antes de cruzar una calle de doble sentido de circulación, mirar primero a la izquierda, después a la derecha, y antes de empezar a cruzar, mirar otra vez a la izquierda. En las calles de un solo sentido, hay que mirar primero hacia el lado por el que debe aproximarse la circulación.

Cruzar la calle

Cruzar es un grave problema para los peatones, porque es la acción más peligrosa, por eso es necesario saber hacerlo bien ya que todos los lugares no son

iguales para cruzarlos. Las reglas básicas del peatón son, primero mirar, después cruzar por el lugar más seguro y nunca sorprender a los conductores con acciones incorrectas. A demás hay que tener en cuenta algunas las reglas de circulación anteriormente mencionadas.

Los peatones debemos tener presente siempre el significado y conocer dos fundamentales palabras, **semáforos y paso de peatones.**

Los pasos de peatones.

Se encuentran en las calles y están destinados para que crucen los peatones sin peligro. Se señalizan mediante líneas anchas transversales de color blanco. Para cruzar por ellos debemos pararnos próximos al bordillo de la acera, mirar a un lado y a otro, no pasar si se acerca algún vehículo, cruzar en línea recta sin detenernos. Nunca pensar que como tenemos preferencia de paso, ya pararán los vehículos. Pasar cuando los vehículos se hayan parado.

Cruzar la calle sin semáforo ni agente de circulación

Hay calles de poca circulación y por ello no tienen pasos especiales de cruce de peatones ni semáforos, por lo que hay que cruzar de esquina a esquina, ya que los vehículos suelen ir más despacio. No cruzar en diagonal para ir a la otra esquina, mejor cruce dos veces de manera que forme un ángulo de 90°.

Cruce de calle con semáforo.

Hay calles por las que circulan bastantes vehículos y otras de circulación muy rápida. El cruzar por ellas sería muy peligroso si no existieran pasos señalizados mediante semáforos. Cruzar siempre que los vehículos se hayan parado, de prisa pero sin correr.

No cruzar nunca con la luz roja para los peatones, aunque no se acerque ningún vehículo. Es muy importante respetar esta norma por propia seguridad, por disciplina y por el ejemplo que se da a los demás sobre todo si son niños. Cuando

por cualquier circunstancia no se respete alguna norma de circulación y este presente algún niño que vaya con nosotros, explicarle que eso está mal hecho y que él no lo debe hacer. Tener en cuenta que el niño es un gran imitador de los mayores.

Cruzar cuando la luz verde del peatón este encendida. Cuando la luz verde del peatón se pone intermitente, indica que el semáforo va a cambiar para dar paso a los vehículos y alto a los peatones. En el caso que se haya iniciado el cruce y nos sorprenda la luz verde intermitente, debemos darnos prisa para terminar de cruzar

Cruce de calles con agentes de circulación

Los Agentes ordenan la circulación, pero también nos protegen a todos, no dudar en pedirles ayuda para lo que se necesite (para cruzar, para preguntar donde están los sitios, etc.), pero hay que tener en cuenta que para dirigirse a ellos no se debe salir a la calzada, sino llamar la atención desde la acera para que se acerque él. El Agente es un amigo más que procura y está para que a nadie le pase nada malo en la calle.

Recordar, que las señales de los Agentes prevalecen sobre cualquier otra.

Se obedecerán siempre sus indicaciones. Un Agente de frente o espaldas a los peatones significa: Prohibido cruzar, alto a los peatones. Un Agente de frente o espaldas a los peatones tiene el mismo significado que un semáforo con la luz roja.

Hay que cruzar cuando el Agente está de perfil a los peatones y pasar si se observa al Agente con un brazo levantado en ángulo recto y el otro en posición horizontal, o los dos brazos en posición horizontal cortando los sentidos de circulación y a todos los vehículos parados. En todo caso también pasaremos si el Agente nos lo indica de viva voz. Un Agente de perfil tiene el mismo significado que la luz verde de un semáforo.

Circulación de peatones por carretera

En carretera circular siempre por vuestra izquierda. Los vehículos los veremos venir de frente y será más fácil evitar el peligro.

El cruzar una carretera siempre es peligroso, por eso debemos hacerlo por el lugar más adecuado y que más garantía nos ofrezca, siendo estos los lugares con más visibilidad.

Nunca hacerlo cerca de una curva con visibilidad reducida, cambio de rasante o donde existan obstáculos que nos impidan ver o que nos vean con antelación los conductores de vehículos que puedan venir hacia nosotros.

Caminar en fila india si se va en grupo.

Durante la noche hacerlo llevando algún elemento luminoso o reflectante, además de vestir con ropa de color claro. Cuando se circule en grupo será preciso llevar, además, en el lado más próximo al centro de la calzada, las luces necesarias para señalar nuestra presencia, que serán de color blanco o amarillo las de la parte delantera y rojas las que se observen por la parte de atrás.

Espacio público peatonal

Durante 5.000 años de historia urbana y hasta hace muy poco, todas las vías en las ciudades eran peatonales. Las personas compartían el espacio con coches y caballos, sin mayor riesgo. Cualquier niño podía caminar varias cuadras para hacer una diligencia o visitar un tío. Las ciudades se hicieron para la gente. Pero hace muy poco aparecieron los automotores y convirtieron a las ciudades en sitios extremadamente peligrosos.

Así, durante los últimos 80 años, se han construido ciudades más para la movilidad del automóvil que para la felicidad de los niños. Las demandas de los grupos de mayores ingresos fueron avasalladoras. La ciudad se hizo poco amable para el ser humano y excluyente para los ciudadanos más pobres y los más

vulnerables como los niños, los viejos y los discapacitados. Los españoles construyeron nuestras ciudades coloniales alrededor de una plaza. Este fue el sitio de interrelación humana, de encuentro por excelencia de todos los miembros de la sociedad, sin importar su rango.

Inicialmente la plaza servía a una ciudad de cuatro o cinco manzanas. Era una relación armónica: una plaza o parque por cada cuatro manzanas. Esta proporción no se mantuvo, pues se multiplicaron las construcciones privadas y los espacios públicos de encuentro se hicieron cada vez más escasos.

Se habla de ciudades inhumanas y agresivas. Cuando una ciudad produce esa sensación generalmente es porque no tiene espacios públicos suficientes o porque los que tiene no son de una calidad adecuada. “Lo que le da calidad a una ciudad es antes que nada su espacio público peatonal. El ser humano responde del modo en que es tratado. Si es tratado con agresividad, responde de esa manera; si es tratado de manera respetuosa y amable, actuará en consecuencia”.
EP

Durante el tiempo libre es cuando más se sienten las diferencias de ingreso. Las personas de altos ingresos pueden escoger muchos sitios privados a donde ir; los de bajos ingresos dependen del espacio público. Debemos comenzar a ver los parques y centros deportivos no como lujos, sino como necesidades esenciales, semejantes a los hospitales o a las escuelas.

Con un mínimo de mantenimiento, la inversión en espacio público de calidad es extraordinariamente rentable en términos de bienestar, porque no cesa de generarlo generación tras generación. Los seres humanos necesitamos caminar y estar con gente. “Los centros comerciales son ambientes peatonales donde un niño no corre peligro al soltar la mano de su madre. Sus visitantes recorren vías peatonales interna, donde no hay carros estacionados y hay seguridad. Pero son espacios privados pues el que no tiene capacidad de compra se siente excluido. El

espacio público debería ofrecer lo que ofrecen los centros comerciales, pero al aire libre, con árboles, cielo ya ves, con una integración social más amplia y con más bancas” EP

Algunos espacios de encuentro peatonal no exigen ninguna inversión. Los fines de semana se pueden cerrar temporalmente arterias o avenidas en beneficio del peatón. En espacios públicos ordenados y amables, la criminalidad se reduce sensiblemente; aumenta la integración y la solidaridad humana. En ambientes desordenados los buenos se sienten minoría y no actúan solidariamente.

Peatonización: una opción para el rescate urbano

El arquitecto costarricense Eduardo D. Brenes ha realizado una importante labor de difusión acerca de la peatonización y sus ventajas. Entre otras cosas, ha escrito un libro con el título de este punto Peatonización: una opción para el rescate urbano, con interesantes ideas y sugerencias que conviene enseguida destacar y resumir para mejor divulgación en nuestro medio.⁹

Evolución urbana

Las normas de zonificación y las tendencias de la arquitectura moderna han contribuido a la segmentación y división del espacio urbano. La continua dependencia del automóvil, las autopistas y expansión de vías, han cambiado el patrón de las calles y sus funciones. Las áreas urbanas padecen una serie de inconvenientes que las hacen poco seguras y desagradables.

Un elevado porcentaje del área urbana se ha dedicado a espacios para el estacionamiento y movilización de los carros. Las calles ya no son para uso del peatón, lo que obliga al transeúnte a reprimirse, ocasionándole una serie de traumas como parte de la disección del espacio. En su mayoría las ciudades hacen de sus calles corredores para el tráfico automotor, acorralando a la gente en el poco e incómodo espacio que le queda. No hay duda que el movimiento de

⁹ Aceras, Peatones y Espacios Públicos/ Maribel Pérez Peláez, Ronulfo Alvarado Salas/Serie Ordenamiento Territorial: n° 5/2004

vehículos es una función muy importante dentro del urbanismo, pero también lo es la movilización de personas a pie.

El peatón debe ser un foco de atención muy importante en las políticas de planificación urbana. Es necesario reencontrar al hombre y la ciudad, en un ambiente y escala adecuados al primero. Es indispensable que las autoridades locales y planificadores estén de acuerdo en el rescate de la ciudad para la gente. La sub urbanización ha estimulado las ciudades dormitorio y las construcciones de un solo piso.

Hay un proceso de desconcentración: la gente abandona el casco central como sitio de residencia; la industria y el comercio también, y hasta el sector más aferrado al centro de la ciudad, el de las oficinas, sigue el mismo camino. La masa suburbana que fue, en términos económicos, dependiente inicialmente del casco central, es hoy una zona multifuncional muy distinta. Su principal característica ya no es la calle, sino un “corredor de crecimiento” que abarca grandes distancias. La nueva ciudad que surge se fundamenta en un sistema de súper carreteras; no tiene centro ni límites definidos.

En la medida que avanza el desarrollo de baja densidad, antiguas zonas rurales son absorbidas por desarrollos urbanos, elevando el valor de las tierras y expulsando a la gente de menores recursos a zonas más remotas. Se trata de un modelo que procuraba combinar la comodidad de la vida urbana con la tranquilidad del área rural pero que fracasó en ese intento. La peatonización surge así como parte de un sistema integrado de manejo y administración urbana fundamental para el logro de una vida más sana, segura y agradable.¹⁰

Peatonización

Los peatones conforman la mayor parte de la humanidad.

¹⁰ Aceras, Peatones y Espacios Públicos/ Maribel Pérez Peláez, Ronulfo Alvarado Salas/Serie Ordenamiento Territorial: n° 5/2004

La Peatonización es un movimiento para diseñar calles a fin de recobrar el espacio urbano público a favor del desprotegido peatón. Busca los siguientes efectos:

- Vitalidad y embellecimiento de las áreas urbanas por medio de la disminución de la dependencia del automóvil
- Aumentar la cantidad de visitas al casco central urbano
- Crear más actividades económicas
- Conseguir un ambiente más sano

La Peatonización busca un equilibrio entre los carros y las personas de a pie, brindándole al peatón más libertad de movimiento, más facilidades para reunirse, sentarse, conversar, ver vitrinas, descubrir lugares, apreciar la arquitectura y la historia, contemplar la escena urbana y reducir las tensiones producidas por los carros. La cuestión de fondo es cómo aliviar a la ciudad del automóvil y cómo elevar la calle peatonal de un mero concepto de diseño a una verdadera institución social.

La Peatonización implica el caminar, una función tan obvia y natural como respirar, que no ocasiona contaminación, accidentes o congestionamiento y que, como una mayoría de la gente lo puede hacer, se ha tenido como irrelevante en la planificación del tráfico en las ciudades. Se considera simplemente como algo que se da y no como una forma seria y formal de transporte, a pesar de que una mitad de los viajes de compra tienen que hacerse a pie.¹¹

Elementos que garantizarán la accesibilidad integral de los peatones.

A continuación describiremos las soluciones más adecuadas para garantizar la accesibilidad integral en los itinerarios peatonales:

¹¹ Aceras, Peatones y Espacios Públicos/ Maribel Pérez Peláez, Ronulfo Alvarado Salas/Serie Ordenamiento Territorial: n° 5/2004

Elementos generales. La anchura del espacio libre destinado a la circulación de peatones debe ser al menos de 1,50 m, siendo recomendable una anchura de 2 m. La altura mínima libre peatonal será de 2,20 m. La pendiente del itinerario deberá ajustarse a los parámetros establecidos por la normativa de accesibilidad no es posible alcanzar este objetivo, especialmente en ciudades históricas, habrá de habilitarse itinerarios alternativos.

Aceras. La anchura mínima de la acera deberá garantizar el espacio libre de circulación peatonal de 1,50 m, aunque la anchura recomendable es de 2,00 m. En cascos históricos donde esta medida resulte compleja conviene crear una plataforma única en la que acera y calzada se encuentren a la misma cota, y en la que se limite el acceso de vehículos.

Pavimento. El pavimento del itinerario debe cumplir las características de accesibilidad.

Bordillo. La altura máxima del bordillo será de 14 cm. Si existe un paso de peatones a la misma cota de la calzada, el bordillo contará con un rebaje que contraste en color y textura con el resto del pavimento. En cualquier caso, la zona de encuentro del bordillo de la acera con la calzada en todo el ancho del paso peatonal debe contemplar siempre una altura mínima de 2 cm, con canto redondeado o achaflanado.

Pasos de peatones. Los vados, isletas y pasos de peatones tendrán una anchura mínima de 1,50 m que permita el paso a dos personas con movilidad reducida. Hay que evitar la diferencia de cota entre bordillo y paso de peatones, ya sea a través de un rebaje en el bordillo o de una elevación de la calzada, pero siempre manteniendo un desnivel de al menos 2 cm para evitar que las personas con discapacidad visual invadan inadvertidamente la calzada.

Los pasos de peatones han de señalizarse en la acera, en el centro o eje del paso peatonal y en dirección perpendicular a la marcha, mediante una franja

señalizadora de 1,20 m de anchura contrastada en textura (pavimento táctil de botones) y color con el resto de la acera.

Las isletas deben diferenciarse en color y textura del pavimento de la calzada. Si el paso es largo, con parada intermedia, la isleta tendrá una longitud mínima 1,50 m y una anchura como la del paso. Si la longitud de la isleta es menor de 4 m, su pavimento estará casi al mismo nivel del de la calzada ya que contará con un desnivel mínimo respecto a ésta de 2 cm, con canto redondeado o achaflanado.

Los pasos de peatones elevados y subterráneos deberán contar con una escalera y una rampa, o con un ascensor, que cumplan las condiciones de accesibilidad y que estén señalizados de acuerdo con las especificaciones para cambios de cota.

En todos los casos, los pasos de peatones deben estar debidamente señalizados tanto para los peatones como para los conductores.

Señalización vertical, semáforos, farolas.

Las señales verticales y farolas se colocarán preferentemente junto al bordillo, siempre que dejen libre una franja para la circulación peatonal horizontal de anchura mínima de 1,50 m. Si esto no es posible lo aconsejable es colgar estos elementos. En caso de estar colgados, deberán anclarse adecuadamente dejando una altura libre de paso igual o mayor de 2,20 m.

Los semáforos se ubicarán de forma que no interrumpan la circulación, y contarán con una señal acústica no molesta, y claramente distinguible de sonidos habituales de la zona, que se active cada vez que el semáforo esté abierto para los peatones. Estos señalizadores acústicos podrían ser activados por mandos a distancia cuando un usuario lo requiera, para evitar así las molestias que el sonido continuado pueda generar a los vecinos.

En ningún caso se adosarán papeleras u otros objetos salientes en los postes verticales, ya que no serían detectables por las personas con discapacidad visual.

Cuerpos salientes. Los toldos, banderolas y otros cuerpos salientes en las fachadas se colocarán a una altura mínima de 2,20 m desde el suelo. En caso de existir elementos estructurales que invadan la altura mínima libre peatonal, deberán prolongarse en vertical hasta el suelo o a una altura máxima de 25 cm del mismo, en toda su superficie.

Bolardos, horquillas y pilarotes. Han de colocarse en línea en el borde de la acera y lo más próximo posible a la calzada, dejando una anchura libre mínima para la circulación peatonal de 1,50 m.

Deben contrastar cromáticamente con la acera, y tener una altura mínima de 90 cm y un diámetro mínimo de 20 cm. Los bolardos, horquillas y pilarotes suponen un peligro para las personas ciegas o con deficiencia visual. En ningún caso se deben instalar horquillas. Siempre deben ser de un solo fuste (bolardos y alcorques).

Protección de alcorques. Todos los alcorques en áreas de circulación peatonal se cubrirán con rejillas enrasadas con el pavimento para evitar una diferencia de nivel que pueda provocar accidentes. La rejilla: (a) debe ser permeable para que el agua pueda llegarle al árbol, (b) debe poder ajustarse al crecimiento del mismo y (c) sus dimensiones deben impedir problemas de movilidad para personas ciegas o con deficiencia visual y de otros usuarios. Si los huecos de la rejilla son rectangulares, uno de sus lados no puede ser superior a los 15 mm. Si los huecos de la rejilla son cuadrados sus dimensiones no podrán superar a los 20 por 20 mm.

Tapas de registro, rejillas de ventilación y sumideros. Deben estar perfectamente fijados y enrasados en la acera, además de impedir cualquier tipo de deslizamiento.

Si los huecos de la rejilla son rectangulares, uno de sus lados no puede ser superior a 15 mm y el lado mayor del hueco debe quedar colocado en

perpendicular al sentido de la marcha. Si los huecos de la rejilla son cuadrados el tamaño máximo de los mismos será de 20 por 20 mm.

Árboles y jardineras. La altura libre de paso en un área arbolada que se encuentre en la zona de circulación peatonal, será de 2,20 m de altura. Su tronco debe ser recto.

Entre los tiestos, jardineras y otras áreas ajardinadas ubicados en las zonas de circulación peatonal debe existir una distancia mínima de 90 cm. Las plantas que en ellas se contengan no deben invadir la zona libre de paso entre los elementos.¹²

Breve caracterización del adulto mayor en Nicaragua

Nicaragua sigue siendo el segundo país más pobre de América Latina con una tasa de pobreza estimada en 42.5 por ciento de la población, y donde la exclusión y la desigualdad atacan por igual a todos los segmentos de edad. Uno de ellos es el grupo social de los adultos mayores, donde un 75 por ciento están por fuera del sistema de seguridad social, dejando en la indefensión a miles de ancianos que no gozan de una pensión de vejez y de una serie de beneficios sociales como servicios de salud especializados.

La difícil situación de las personas de la tercera edad es un reflejo de las condiciones laborales por las que ha transitado el país, donde históricamente sólo un 20 por ciento los ocupados cotizan a la seguridad social como consecuencia de un persistente mercado laboral altamente informal y de la poca efectividad de las políticas gubernamentales de empleo.

Si bien, actualmente las personas mayores de 60 años representan el 6 por ciento de la población total, en el lapso de cuatro décadas esa proporción se habrá triplicado, como parte de la acelerada transición demográfica que experimenta

¹² Laboratorio de Cómputo de Ingeniería de la Universidad La Salle
Alumnos que han colaborado con la página de internet de Libre Acceso, A.C, a partir del año 2003 con su servicio social.

Nicaragua y muchos países de la región. Eso significa que a medida que transcurran los años, los gobiernos, y el presupuesto público, se verán más presionados por atender a este grupo social, que ya empieza a demandar la restitución de sus derechos y la aprobación de una política de Estado para el adulto mayor.¹³

El envejecimiento como proceso ineludible, tiene como efectos una serie de fenómenos que se expresan en el aumento de la proporción de personas adultas mayores, especialmente las mujeres; la modificación de las relaciones de dependencia por edades; el aumento de las expectativas de vida; la baja de la fecundidad, aunque se disminuye el número de dependientes también disminuye la futura red de apoyo familiar y en algunos casos el deterioro de la calidad de vida de este grupo poblacional.

Para hablar de calidad de vida de las personas adultas mayores debemos considerar que se tiene seguridad económica, se está libre de incapacidad o enfermedades invalidantes, se tiene buena salud física y mental y se cuenta con buena integración social.

El goce de estas condiciones genera independencia en la toma de decisiones, buen estado de ánimo, alta autoestima y deseo de vivir. Sin embargo, pueden verse y se ven sensiblemente modificados por causa, tanto de los efectos de la dinámica demográfica que experimentamos, como del modelo de seguridad social actual y la situación de pobreza en que se encuentra el país.

La mayor parte de nuestros adultos mayores son enfermos crónicos, esto es que padecen de alguna enfermedad que los vuelve vulnerables pero, uno de los padecimientos que más afecta a estos es la soledad producto de falta de solidaridad y acompañamiento de los familiares a sus actividades básicas como ir a realizar una gestión comercial, ir a retirar su pensión de jubilado u otras. Es

¹³ Situación del Adulto Mayor en Nicaragua/Adelmo Sandino, Economista/2010

común ver en esta ciudad a muchos ancianitos/as solos, asidos únicamente de un bastón o andarivel.

Esta situación hace más vulnerable a los adultos mayores, más que otros segmentos de la sociedad, ya que a sus edades van perdiendo facultades locomotoras que les impide caminar en forma normal dada la necesidad de salir a realizar sus transacciones sin un familiar que les ayude.

Las personas con capacidades diferentes o discapacitados.

Constituyen otro de los segmentos de la sociedad que son afectados por las barreras u obstáculos que se encuentran en los espacios públicos designados para el uso peatonal, dada sus capacidades diferentes que poseen.

El término discapacidad

La definición lingüística de discapacidad fue el resultado del consenso efectuado entre más de 70 países, que en el marco de las Naciones Unidas emitieron un dictamen que a la postre aprobó el pleno de dicho organismo en su idioma original (el inglés) el término "disabilities" en sustitución de "handicapped", y posteriormente, el término traducido al español "discapacidad" fue aceptado por la Real Academia Española de la Lengua en 1990, apareciendo vigente en el diccionario de la lengua española de la misma Real Academia.

Desde 1990, los gobiernos del orbe, y los organismos internacionales, regionales o locales, asumieron la aplicación del término "discapacidad", siendo congruentes con la importancia de buscar en dicha definición, eliminar el uso de términos lingüísticos peyorativos para identificar a la población mundial que vive una desventaja física, intelectual o sensorial. La Organización Mundial de la Salud estableció en 1980 un criterio único en "La Clasificación Internacional de Deficiencias Discapacidades y Minusvalía" (CIDDM)

En la CIDDM se introdujeron los conceptos de:

Deficiencia: Toda pérdida o anomalía de una estructura o función psicológica, fisiológica o anatómica. El término de “deficiencia” hacía referencia a las anomalías de la estructura corporal, de la apariencia, así como de la función de un órgano o sistema, cualquiera que fuese su causa; en principio, las deficiencias representaban trastornos en el ámbito de algún órgano.

Discapacidad: Toda restricción o ausencia (debido a una deficiencia) de la capacidad de realizar una actividad en la forma o dentro del margen que se considera normal para un ser humano. La discapacidad refleja la consecuencia de la deficiencia desde el punto de vista del rendimiento funcional y de la actividad del individuo.

Minusvalía: Una situación de desventaja para un individuo determinado, consecuencia de una deficiencia o de una discapacidad, que limita o impide el desempeño de un rol que es normal en su caso, en función de su edad, sexo y factores sociales y culturales. Este término hacía referencia a las desventajas experimentadas por el individuo como consecuencia de las deficiencias y discapacidades en su interacción y adaptación del individuo a su entorno.

Las definiciones establecidas en esta clasificación, fueron el primer paso para identificar que el entorno social y físico, incide en mayor o menor medida en la evaluación y diagnóstico de la discapacidad.

Los especialistas en la materia, realizaron diversas críticas y pidieron que se hiciera una revisión a este documento. Aplicando el modelo bio-psico de Discapacidad y estableciendo un lenguaje común, aplicable trans-culturalmente, que permitiera describir de manera fiable y replicable los estados funcionales inherentes a las “condiciones de salud” de las personas.

Este proceso dio como resultado “La Clasificación Internacional del

Funcionamiento, de la Discapacidad y de la Salud” (CIF), aprobada por la Asamblea Mundial de la Salud, en mayo de 2001.

La razón de esta nueva clasificación es la aplicación de un lenguaje positivo y una visión universal de la discapacidad, en la que ésta sea la interacción de las características del individuo con el entorno y el contexto social.

En la nueva conceptualización de la CIF, se estableció el término de Discapacidad como un término genérico que barca las distintas dimensiones:
Deficiencias de función y deficiencias de estructura

Limitaciones de las actividades

Limitaciones en la participación

De igual forma, en la “Convención Internacional Amplia e Integral para Promover y Proteger los Derechos y la Dignidad de las Personas con Discapacidad”, último Acuerdo Internacional ratificado por México, el día 27 de septiembre de este año. Utilizó el término de discapacidad y lo definió como:
Deficiencia física, mental, intelectual o sensorial a largo plazo que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás

Por otra parte, es importante considerar la reforma constitucional publicada del 4 de diciembre de 2006, al artículo primero, párrafo tercero. En esta reforma se sustituyó el término de personas con capacidades diferentes por el de discapacidad, para quedar de la siguiente manera:

Queda prohibida toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, **las discapacidades**, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias, el estado civil o cualquier otra

que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas.

Por lo tanto, en congruencia con el término establecido en los Acuerdos Internacionales y ahora, con la Constitución Mexicana; el término adecuado para referirse a las personas que tienen alguna discapacidad es “Personas con discapacidad”.

Conceptos Fundamentales.

1. Adulto Mayor: Son aquellas personas que alcanzan una edad en la que deben abandonar formalmente el trabajo. Esto hace referencia a aquella parte de la población que ha dedicado su vida a trabajar y al cabo de un tiempo debe jubilarse. Otra es la que el Gobierno determina por ley una vez se cumplan los requisitos de edad y tiempo de trabajo.

2. Aceras: Las aceras no son simplemente para pasar, para ir de un lado a otro; son para disfrutar de la ciudad, conversar, mirar. Quedan junto a las calles pero no son parientes de éstas. Lo son más bien de las plazas y de los parques. Si la ciudad es un gran lugar de encuentro ciudadano, esto acontece antes que nada en su espacio público peatonal; los demás son espacios privados.

3. Calidad de vida: Es un concepto utilizado para evaluar el bienestar social general de individuos y sociedades, el término se utiliza en una generalidad de contextos tales como sociología, ciencia política, estudios médicos, estudios del desarrollo, etc. No debe ser confundido con el concepto de estándar o nivel de vida que se basa primariamente en ingresos.

Se define como un constructo complejo, multifactorial, en donde se acepta que hay una dualidad subjetiva-objetiva; la primera hace referencia al concepto de bienestar o satisfacción con la vida y la segunda está relacionada con aspectos del funcionamiento social, físico y psíquico, siendo la interacción entre ambas lo que determina la calidad de vida. Es un estado de bienestar físico, social, emocional, espiritual, intelectual y ocupacional que le permite al individuo satisfacer apropiadamente sus necesidades individuales y colectivas.

Así, el concepto de calidad de vida, como lo señalan Sánchez-Sosa y González-Celis (2006), abarca tres dimensiones globales: a) Aquello que la persona es capaz de hacer, el estado funcional; b) El acceso a los recursos y las oportunidades; y c) La sensación de bienestar. Las dos primeras dimensiones se

designan como calidad de vida objetiva mientras que la última se considera como calidad de vida subjetiva.

4. Caminabilidad: Es una medida de cuán fácil es un área para un peatón. El caminar tiene muchas ventajas de salud, ambientales y económicas. Sin embargo, el evaluar el caminar es un reto, ya que requiere la consideración de muchos factores subjetivos. Los factores que influyen en la caminabilidad son la presencia o ausencia y la calidad de los senderos, veredas peatonales o cualquier otro derecho de paso, las condiciones del tráfico y la carretera, los patrones de usos urbanísticos, la accesibilidad a edificios y la seguridad, entre otros.

5. Centro Histórico de la ciudad: Es considerado así al perímetro de la ciudad en el que se pueden observar los edificios más antiguos de esta que sirven o sirvieron de oficinas de gobierno o viviendas de importantes personajes de la localidad. Por lo general es una estructura de forma colonial con algunos rasgos de estilo barroco que se sitúan, por lo general entorno a una plaza central.

6. Circulación de los peatones: Los peatones deben transitar siempre por las aceras, alejados del cordón en zonas urbanas. En zonas rurales, siempre por las banquetas, lo más alejado posible de la calzada y en sentido contrario al del tránsito. De noche deben ir con ropa clara o alguna linterna para indicar su presencia, debiendo evitar en lo posible circular por la calzada o banqueta. De ser inevitable hacerlo en hilera (de uno en fondo).

7. Envejecimiento: es en sí mismo un proceso cuya calidad está directamente relacionada con la forma como la persona satisface sus necesidades a través de todo su ciclo vital; es la edad de la jubilación como consecuencia del declive biológico acarreado por el proceso de envejecimiento.

8. Espacios públicos: Son los que hacen posible la ciudad; deben ser lugares porosos hacia la sociedad. Una ciudad sin idea y conciencia del espacio público

no es una ciudad que se recuerde ni que se tome como referencia. Se percibe con claridad la crisis que viven muchas ciudades en sus espacios públicos y en sus señas de identidad y pertenencia.

9. Facultades locomotoras de los adultos mayores: Se denomina así a las capacidades físicas, musculares y de reacción de articulaciones que a la edad de los adultos mayores se van perdiendo y/o atrofiando por factores de desgaste laboral u otro tipo de enfermedades asociadas a las labores que estos realizaban en su etapa de población económicamente activa.

10. Normas de Seguridad Vial y reglas de tránsito son aquellas que se aplican a los conductores de automóviles, ciclistas y motociclistas; también poseen una sección que se había soslayado pero que actualmente se ha retomado debido a la importancia que tiene la población peatonal, un sector que se considera de alto riesgo o muy vulnerable.

11. Peatón es la persona que transita a pie por espacios públicos. En espacio cerrado no tiene sentido usar este término por ser todos peatones. Así, a los usuarios de la bicicleta se les conoce como ciclistas, a los usuarios de automóviles motoristas y así sucesivamente.

12. Personas con capacidades diferentes o discapacitados: Constituyen otro de los segmentos de la sociedad que son afectados por las barreras u obstáculos que se encuentran en los espacios públicos designados para el uso peatonal, dada sus capacidades diferentes que poseen. La definición lingüística de discapacidad fue el resultado del consenso efectuado entre más de 70 países, que en el marco de las Naciones Unidas emitieron un dictamen que a la postre aprobó el pleno de dicho organismo en su idioma original (el inglés) el término "disabilities" en sustitución de "handicapped", y posteriormente, el término traducido al español "discapacidad" fue aceptado por la Real Academia Española de la Lengua en 1990, apareciendo vigente en el diccionario de la lengua española de la misma Real Academia.

13. Tercera edad: es un término antrópico-social que hace referencia a la población de personas mayores o ancianas. En esta etapa el cuerpo se va deteriorando y, por consiguiente, es sinónimo de **vejez** y de **ancianidad**. Se trata de un grupo de la población que tiene 65 años o más de edad. Hoy en día, el término va dejando de utilizarse por los profesionales y es más utilizado el término *personas mayores* (en España y Argentina) y *adulto mayor* (en América Latina). Es la séptima y última etapa de la vida (prenatal, infancia, niñez, adolescencia, juventud, adultez y vejez o ancianidad) aconteciendo después de esta la muerte.

HIPOTESIS.

El inadecuado uso de las aceras y la irregularidad de la infraestructura de estas, determinan los riesgos peatonales de los adultos mayores en la ciudad de León.

Variable Independiente: “El inadecuado uso de las aceras y la irregularidad de la infraestructura de estas”

Variable dependiente: “determinan los riesgos peatonales de los adultos mayores en la ciudad de León”

OPERACIONALIZACION DE VARIABLES

VARIABLES	CONCEPTO	DIMENSIONES	INDICADORES	INDICES
<p>Variable Independiente:</p> <p>El inadecuado uso de las aceras y la irregularidad de la infraestructura de estas”</p>	<p>Equivocado rol que se les asigna a las aceras contrarios con la naturaleza para la que fueron creadas y las accidentadas superficies y dimensiones de estas</p>	Social.	Educación Vial peatonal.	a) Eficaz b) Medianamente eficaz c) Ineficaz
			Prevalencia de riesgos peatonales.	a) Alta b) Media c) Baja
			Flujo peatonal de adultos mayores en el centro histórico.	a) Mucha b) Poca c) Nada.
		Institucional.	Infraestructura peatonal	a) Adecuada b) Poco adecuada c) Inadecuada
			Frecuencia con la que se brinda el mantenimiento de aceras y andenes	a) Semanal b) quincenal c) Mensual d) Nunca
			Señalización vial en el centro histórico.	a) Existen b) Poco existen c) No existen
			Políticas municipales regulatorias sobre el uso de las aceras para fines comerciales.	a) Buenas b) Regulares c) Malas.
		Económica.	Presupuesto municipal asignado al mantenimiento vial peatonal.	a) Suficiente b) Escaso c) Insuficiente
			Ingresos de tasas por aprovechamiento de aceras y/o andenes.	a) Alto b) Medio c) Bajo

VARIABLES	CONCEPTO	DIMENSIONES	INDICADORES	INDICES
Variable dependiente: “Determinan los riesgos peatonales de los adultos mayores en la ciudad de León”	Principales factores observados que provocan la accidentalidad peatonal de los adultos mayores en el centro histórico de la ciudad de León.	Social.	Normas de cortesía con los adultos mayores	a) Muy Buenas b) Buenas c) Deficientes
			Prevalencia en la accidentalidad peatonal.	a) Alta b) Media c) Baja
			Cantidad de obstáculos en las vías peatonales.	a) Alta b) Media c) Baja
			Acompañamiento familiar en las vías peatonales.	a) Mucho b) Poco c) Nada.
			Frecuencia del desplazamiento de los adultos mayores en las vías peatonales.	a) Diario b) Ocasionalmente c) Algunas veces
			Motivos que lo inducen a circular como peatón	a) Gestión bancaria b) Compra de alimentos c) Visitas a familiares. d) Recreativos.
			Elementos de seguridad vial que las aceras cuentan para disminuir los riesgos peatonales.	a) Existen b) Algunas veces existen c) No existen
			Factores que provocan los accidentes peatonales a los adultos mayores.	a) Falta de cortesía b) Obstrucción de aceras c) Uso indebido de las aceras. d) mal mantenimiento.

DISEÑO METODOLÓGICO

TIPO DE ESTUDIO.

Según el enfoque de la investigación: Pertenece al paradigma cualitativo - cuantitativo, o sea mixto, ya que para obtener una mayor profundidad y comprensión del fenómeno estudiado incorporamos datos tanto numéricos como valoraciones cualitativas de los aspectos que están relacionados con nuestro estudio.

Es Cualitativo: Porque permitió tener una interrelación fluida con la población de estudio, facilitando la descripción y valoraciones del problema en estudio con los adultos mayores que circulan en las vías peatonales del centro histórico de la ciudad de León, obteniendo de ellos una información confiable y acorde con la realidad del problema.

Es Cuantitativo: Porque se logró mayor alcance investigativo al procesar los datos de la encuesta y los otros instrumentos de recolección de información, de tal forma que se obtuvo una mejor interpretación del problema, logrando con estas operaciones numéricas complementar el estudio cualitativo obteniendo de esa manera un mejor resultado del estudio.

Según el análisis y alcance de los resultados: Nuestro estudio es Descriptivo, porque está orientado a determinar los factores que inciden en la accidentalidad de los peatones ancianos en el centro histórico de la ciudad de León.

Según el tiempo de ocurrencia de los hechos y registros de la información: el estudio es **retrospectivo**, ya que se retomaron datos de hechos ocurridos en un período anterior a la investigación, para tener una visión más amplia y capacidad de estudio del problema.

Según el periodo o secuencia del estudio: este es de **corte transversal**, porque para su realización se determinó una fecha concreta, el primer semestre del año 2013, indistintamente que la problemática se haya dado con anterioridad y se siga dando con posterioridad a esta.

AREA DE ESTUDIO

Nuestra área de estudio está delimitada en el centro histórico de la ciudad de León, que incluye unas 25 manzanas adyacentes a la Catedral. Este perímetro comprende los siguientes límites, por el Norte hasta la calle que baja del dispensario La Recolección, por el Sur hasta la esquina de la casa de salud “Debayle”, por el Este hasta la esquina del atrio de la iglesia El Calvario y por el Oeste hasta el parque Rubén Darío.

UNIVERSO

400 adultos mayores que aproximadamente transitan diariamente por la mañana como peatones en este Centro Histórico de la ciudad con diversos destinos y motivos, más tres funcionarios de la Alcaldía Municipal vinculados a la regulación del comercio y el mantenimiento de aceras y andenes, más 400 familiares de estos adultos mayores para un total general de 803 integrantes.

MUESTRA

243 Personas entre adultos mayores (en número de 120), funcionarios de la Alcaldía Municipal de León (en número de 3) y 120 familiares de los adultos mayores que constituyen el 30% del universo declarado.

Tipo de Muestreo

Nuestra muestra está considerada como un muestreo aleatorio simple, ya que todos los adultos mayores peatones que circulan en este Centro Histórico corren el mismo riesgo de accidentalidad en cualquier momento y por tanto están en la misma capacidad de responder a las preguntas que se les hacen para determinar cuáles son los factores que inciden en los riesgos.

DESCRIPCIÓN DE LAS UNIDADES DE ANÁLISIS:

Nuestra unidad de análisis la constituyen los 120 adultos mayores peatones que circulan en el Centro Histórico de la ciudad. Los tres funcionarios de la Alcaldía que están vinculados con el mantenimiento y buen estado de las aceras y

andenes del Centro Histórico de la ciudad y los 120 familiares de los adultos mayores en estudio.

MÉTODO DE OBTENCIÓN DE LA INFORMACIÓN.

Para obtener la información se utilizó el método de la encuesta y la entrevista.

La Encuesta se aplicó a cada una de las personas que constituyen los 120 adultos mayores seleccionados en la muestra del estudio identificado como peatones en el Centro Histórico.

La entrevista a profundidad practicada a los 120 familiares de los adultos mayores seleccionados en nuestra muestra.

Finalmente hicimos una **entrevista con informantes claves** se realizó a través de una conversación entre el entrevistador y el entrevistado que son los 3 funcionarios de la Alcaldía Municipal de León encargado de regular el estado y la utilidad adecuada de las aceras y andenes del Centro Histórico de la ciudad.

PLAN DE TABULACIÓN Y ANÁLISIS:

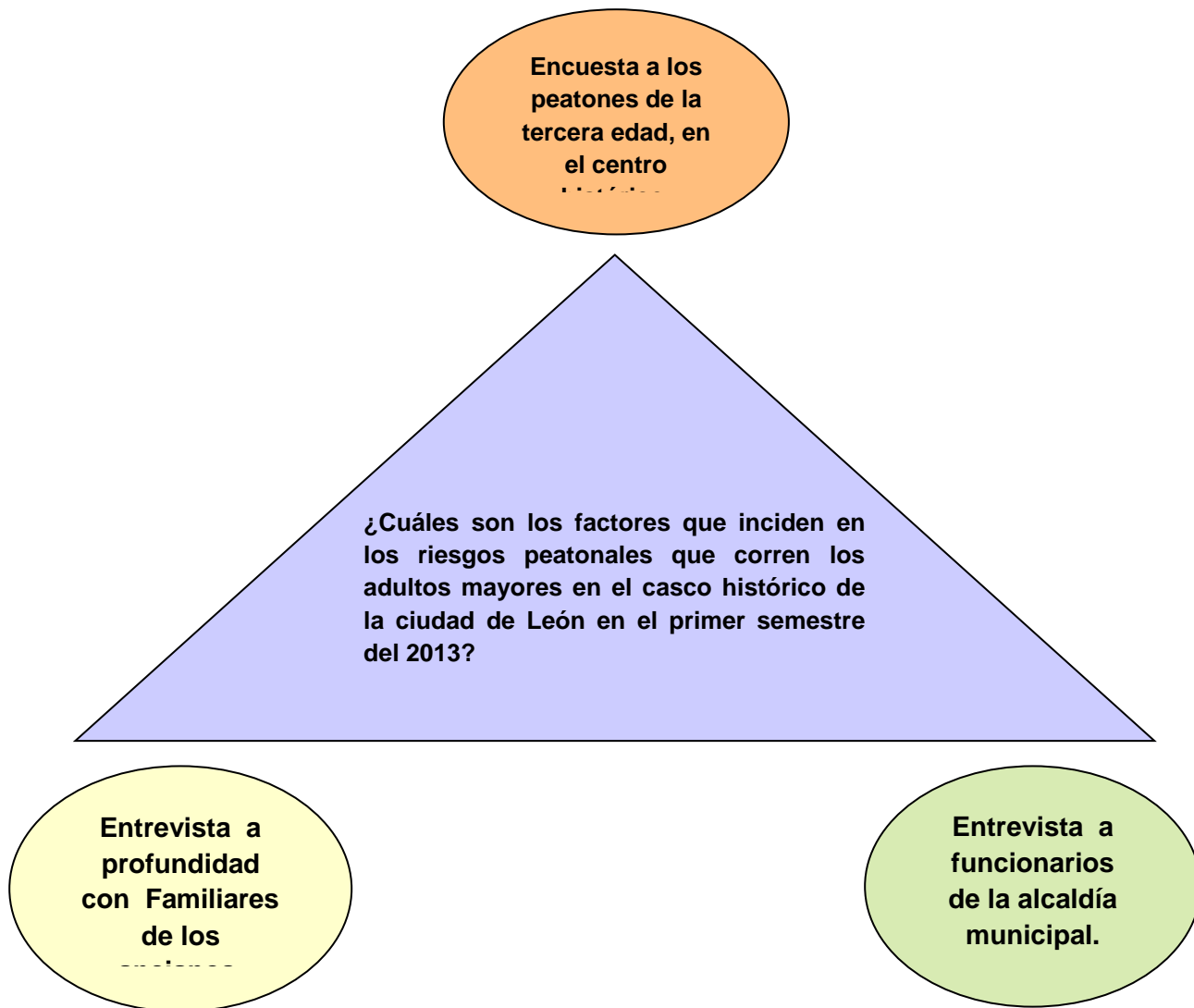
Concluida la recolección de la información obtenida de las encuestas a los adultos mayores, las entrevistas aplicadas a los informantes claves, entiéndase a los funcionarios de la Alcaldía Municipal y las entrevistas a profundidad con los familiares de los adultos mayores, procedimos a la introducción de datos con el auxilio técnico del programa EXCEL con el propósito de analizar la información para luego introducirla a un programa de informática conocido como (DYANE), el que nos permitió realizar una serie de operaciones digitales, con los resultados obtenidos, dentro de los que podemos señalar: cruce de variables, porcentajes, gráficos y otras valoraciones relacionadas.

En otro momento de nuestro plan de tabulación, procesamiento y análisis de resultados, en correspondencia con el contenido de los objetivos específicos, procedimos a la realización del análisis de la información obtenida haciendo uso de la interpretación objetiva de datos, mediante cuadros de captura y variables, y

triangulación de resultados. Todas estas operaciones, habiéndose concluido, nos facilitaron plantear las conclusiones del trabajo de investigación, atendiendo directamente al objetivo general y relacionando las recomendaciones con la justificación del estudio de investigación monográfica.

Con el propósito de lograr la objetividad y validez de la información obtenida, realizamos **la triangulación** por instrumento aplicado a cada sujeto de la investigación, esto quiere decir que analizamos los criterios vertidos por los adultos mayores, familiares de estos y los funcionarios de la Alcaldía Municipal citados con anterioridad.

TRIANGULACIÓN:



TRIANGULACION.

Objetivo específico	Preguntas.	Resultados encuestas	Resultados entrevista a profundidad.	Resultados a entrevista a informantes claves
<p>Objetivo específico No. 1</p> <p>Caracterizar la infraestructura vial peatonal del Centro Histórico de la ciudad de León.</p>	1. ¿Cómo considera que es el tamaño de la anchura de las aceras y andenes en el Centro Histórico de la ciudad de León?	El 55% (66 adultos) las describen como incomodas, el 15%(18) dice que son poco cómodas y el 30% (36) dicen sentir las cómodas.	Los parientes de estos adultos mayores en un 62% (74 de ellos/ellas) las califican de incomodas, un 10% (12) como poco cómodas y un 28% como cómodas.	Los funcionarios dicen en su mayoría 100% que son poco cómodas.
	2. ¿Qué cantidad de obstáculos usted ha encontrado en las aceras y andenes?	El 86%(103 adultos mayores) dice encontrar muchos obstáculos y el 14%(17) dice pocos, nadie opto por ninguno.	Los familiares responden en forma semejante a los encuestados.	Los funcionarios de la Alcaldía Municipal de León dicen que pocos en un 100%.
	3. ¿Qué tipo de obstáculos le obligan a bajar de las aceras a las calles pavimentadas?	El 78% (94 adultos mayores) responde que todos los anteriores (esto es todos los obstáculos descritos), el 12% (14) dice que son las ventas de bisuterías y el 10%(12) las cajas de registro abiertas.	Los familiares dicen en un 70% todos los anteriores, un 15% (18) que eran las ventas de bisuterías, un 5% (6) menciona los postes y un 10% (12) las cajas de registro.	Por su lado los funcionarios de la Alcaldía dicen en un 100% que son todos los anteriores.
	4. ¿Considera usted que las rampas vehiculares construidas en las aceras y andenes provocan dificultad para transitar sobre ellas?	El 80%(adultos mayores) sienten que si es difícil caminar en las rampas, un 20% dicen que algunas veces se les dificultan.	Los Familiares en un 76% contestaron que si se dificulta y el 24% dijeron que algunas veces.	Los funcionarios en un 100% contestan que es difícil algunas veces.
	5. ¿Cómo considera usted que es la superficie de las aceras y andenes del Centro Histórico de la ciudad?	El 84%(101 adultos mayores) dicen que la superficie de las aceras son accidentadas, un 14% (17) las considera medio planas y solo un 2% las ve planas.	Los familiares las califican en un 85% (102) como accidentadas y un 15% como medio planas.	Los funcionarios de la Alcaldía califican en un 100% como accidentadas.

Objetivo específico	Preguntas.	Resultados encuestas	Resultados entrevista a profundidad.	Resultados a entrevista a informantes claves
Objetivo específico No. 1 Caracterizar la infraestructura vial peatonal del Centro Histórico de la ciudad de León.	6. ¿Qué cantidad de rampas vehiculares domiciliars existen cortando las aceras?	El 85%(102 adultos mayores) considera que hay muchas rampas en las aceras y un 15% (18) dicen que pocas.	Los familiares contestaron en un 90%(108) que hay muchas y el 10%(12) que hay pocas.	Los 3 funcionarios de la Alcaldía en un 100% dicen que muchas.
Objetivo específico No. 2 Identificar los factores que inciden en la prevalencia de los riesgos peatonales en el Centro Histórico de la ciudad de León.	1. Al tener que bajarse de las aceras y andenes ¿Qué accidentes ha sufrido?	En un 61.9%(74) dicen haberse escapado de caer, el 26.19%(31) dicen haberse caído y el 11.9%(15) dicen que los han escapado de atropellar.	Los familiares de los encuestados dicen en un 60% que se han escapado de caer, el 30% declara que los adultos mayores se han caído y el 10% refieren que les han escapado de atropellar.	Los tres funcionarios de la Alcaldía expresaron en un 100% que se escapaban de caer.
	2. Al caminar por las aceras y andenes ¿Qué tipo de accidentes o riesgos ha sufrido?	El 50% (60 de ellos/ellas) dicen haberse tropezado, el 28.57%(34) dicen haberse resbalado y el 21.43% se han caído.	Los familiares de los adultos mayores en un 50% dijeron que estos/estas se habían tropezado, un 30% respondieron que se habían resbalado y un 20% que se habían caído.	Los funcionarios de la Alcaldía consideran que dado el mal estado de las aceras en un 50% respectivamente se podían tropezar y se podían resbalar.
	3. Las rampas de vehículos particulares en las aceras le producen...	El 90%(108 adultos mayores) dijeron que estas no permiten caminar con seguridad y el 10%(12) califico que transitaba sin problemas.	Por su parte los familiares respondieron en un 85% que a los adultos mayores las rampas no les permitían caminar con seguridad y el 15% considero que transitaban sin problemas.	Los funcionarios responden en un 100% que no les permitía caminar con seguridad.

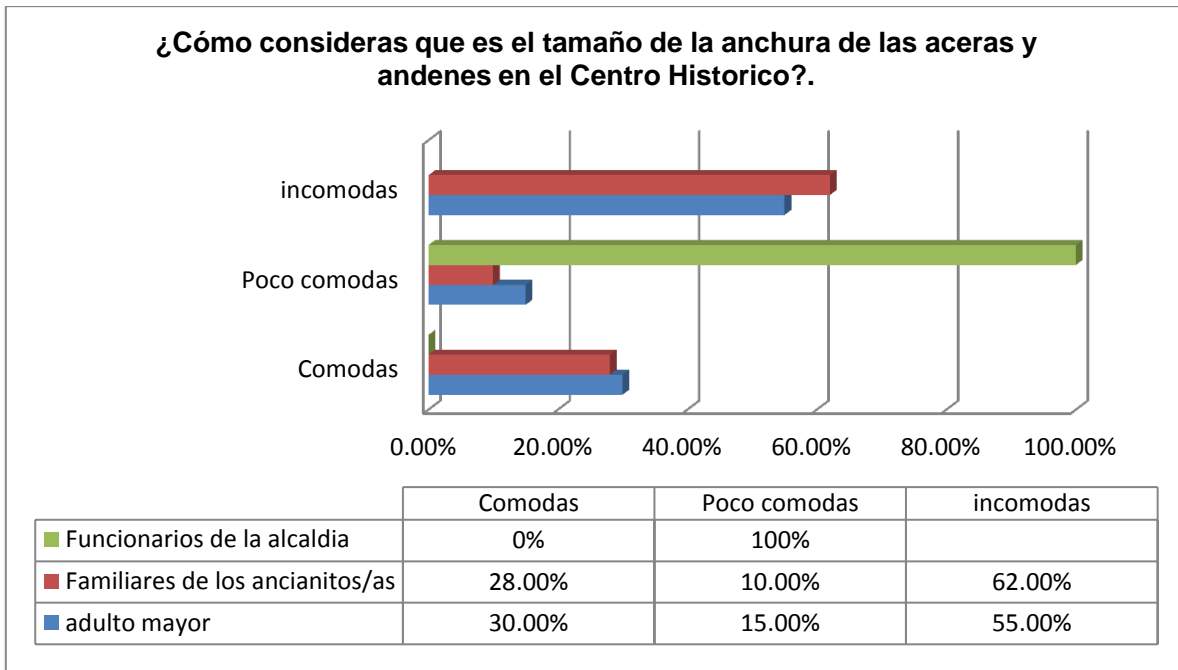
Objetivo específico	Preguntas.	Resultados encuestas	Resultados entrevista a profundidad.	Resultados a entrevista a informantes claves
Objetivo específico No. 2 Identificar los factores que inciden en la prevalencia de los riesgos peatonales en el Centro Histórico de la ciudad de León.	4. La utilización de las aceras con fines comerciales le provocan...	El 54.76%(66 de ello/ellas) consideran que les dificulta el tránsito y el 45.24% dice que les obstaculiza la pasada.	Por su parte los Familiares de los encuestados consideran en un 55% que esta utilización de las aceras dificulta el tránsito peatonal, mientras que el 45% plantea que obstaculiza la pasada.	Los funcionarios plantean en un 45% que dificultan el tránsito y, que a un 50% le obstaculizan la pasada, también consideran que a un 5% no les molesta en nada.
	5. Considera usted que caminar por las aceras y andenes del Centro Histórico representa	Los adultos mayores en un 70%(84 de ellos y ellas) consideran de peligroso y un 30% lo califica de mucho riesgo andar por las aceras y andenes del Centro Histórico de la ciudad.	Los familiares en un 60.76%(73) califican de peligroso y el otro 24.05% dijeron que corrían mucho riesgo al caminar, casi un 15% no contestan esta pregunta.	Por su parte los funcionarios de la Alcaldía dicen en un 100% que si es peligroso para los adultos mayores circular por las aceras y andenes.
Objetivo No.3 Comprobar el grado de conocimiento que la ciudadanía usuaria tiene sobre educación vial peatonal al circular en el Centro Histórico de la ciudad.	1. ¿Ha recibido capacitaciones sobre educación vial peatonal?	El 88.10%(106 encuestados/as) dicen no haber recibido ningún tipo de capacitación, el 7.14%(9 adultos mayores) dijeron que si y el 4.76% dijeron que algunas veces.	El resto de consultados declararon no saber nada sobre la pregunta.	El resto de consultados declararon no saber nada sobre la pregunta.
	2. Si su respuesta es positiva diga ¿qué organismo se la facilito?	A la pregunta sobre qué organismo les había proporcionado la capacitación sobre educación vial, el 11.90% que las recibió declaro que otras instituciones lo habían hecho, descartando que fueran o la Alcaldía Municipal, la policía nacional o el movimiento comunal.	No sabe, No responde.	No sabe, no responde.

Objetivo específico	Preguntas.	Resultados encuestas	Resultados entrevista a profundidad.	Resultados a entrevista a informantes claves
<p>Objetivo No.3</p> <p>Comprobar el grado de conocimiento que la ciudadanía usuaria tiene sobre educación vial peatonal al circular en el Centro Histórico de la ciudad.</p>	3. ¿Cómo se comporta la población con los adultos mayores que circulan en las aceras y andenes?	El 66.67%(80 adultos mayores) dijeron que el comportamiento era indiferente a ellos, el 30.95%(37) dijeron que la población algunas veces les ayuda y solo el 2.38%(3 adultos mayores) dijeron que siempre les ayudaban.	Los familiares por su parte expresaron en un 70% que la población era indiferente a los problemas de los adultos mayores, un 25% considero que algunas veces les ayudaban y solo el 5% dijeron que siempre les ayudaban.	Los funcionarios dijeron en un 50% que la población era indiferente con los adultos mayores y en otro 50% dijo que algunas veces les ayudaban.
	4. ¿Encuentra usted una adecuada señalización vial en las aceras y andenes del Centro Histórico?	Expresaron en un 73.81%(89) que esta señalización solo existe en lugares específicos, el 19.05%(23) dijo que no y el 7.14%(8) dijeron que si existía una adecuada señalización vial.	Los familiares dijeron no saber sobre la pregunta nada.	Los funcionarios dijeron no saber sobre la pregunta nada.
	5. ¿Como considera usted que es la señalización vial existente en las aceras y andenes del Centro Histórico de la ciudad?	Los adultos mayores un 55%(66) la ven comprensible, un 15%(18) la consideran incomprensible y un 30%(36) la consideran confusa.	Por su parte los familiares en un 33% la consideran comprensible en un 15% la ven incomprensible y un 42% confusa.	Los funcionarios dicen que un 50% de la señalización es comprensible, un 20% es incomprensible y un 30% confusa.
<p>Objetivo No.4</p> <p>Valorar las políticas públicas municipales adoptadas por la alcaldía para regular el uso de las aceras y/o andenes peatonales en el centro histórico de la ciudad de León.</p>	1. ¿Considera adecuado el mantenimiento que brinda la Alcaldía Municipal a las aceras y andenes del Centro Histórico?	El 50% de los adultos mayores encuestados respondieron que solo algunas veces, el 30% dijeron que no era adecuado el mantenimiento y el 20% opinaron que sí.	Los familiares de los adultos mayores opinaron en un 50% que solo lo hacían algunas veces y el otro 50% dijo que no era adecuado el mantenimiento.	Por su parte los funcionarios opinaron en un 50% que algunas veces, el 30% dijo que no y el 20% que si era adecuado el mantenimiento.

Objetivo específico	Preguntas.	Resultados encuestas	Resultados entrevista a profundidad.	Resultados a entrevista a informantes claves
<p>Valorar las políticas públicas municipales adoptadas por la Alcaldía para regular el uso de las aceras y/o andenes peatonales en el Centro Histórico de la ciudad de León.</p>	<p>2. ¿Considera adecuado el uso de las aceras para comercializar productos?</p>	<p>El 71%(85 adultos mayores) expresaron que no era adecuado este uso y el 29% (35 de ellos y ellas) opinaron que solo cuando no obstaculicen el tráfico peatonal.</p>	<p>Por su parte los familiares opinaron en un 75% que no es adecuado y el 25% expresa que solo cuando no obstaculicen el tráfico peatonal.</p>	<p>Los funcionarios en un 50% dijeron que no y en otro 50% dijeron que solo cuando no obstaculicen el tráfico peatonal.</p>
	<p>3. ¿Qué debería hacer la Alcaldía Municipal para regular el uso de las aceras por los comerciantes?</p>	<p>El 50% (60 adultos mayores) contestaron desalojarlos definitivamente, el 30%(36 de ellos/ellas) dijeron reubicarlos en los mercados y el 20% (24 adultos mayores) dicen permitirselos solo en áreas específicas.</p>	<p>Los familiares opinaron en idénticos porcentajes a los adultos mayores.</p>	<p>Los funcionarios en un 50% dijeron que había que reubicarlos en los mercados y el otro 50% dijo que había que permitirselos en áreas específicas.</p>

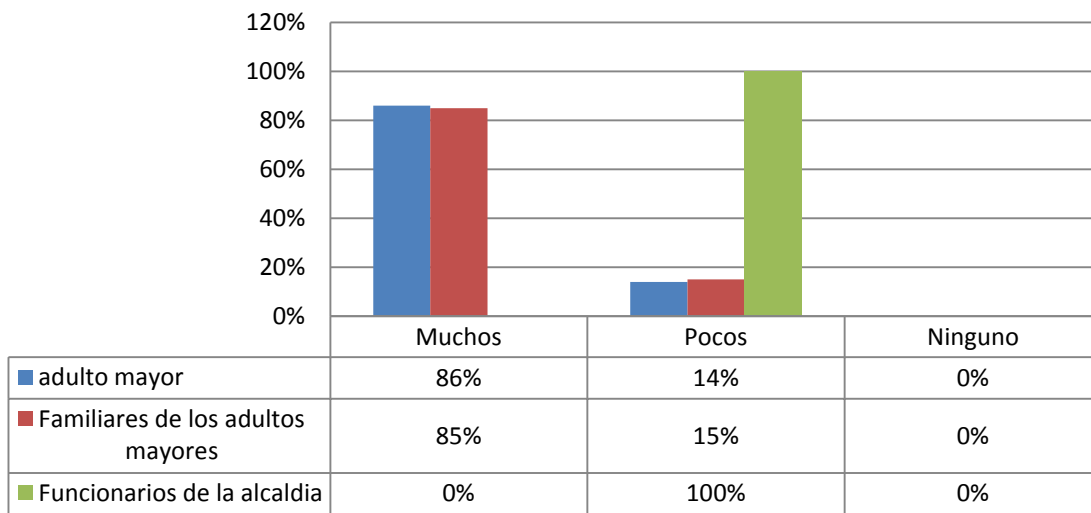
RESULTADOS.

Objetivo específico No. 1. Caracterizar la infraestructura vial peatonal del Centro Histórico de la ciudad de León.



El 55% (66 adultos) las describen como incomodas, el 15%(18) dice que son poco cómodas y el 30% (36) dicen sentir las cómodas; por su parte los parientes de estos adultos mayores en un 62% (74 de ellos/ellas) las califican de incomodas, un 10% (12) como poco cómodas y un 28% como cómodas; los funcionarios dicen en su mayoría 100% que son poco cómodas.

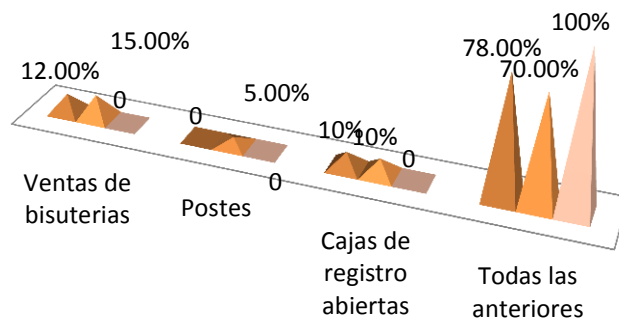
Cantidad de obstaculos encontrados en las aceras y andenes.



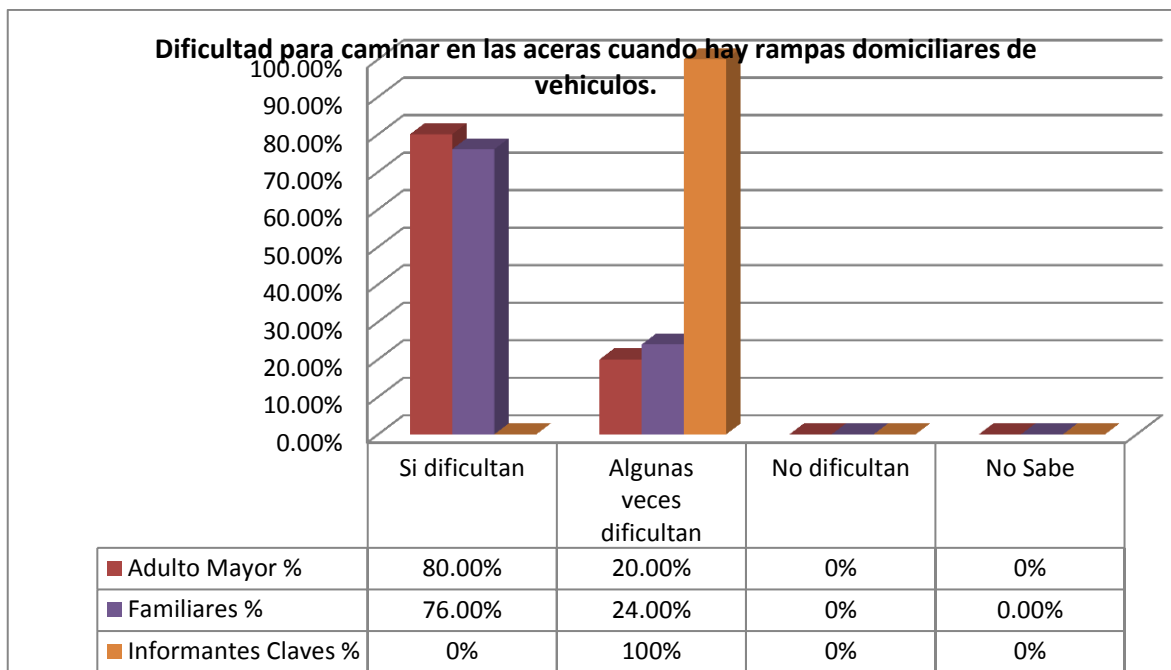
El 86%(103 adultos mayores) dice encontrar muchos obstáculos y el 14%(17) dice pocos, nadie opto por ninguno; los familiares responden en forma semejante; en cambio los funcionarios de la Alcaldía Municipal de León dicen que pocos en un 100%.

Obstaculos que le obligan a bajar de las aceras a la calle.

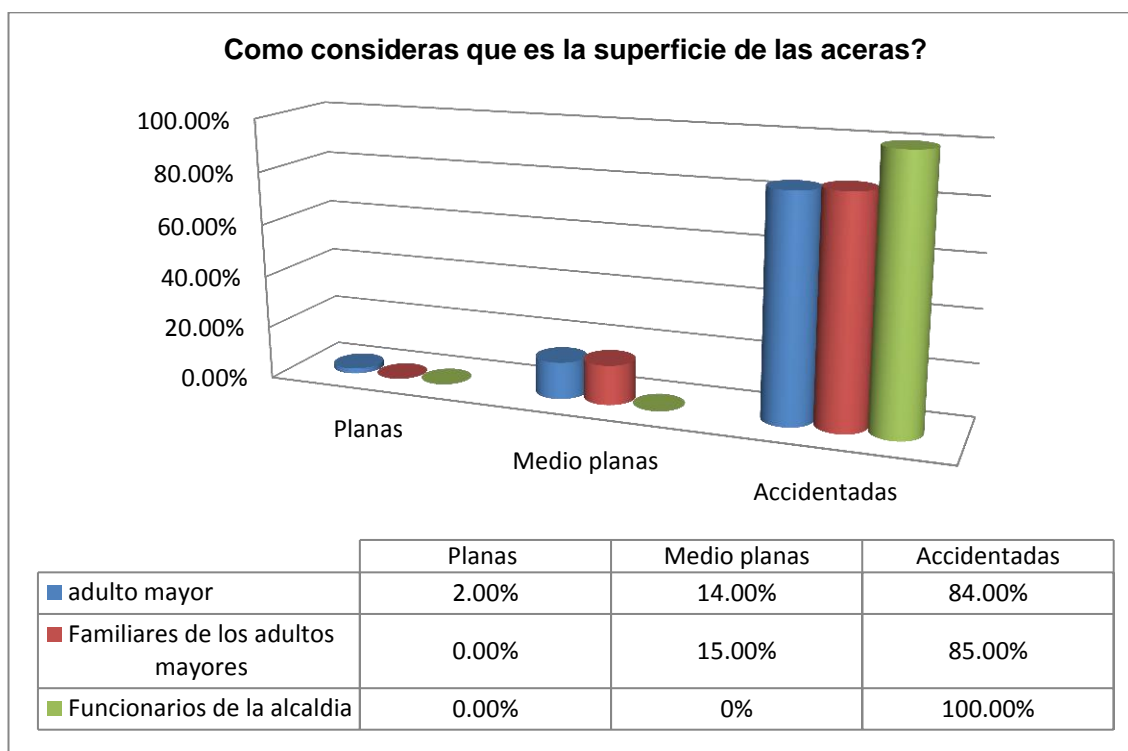
■ adulto mayor ■ Familiares de los encuestados ■ Funcionarios de la alcaldia



El 78% (94 adultos mayores) responde que todos las anteriores (esto es todos los obstáculos descritos), el 12% (14) dice que son las ventas de bisuterías y el 10%(12) las cajas de registro abiertas; Los familiares dicen en un 70% todos los anteriores, un 15% (18) que eran las ventas de bisuterías, un 5% (6) menciona los postes y un 10% (12) las cajas de registro; Por su lado los funcionarios de la Alcaldía dicen en un 100% que son todos los anteriores.

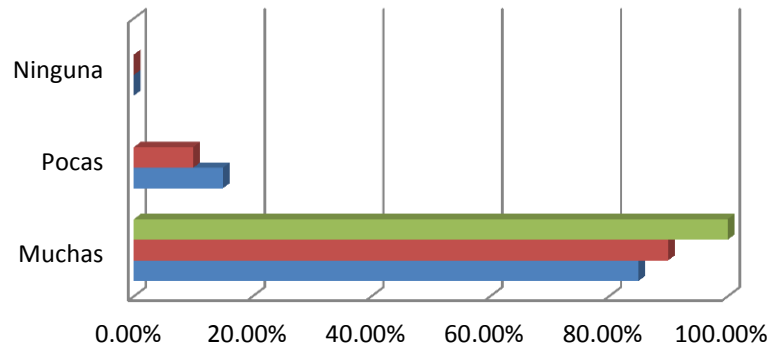


El 80%(96 adultos mayores) sienten que si es difícil caminar en las rampas, un 20% dicen que algunas veces se les dificultan; sus Familiares en un 76% contestaron que si se dificulta y el 24% dijeron que algunas veces; los funcionarios en un 100% contestan que es difícil algunas veces.



El 84%(101 adultos mayores) dicen que la superficie de las aceras son accidentadas, un 14% (17) las considera medio planas y solo un 2% las ve planas; Los familiares las califican en un 85% (102) como accidentadas y un 15% como medio planas; los funcionarios de la Alcaldía califican en un 100% como accidentadas.

Cantidad de rampas vehiculares domiciliare que cortan las aceras y andenes.

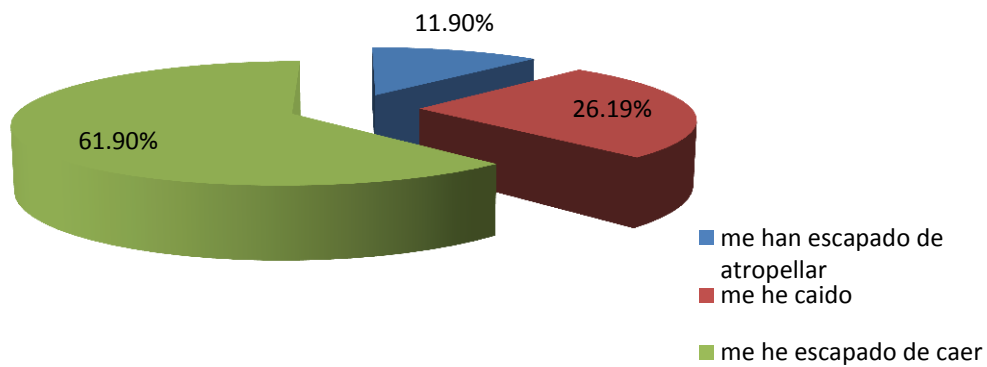


	Muchas	Pocas	Ninguna
■ Funcionarios de la alcaldia	100.00%		
■ Familiares de los ancianitos/as	90.00%	10.00%	0.00%
■ adulto mayor	85.00%	15.00%	0.00%

El 85%(102 adultos mayores) considera que hay muchas rampas en las aceras y un 15% (18) dicen que pocas; los familiares contestaron en un 90%(108) que hay muchas y el 10%(12) que hay pocas; los 3 funcionarios de la Alcaldía en un 100% dicen que muchas.

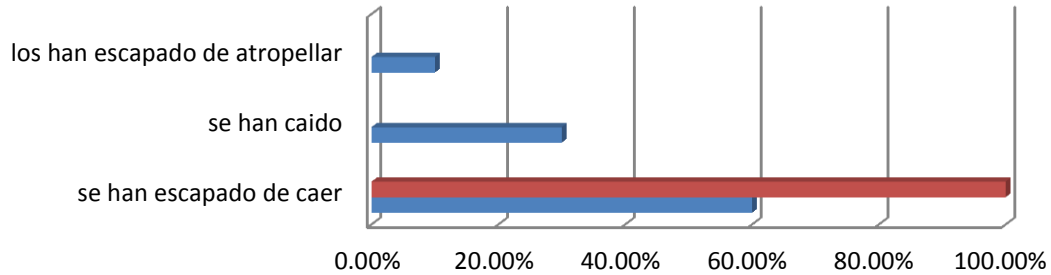
Objetivo No. 2 Identificar los factores que inciden en la prevalencia de los riesgos peatonales en el Centro Histórico de la ciudad de León.

Al tener que bajarse de las aceras, que accidentes ha vivido.



Adultos Mayores encuestados: en un 61.9%(74) dicen haberse escapado de caer, el 26.19%(31) dicen haberse caído y el 11.9%(15) dicen que los han escapado de atropellar.

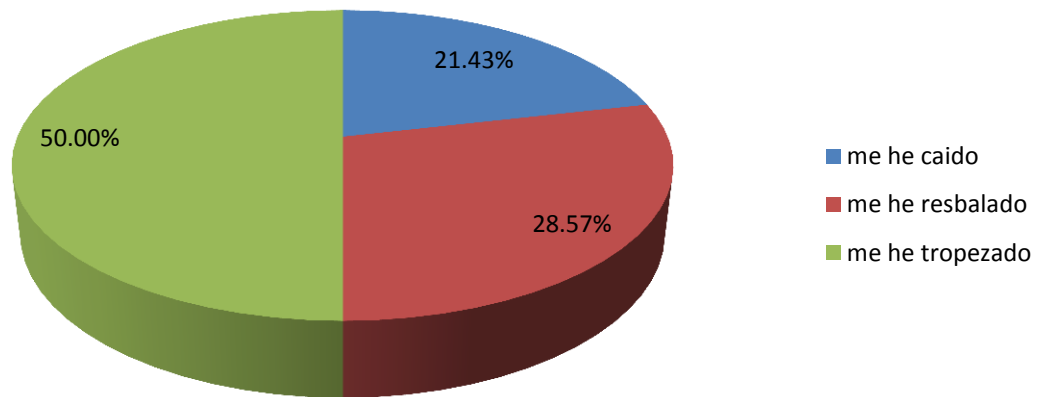
Al tener que bajarse de las aceras y andenes, que tipo de accidentes ha sufrido?



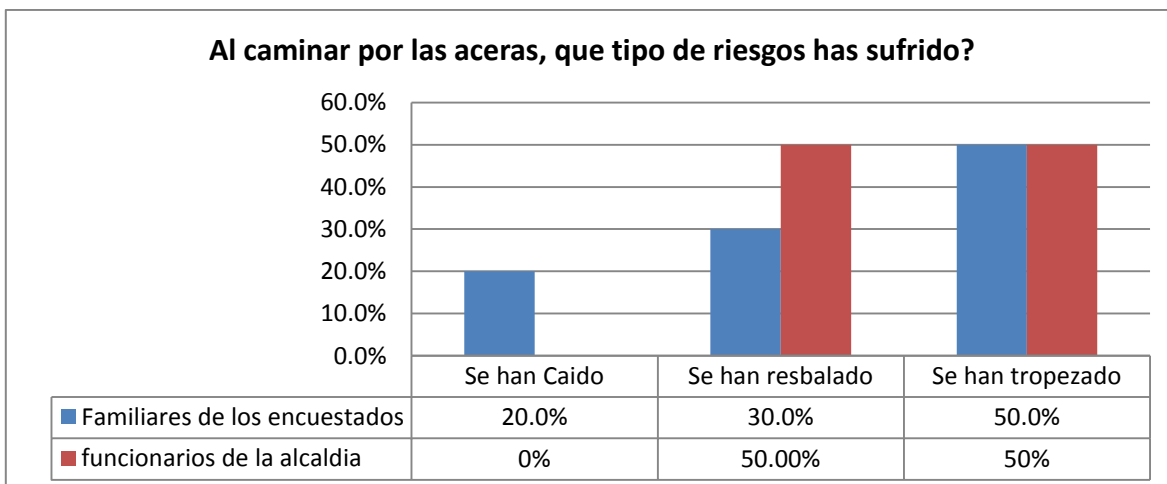
	se han escapado de caer	se han caido	los han escapado de atropellar
■			
■ Funcionarios de la alcaldia	100%		
■ Familiares de los ancianitos/as	60.00%	30.00%	10.00%

Los familiares de los encuestados dicen en un 60% que se han escapado de caer, el 30% declara que los ancianitos/as se han caído y el 10% refieren que les han escapado de atropellar; los funcionarios en un 100% dijeron que se han escapado de caer.

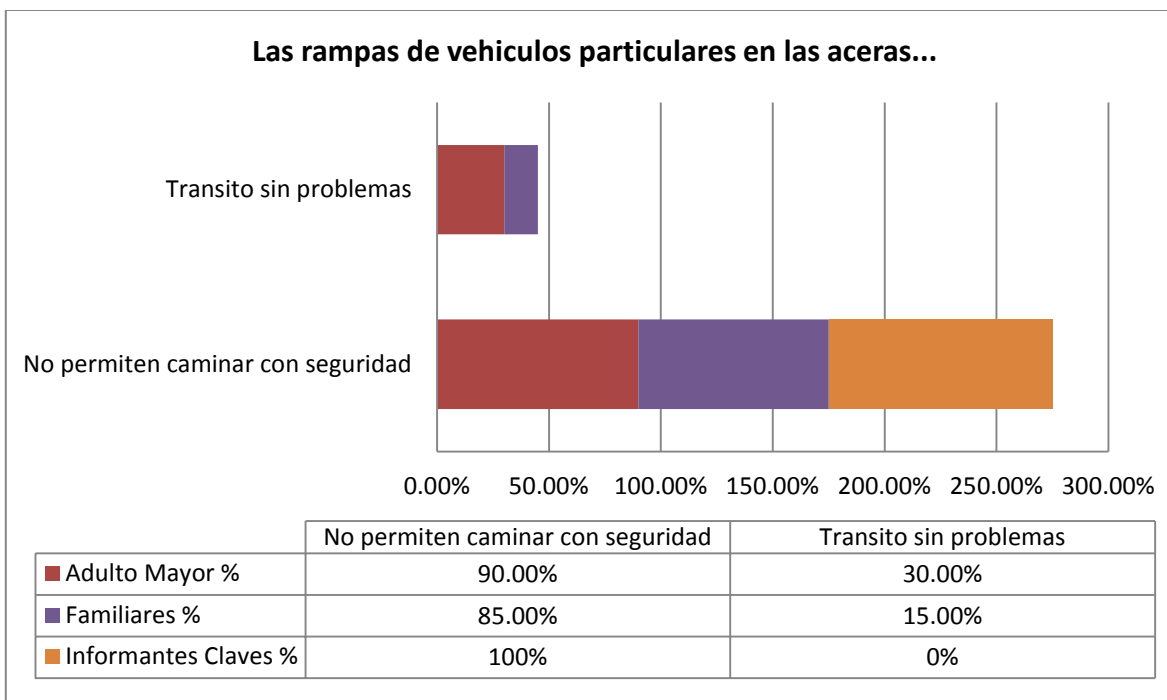
Al caminar por las aceras, que tipos de riesgos o accidentes ha sufrido



Adultos mayores encuestados: el 50% (60 de ellos/ellas) dicen haberse tropezado, el 28.57%(34) dicen haberse resbalado y el 21.43% se han caído.

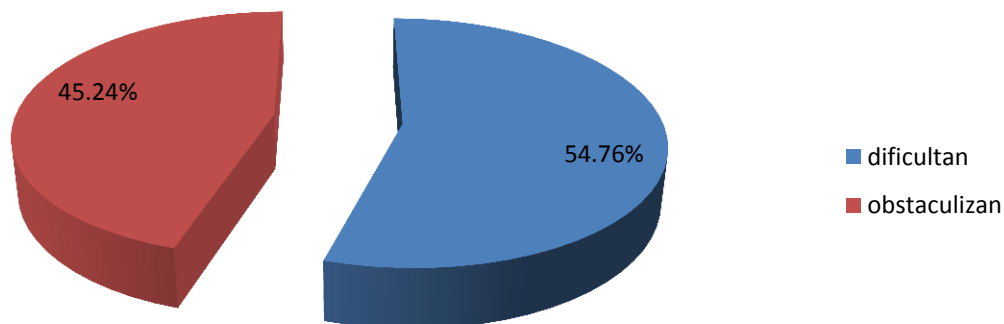


Los familiares de los adultos mayores en un 50% dijeron que estos/estas se habían tropezado, un 30% respondieron que se habían resbalado y un 20% que se habían caído; los funcionarios de la alcaldía consideran que dado el mal estado de las aceras y andenes los adultos mayores en un 50% respectivamente se podían tropezar y se podían resbalar.



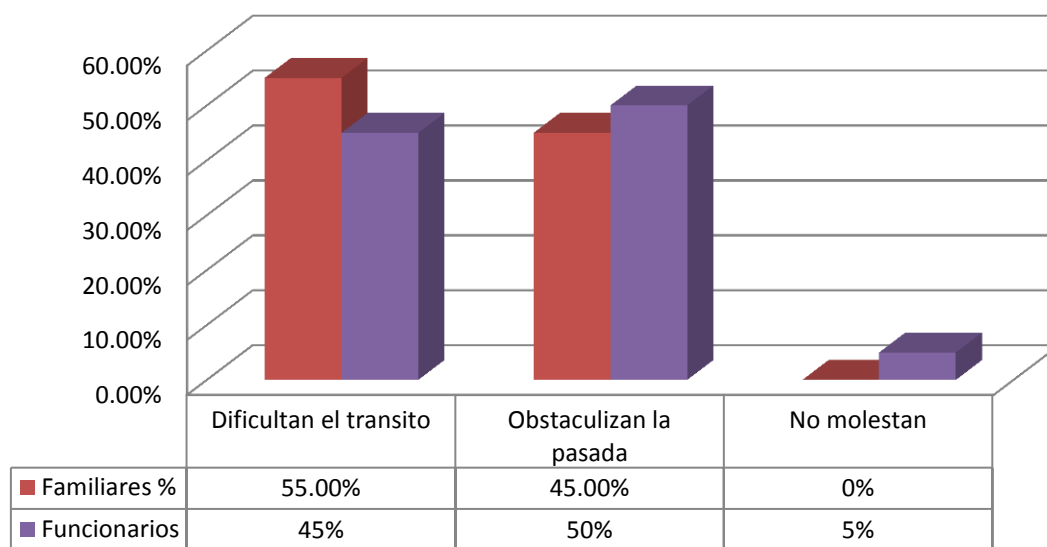
A la pregunta sobre si las rampas de vehículos les permitían a los adultos mayores transitar o no con seguridad, el 90%(108 adultos mayores) dijeron que estas no permiten caminar con seguridad y el 10%(12) califico que transitaba sin problemas; por su parte los familiares respondieron en un 85% que a los adultos mayores las rampas no les permitían caminar con seguridad y el 15% considero que transitaban sin problemas; los funcionarios responden en un 100% que no les permitía caminar con seguridad.

Utilización de las aceras con fines comerciales.



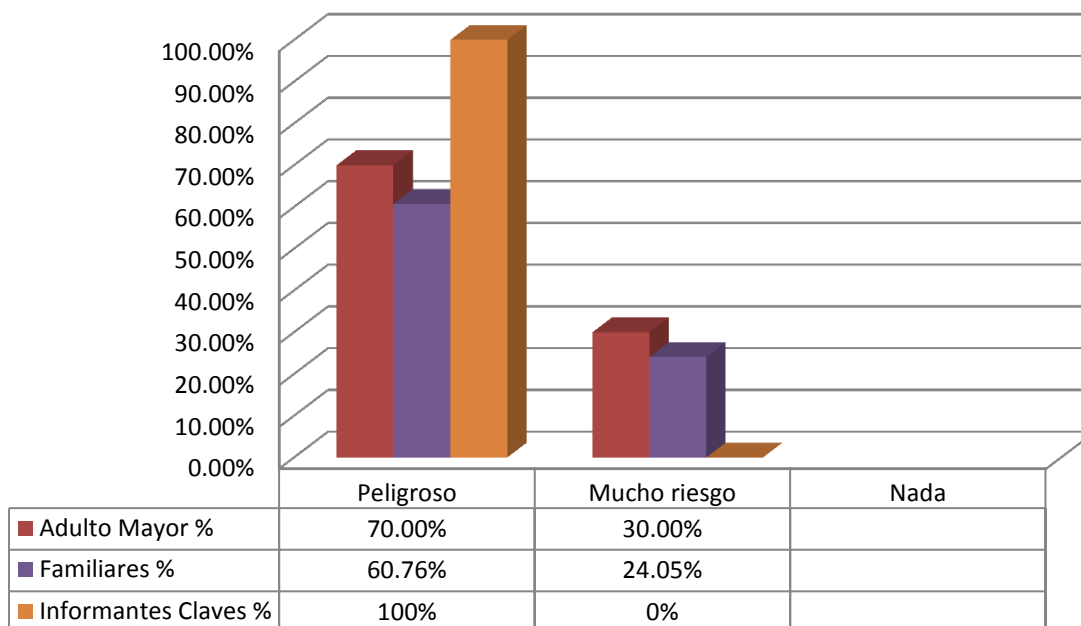
Los adultos mayores: El 54.76%(66 de ello/ellas) consideran que les dificulta el tránsito y el 45.24% dice que les obstaculiza la pasada.

La utilización de las aceras con fines comerciales provoca:



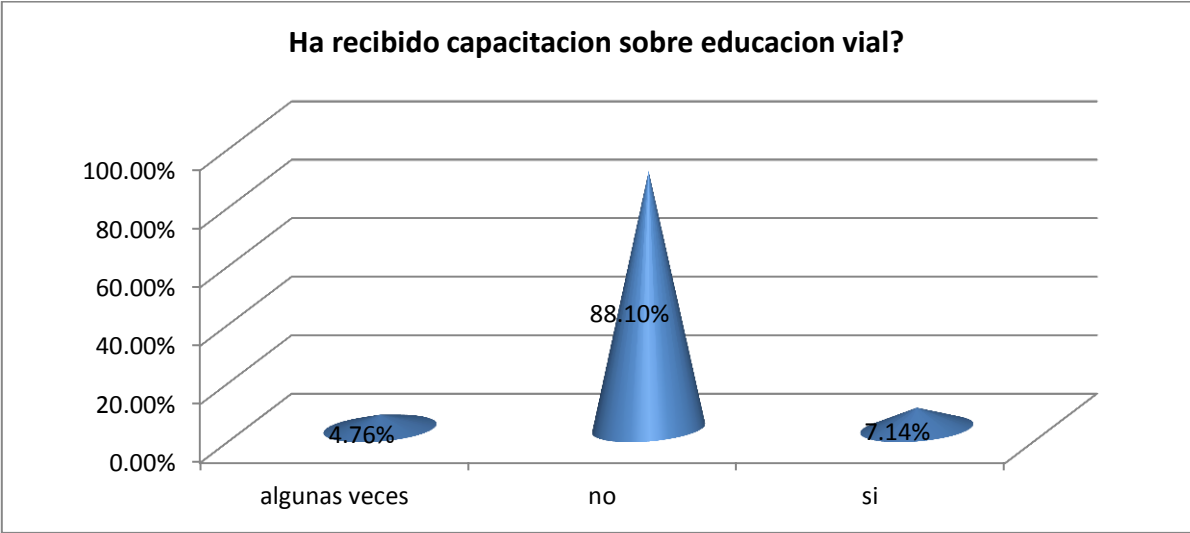
Por su parte los Familiares de los encuestados consideran en un 55% que esta utilización de las aceras dificulta el tránsito peatonal, mientras que el 45% plantea que obstaculiza la pasada; los funcionarios plantean en un 45% que dificultan el tránsito y, que a un 50% le obstaculizan la pasada, también consideran que a un 5% no les molesta en nada.

Considera usted que circular por las aceras y andenes en el Centro Histórico representa para los adultos mayores...

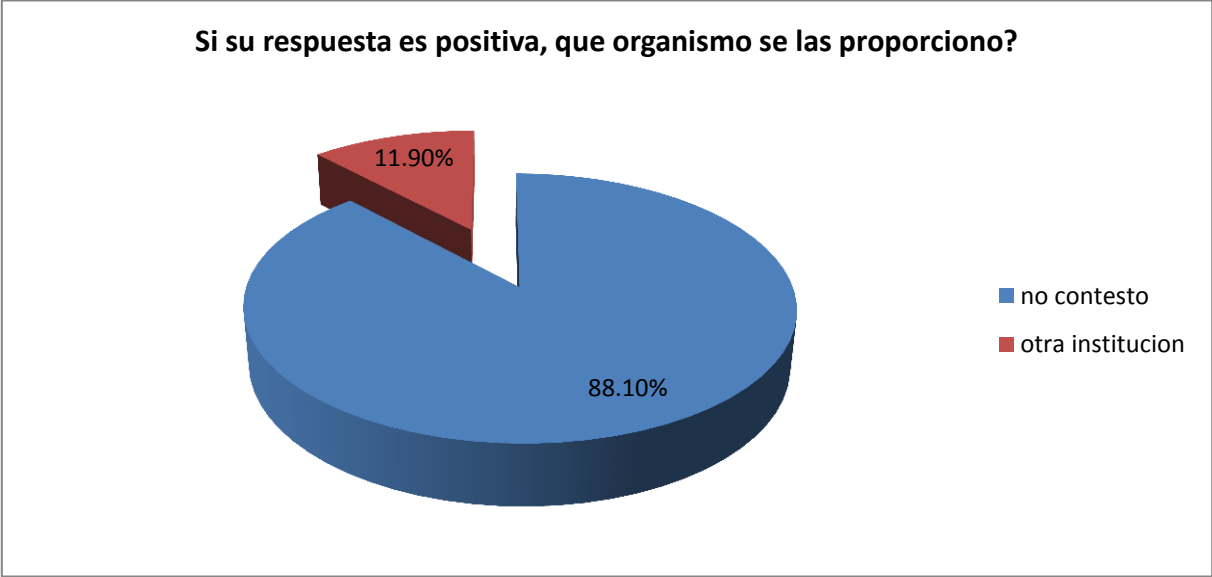


Los adultos mayores en un 70%(84 de ellos y ellas) consideran de peligroso y un 30% lo califica de mucho riesgo andar por las aceras y andenes del centro histórico de la ciudad; los familiares en un 60.76%(73) califican de peligroso y el otro 24.05% dijeron que corrían mucho riesgo al caminar, casi un 15% no contestan esta pregunta; por su parte los funcionarios de la Alcaldía dicen en un 100% que si es peligroso para los adultos mayores circular por las aceras y andenes.

Objetivo No. 3 Comprobar el grado de conocimiento que la ciudadanía usuaria tiene sobre educación vial peatonal al circular en el Centro Histórico de la ciudad.

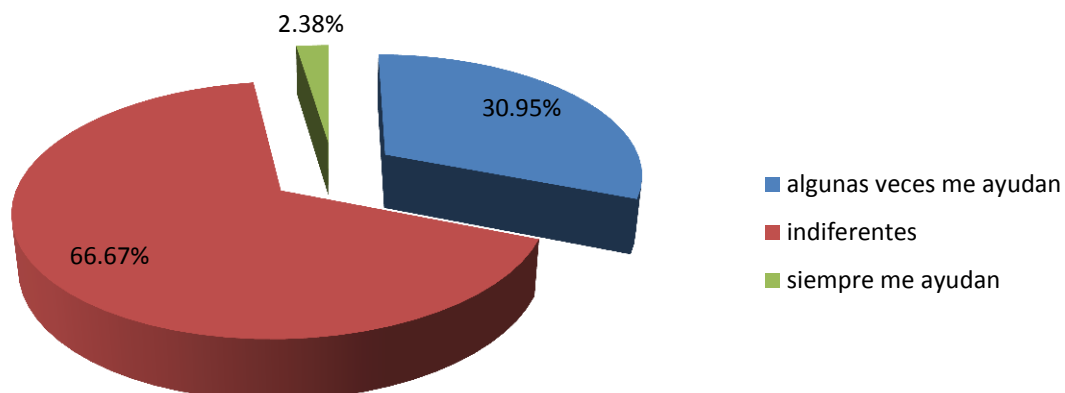


Adulto mayor: El 88.10%(106 encuestados/as) dicen no haber recibido ningún tipo de capacitación, el 7.14%(9 adultos mayores dijeron que si y el 4.76% dijeron que algunas veces. El resto de consultados declararon no saber nada sobre la pregunta.



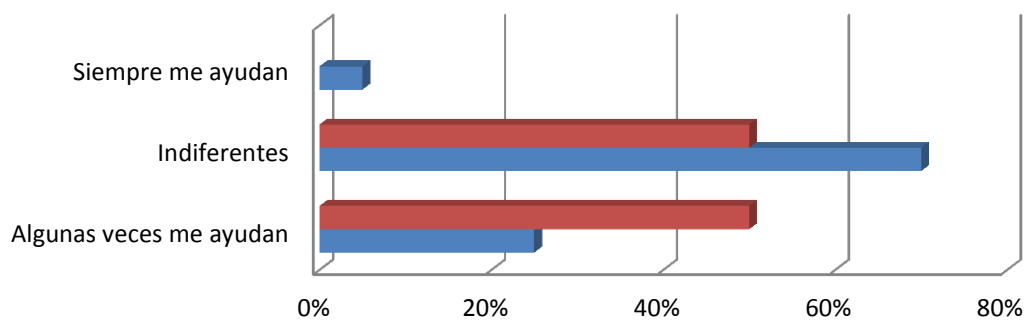
A la pregunta sobre qué organismo les había proporcionado la capacitación sobre educación vial, el 11.90% que las recibió declaró que otras instituciones lo habían hecho, descartando que fueran o la Alcaldía Municipal, la policía nacional o el movimiento comunal.

Comportamiento de la población al circular en aceras y andenes.



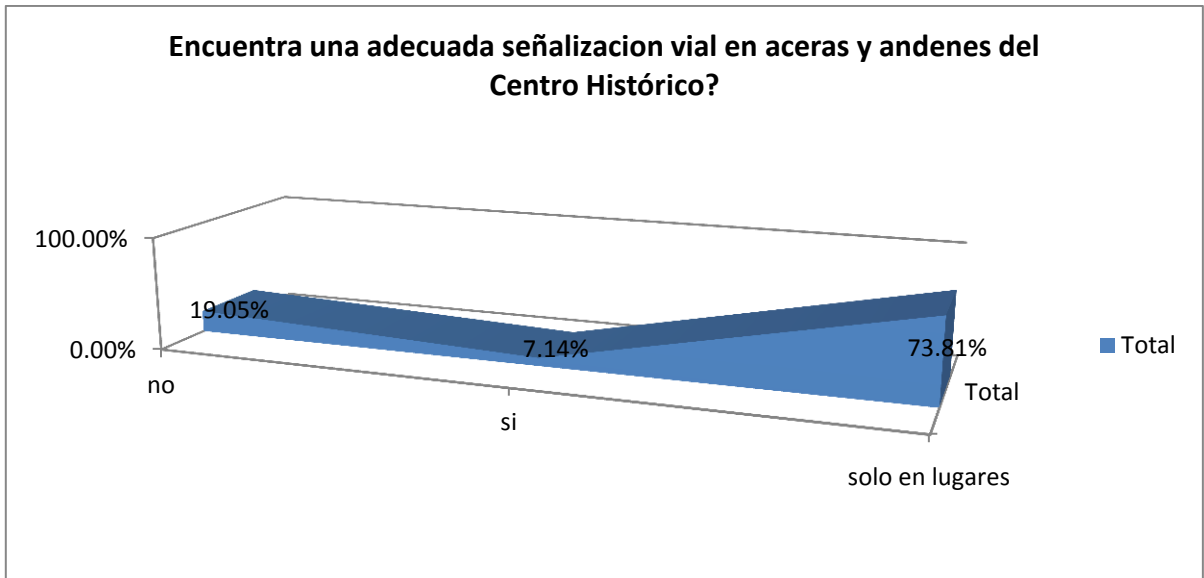
Adulto mayor: El 66.67%(80 adultos mayores) dijeron que el comportamiento era indiferente a ellos, el 30.95%(37) dijeron que la población algunas veces les ayuda y solo el 2.38%(3 ancianitos/as) dijeron que siempre les ayudaban.

Como es el comportamiento de la población cuando los adultos mayores circulan en las aceras?

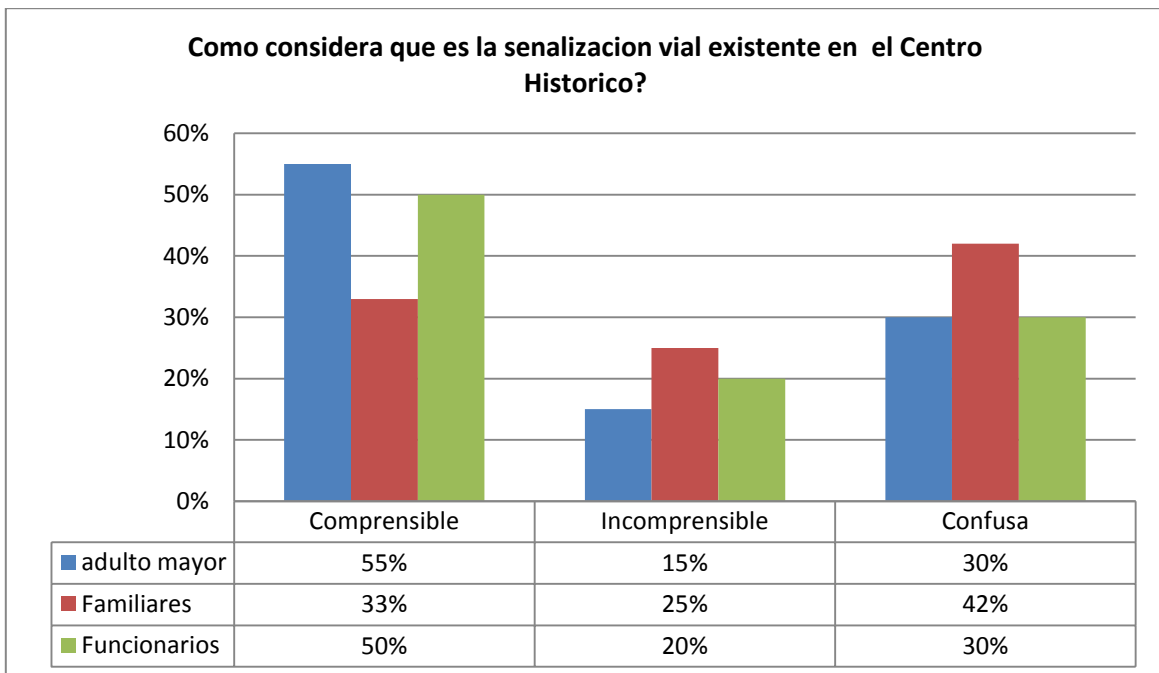


	Algunas veces me ayudan	Indiferentes	Siempre me ayudan
Funcionarios	50%	50%	
Familiares	25%	70%	5%

Los familiares por su parte expresaron en un 70% que la población era indiferente a los problemas de los adultos mayores, un 25% considero que algunas veces les ayudaban y solo el 5% dijeron que siempre les ayudaban; los funcionarios dijeron en un 50% que la población era indiferente con los adultos mayores y en otro 50% dijo que algunas veces les ayudaban.

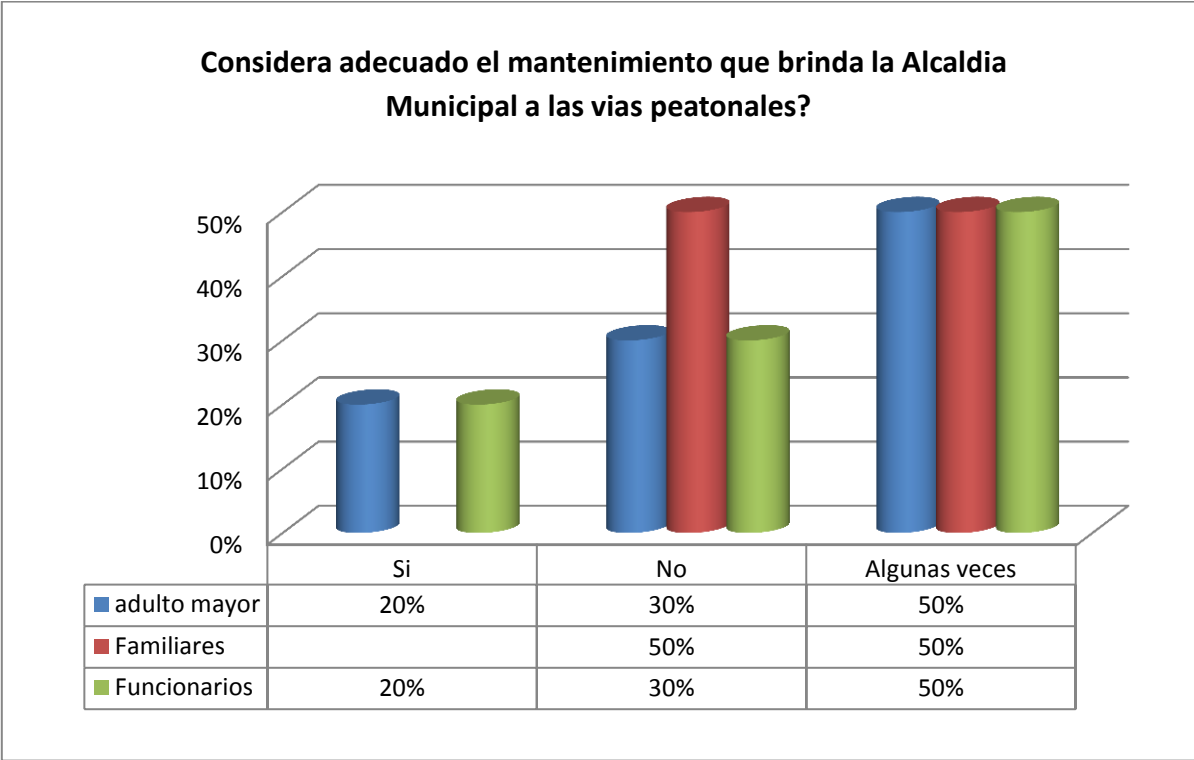


Adultos mayores: Expresaron en un 73.81%(89) que esta señalización solo existe en lugares específicos, el 19.05%(23) dijo que no y el 7.14%(8) dijeron que si existía una adecuada señalización vial. Tanto los familiares como los funcionarios dijeron no saber sobre la pregunta nada.

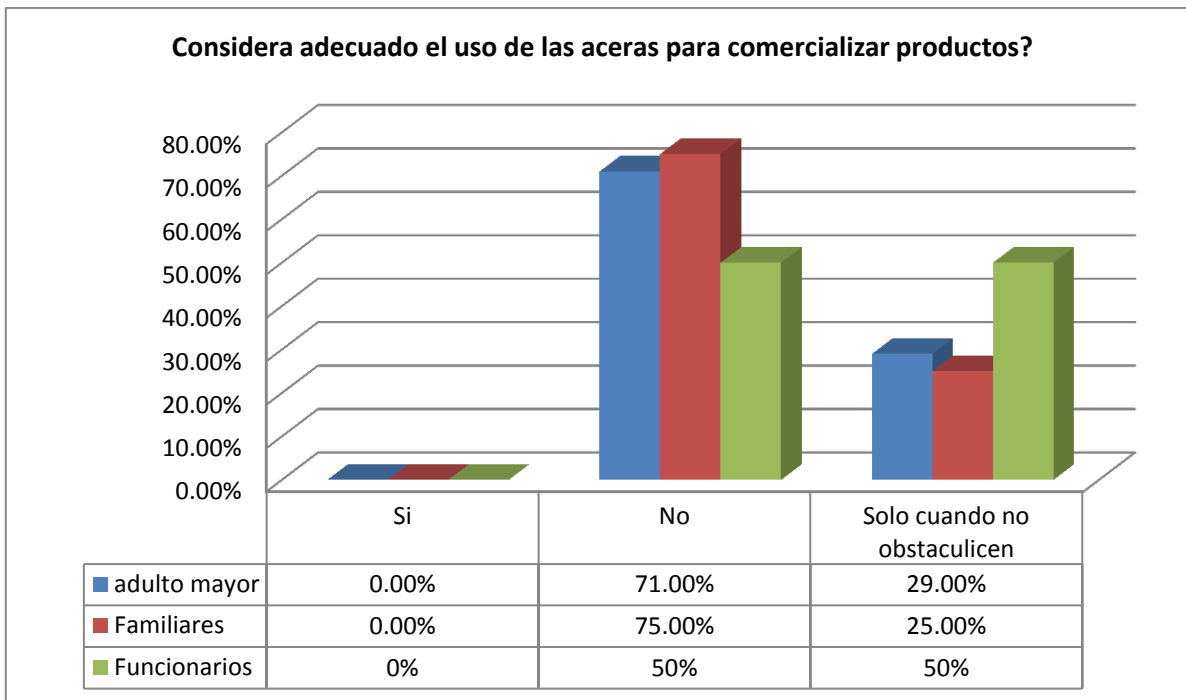


Los adultos mayores un 55%(66) la ven comprensible, un 15%(18) la consideran incomprensible y un 30%(36) la consideran confusa; por su parte los familiares en un 33% la consideran comprensible en un 15% la ven incomprensible y un 42% confusa; los funcionarios dicen que un 50% de la señalización es comprensible, un 20% es incomprensible y un 30% confusa.

Objetivo específico No. 4 Valorar las políticas públicas municipales adoptadas por la Alcaldía para regular el uso de las aceras y/o andenes peatonales en el Centro Histórico de la ciudad de León.

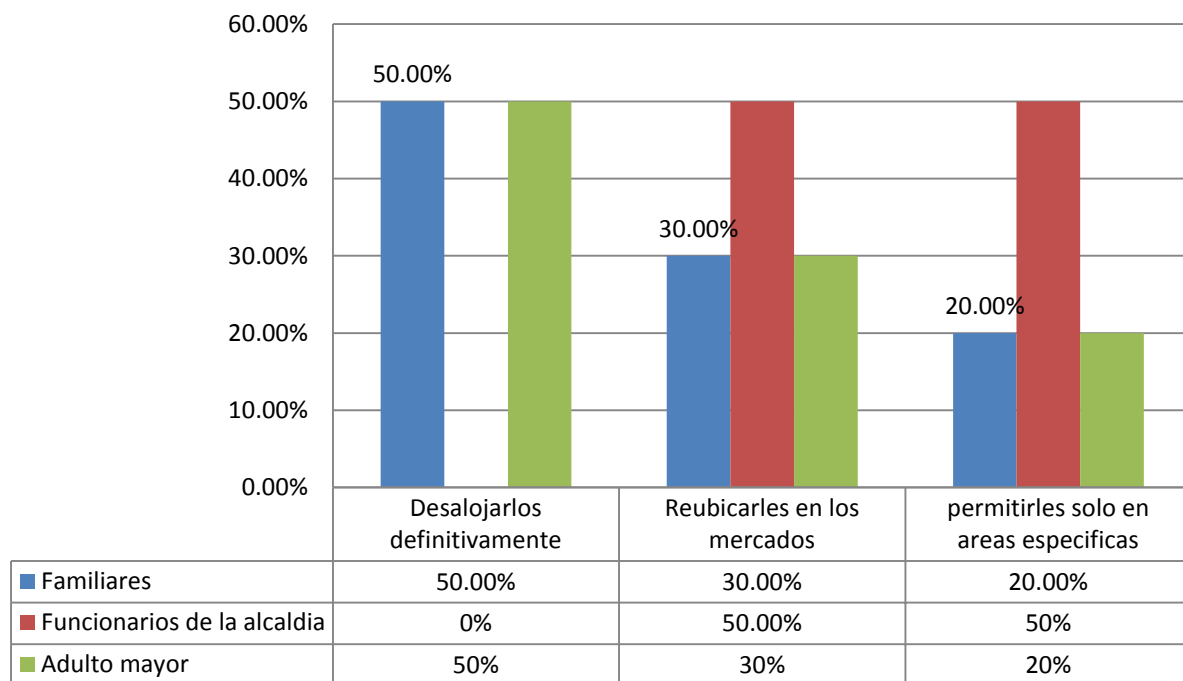


El 50% de los adultos mayores encuestados respondieron que solo algunas veces, el 30% dijeron que no era adecuado el mantenimiento y el 20% opinaron que sí; los familiares de los adultos mayores opinaron en un 50% que solo lo hacían algunas veces y el otro 50% dijo que no era adecuado el mantenimiento; por su parte los funcionarios opinaron en un 50% que algunas veces, el 30% dijo que no y el 20% que si era adecuado el mantenimiento.



El 71%(85 adultos mayores) expresaron que no era adecuado este uso y el 29% (35 de ellos y ellas) opinaron que solo cuando no obstaculicen el tráfico peatonal; por su parte los familiares opinaron en un 75% que no es adecuado y el 25% expresa que solo cuando no obstaculicen el tráfico peatonal; los funcionarios en un 50% dijeron que no y en otro 50% dijeron que solo cuando no obstaculicen el tráfico peatonal.

Para regular el uso de las aceras por comerciantes, la Alcaldía Municipal debería...



El 50% (60 adultos mayores) contestaron desalojarlos definitivamente, el 30%(36 de ellos/ellas) dijeron reubicarlos en los mercados y el 20% (24 adultos mayores) dicen permitírselos solo en áreas específicas; Los familiares opinaron en idénticos porcentajes a los ancianitos/as y los funcionarios en un 50% dijeron que había que reubicarlos en los mercados y el otro 50% dijo que había que permitírselos en áreas específicas.

ANALISIS DE RESULTADOS.

Partiendo de la lectura de los resultados graficados anteriormente podemos distinguir en relación con las características físicas o infraestructurales que presentan las aceras en el Centro Histórico de la ciudad de León sobre las que circulan las personas en general pero, específicamente los ancianitos(as) por cuanto estos y estas no tienen las habilidades físicas para ir escalando las cunetas para bajar al asfalto y luego volver a subir, que estas son consideradas mayoritariamente por los adultos mayores, por los parientes de estos y estas y por los funcionarios que tienen que ver con el cuidado y mantenimiento de la infraestructura del Centro Histórico, como incómodas para transitar por cuanto en ellas se encuentran muchos obstáculos dentro de los que figuran las ventas de bisuterías, ropa y otros productos, las rampas vehiculares de las casas particulares, los postes de energía y telefonía, las cajas de registro abiertas o sin tapa, obstáculos que conspiran contra la seguridad ciudadana de los adultos mayores en particular.

Si atendemos la teoría sobre la caracterización de la tercera edad en Nicaragua, vamos a encontrar las limitaciones que los adultos mayores tienen para poder desplazarse sin problemas, al contrario de otros segmentos que si lo pueden hacer, convirtiéndose con ello en el segmento más vulnerable.

En la fundamentación teórica compilada se expresa que “Para hablar de calidad de vida de las personas adultas mayores debemos considerar que se tiene seguridad económica, seguridad ciudadana en todo momento, se está libre de incapacidad o enfermedades invalidantes, se tiene buena salud física y mental y se cuenta con buena integración social.”

Sigue diciendo nuestra fundamentación, “El goce de estas condiciones genera independencia en la toma de decisiones, buen estado de ánimo, alta autoestima y deseo de vivir. Sin embargo, pueden verse y se ven sensiblemente modificados por causa, tanto de los efectos de la dinámica demográfica que experimentamos,

como del modelo de seguridad social actual y la situación de pobreza en que se encuentra el país.”

“La mayor parte de nuestros adultos mayores son enfermos crónicos, esto implica que padecen de alguna enfermedad que los vuelve vulnerables pero, uno de los padecimientos que más afecta a estos es la soledad producto de falta de solidaridad y acompañamiento de los familiares a sus actividades básicas como ir a realizar una gestión comercial, ir a retirar su pensión de jubilado u otras. Es común ver en esta ciudad a muchos ancianitos/as solos, asidos únicamente de un bastón o andarivel.”

Si hacemos una relación de esta realidad que viven los adultos mayores con el deterioro de la infraestructura peatonal podemos analizar con facilidad que el problema se agudiza más, no solo por este estado en el que viven nuestros adultos mayores sino, por cuanto observamos en cada una de las visitas que hicimos al área de estudio y es que estos adultos mayores circulan solos y la población, manifiestan ellos y ellas mayoritariamente, actúan en forma indiferente ante los problemas que ellos y ellas atraviesan al transitar por la ciudad y específicamente en este Centro Histórico.

Producto de esta situación muchos adultos mayores mayoritariamente, en numero de 74 consultados, dijeron haberse escapado de caer y otro número importante de ellos y ellas, en numero de 31 adulto mayor, dijeron que se habían caído y a 15 les habían escapado de atropellar al bajarse de las aceras por su mal estado.

El inadecuado uso de las aceras con fines comerciales y la irregularidad de la infraestructura peatonal, son los dos factores que los adultos mayores, como el resto de los otros consultados consideran como factores determinantes de los riesgos que viven los adultos mayores en el Casco Histórico de la ciudad de León, por lo que estos y estas califican como muy riesgoso caminar por las aceras y/o andenes.

Ninguno de los segmentos consultados coincidió positivamente en la permanencia de los comerciantes en las vías peatonales, por el contrario en su mayoría consideraron que la Alcaldía Municipal debería prohibir la ocupación de las aceras para fines comerciales, desalojándolos definitivamente, permitiéndoselos, solo en logares en los que no obstaculicen la circulación o reubicándolos en lugares adecuados.

Al comprobar el grado de conocimiento que la tercera edad tenía sobre educación vial peatonal pudimos detectar que apenas 14 adultos mayores dijeron haber sido capacitados pero no logran confirmar la institución que les capacitó, el 11.90% que las recibió declaró que otras instituciones lo habían hecho, descartando que fueran o la Alcaldía Municipal, la policía nacional o el movimiento comunal.

Respecto a la señalización vial peatonal existente, muy pocos adultos mayores expresaron que era adecuada, una inmensa mayoría consideran que esta existe solo en ciertos lugares del Centro Histórico y que esta era comprensible.

La percepción que los adultos mayores tienen respecto al cuidado y mantenimiento de las aceras y/o andenes en el centro histórico de la ciudad que proporciona la alcaldía municipal es muy limitado, no solo en el aspecto de la infraestructura física sino, en el inadecuado uso de estas para fines comerciales por cuanto obstaculizan la libre circulación peatonal y promueven los riesgos para ellos y ellas.

En ambos casos no se observa a la autoridad municipal asumir su responsabilidad de darle mantenimiento a estas aceras y/o andenes ni coordinando con las instituciones como ENACAL, la empresa de energía eléctrica u otras, para que reparen lo que haya que reparar, por lo general, en lo que respecta a las aceras y andenes, estos son reparados por los mismos vecinos que viven aledaños a las aceras en mal estado.

CONCLUSIONES.

- ❖ La ciudad de León, pese a su carácter colonial, lo que le da un potencial turístico, nacional e internacional, no cuenta con una infraestructura vial peatonal adecuada, lo que provoca que, tanto sus ciudadanos como los visitantes turistas, tengan que caminar sobre el asfalto de las calles, provocando riesgos de un accidente automovilístico.
- ❖ Las aceras y andenes del Centro Histórico de la ciudad de León, constituyen áreas peatonales peligrosas para los adultos mayores que circulan por ellas al hacer sus diligencias básicas.
- ❖ El inadecuado uso de las aceras y andenes para fines comerciales tanto de bisuterías como de alimentos y variados productos, obstaculizan la circulación vial peatonal, al instalar, estos, una gran cantidad de muebles como mesas, carretones, estantes, cajas de bebidas gaseosas, etc., provocando con ello riesgos a las personas en general, que deambulan por esos lugares pero, específicamente a los adultos mayores, por cuanto estos se ven obligados a bajarse de las aceras y transitar por las calles de asfalto.
- ❖ Existe en esta ciudad, una cultura practicada de antaño, en los comerciantes de utilizar las aceras y andenes para exhibir sus productos o sacar sus parlantes publicitarios, pese a que la Alcaldía Municipal ha construido módulos para que en ellos se instalen.
- ❖ Existe una insuficiente cantidad de recursos económicos presupuestarios municipales para atender el mantenimiento de las aceras y andenes en el Centro Histórico de la ciudad de León, lo que redundará en el mal estado en que se encuentran.
- ❖ En todos los casos en que las aceras y andenes se encuentran en buen estado es por cuenta de los vecinos que viven en esos tramos, a pesar que las aceras y andenes son considerados como vías públicas.

- ❖ La poca coordinación de la Alcaldía Municipal con instituciones prestadoras de servicios, como es el caso de ENACAL, Unión Fenosa, entre otras, incide en el deterioro de las vías peatonales a las que no se les brinda un adecuado mantenimiento.
- ❖ Percibimos una deteriorada percepción de los funcionarios de la Alcaldía Municipal, sobre la importancia que representa el buen estado de las vías peatonales para hacerla más accesible y que se incremente la caminabilidad en ella con fines turísticos.
- ❖ La hipótesis ha sido confirmada por cuanto los resultados obtenidos con la aplicación de los instrumentos de recolección de la información, confirman que el inadecuado uso de las aceras con fines comerciales y la irregularidad de la infraestructura de estas, determinan en mayor grado, los riesgos peatonales de los adultos mayores principalmente, en el Centro Histórico de la ciudad de León.
- ❖ Estos factores obstruyen el tránsito de los peatones por las aceras y andenes obligándoles a bajarse de ellas y tener que caminar por la calle asfaltada en donde son propensos a sufrir un accidente vehicular o a caerse de las aceras al bajarse de estas.

RECOMENDACIONES.

A los peatones (adultos mayores, niños/as, mujeres y discapacitados) mejorar los conocimientos sobre el contenido de las señalizaciones viales peatonales. Hacerse acompañar de amigos o parientes al transitar por el Centro Histórico. No circular por las vías peatonales sin bastones, andariveles u otros instrumentos que les permitan estabilidad y un buen equilibrio.

A las personas que son responsables de que las aceras estén siendo usadas en forma indebida, con fines comerciales, solicitar a las autoridades competentes el reordenamiento y la construcción de casetas presentables en lugares adecuados que no obstaculicen las vías peatonales, aceras o andenes ni pongan en riesgo la buena presentación de la ciudad.


A la Alcaldía Municipal de León, disponer más recursos económicos y personal calificado para darle mantenimiento a las vías peatonales. Establecer una mejor coordinación entre la Alcaldía Municipal el Ministerio de Educación MINED y las otras instituciones prestadoras de servicio, caso de ENACAL y Unión Fenosa, Empresas de televisión por cable y telefonía para regular la obstaculización que provocan postes y cajas de registros en mal estado o ubicación indebida. Regular, mediante ordenanzas municipales el uso de las vías de acceso peatonal por comerciantes ambulantes informales como por los mismos comerciantes establecidos para que no ocupen las aceras como extensiones de sus establecimientos.

A los ONGs, Organismos no Gubernamentales, tal es el caso del Movimiento Comunal Nicaragüense MCN, Demandar a las autoridades edilicias el tratamiento de las vías peatonales en beneficio de los más necesitados, procurar el fomento de la educación vial peatonal principalmente a los sectores vulnerables como es el caso de los niños(as), adolescentes, mujeres y la tercera edad .

A nuestra universidad, la UNAN – LEÓN, en tanto máxima casa de estudios superiores, disponer al estudiantado a fin al tema social, caso de las carreras educativas, las carreras de trabajo social a fin de formar brigadas educativas sobre esta problemática, tanto para los segmentos vulnerables como para los que afectan la normal caminabilidad de los y las peatones.

A nosotros como futuros trabajadores/as sociales disponernos desde nuestro centro de estudio y trabajo para promover programas o jornadas de sensibilización y de educación sobre el mejoramiento de las vías peatonales y de regulación del uso de estas vías con fines de comercio para reducir los índices de accidentalidad de las personas, específicamente de los adultos mayores.

Bibliografía consultada.

1.  [Wikimedia Commons](#) alberga contenido multimedia sobre **Peatón**./2012.
2. Ordenanzas municipales en Managua/WWW100%noticias/2012.
3. Estudiantes universitarios piden desalojar a comerciantes/El Nuevo Diario/Managua/2012.
4. La seguridad de los peatones/University of Virginia Health System <http://www.healthsystem.virginia.edu/>
5. León: Catedral, comerciantes, alcaldía y populismo/Guillermo Áreas Cabrera/ Opinión/ Managua, Nicaragua/ elnuevodiario.com.ni/2012.
6. Comerciantes en actitud de desorden/Augusto Cermeño/Granada, Nicaragua Abril 2013.
7. Aceras, Peatones y Espacios Públicos/ Maribel Pérez Peláez, Ronulfo Alvarado Salas/Serie Ordenamiento Territorial: n° 5/2004
8. Laboratorio de Cómputo de Ingeniería de la Universidad La Salle Alumnos que han colaborado con la página de internet de Libre Acceso, A.C, a partir del año 2003 con su servicio social.
9. “El peatón, las vías peatonales y las principales situaciones de riesgo” / Víctor Vegas/ Alcaldía municipal León/2012.
10. “La utilidad de las aceras en las ciudades Latinoamericanas/Tom Rickert/ University of Virginia/2011
11. Asamblea Nacional/Ley No. 720, Ley del Adulto Mayor/mayo 2010.
12. Asamblea Nacional/Ley No. 792/Reformas a la Ley No.40 Ley de Municipios/mayo 2012.

ANEXOS.

Anexo No. 1

**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE NICARAGUA
UNAN- LEÓN
FACULTAD DE CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN Y HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE TRABAJO SOCIAL**

GUIA DE OBSERVACION DIRECTA.

Instrumento de recolección de datos que será aplicado en el centro histórico de la ciudad de León, con el objetivo de recabar información a fin de determinar tanto el estado en que se encuentran las aceras y andenes como, el flujo de adultos mayores que transitan sobre estas vías y los riesgos que corren en ellas.

I. Datos Generales:

1. Hora en que se Observo: _____
2. Calles y/o avenidas observadas: (ejemplo: las 5 calles de la iglesia El Calvario)

3. Nombre y apellido del observador: _____

II Datos de la Observación Directa:

1. Cantidad de adultos mayores varones circulando _____
2. Cantidad de adultos mayores mujeres circulando _____
3. ¿Cuántos de ellos y ellas van solos/as? _____
4. ¿Cuántos de ellos y ellas van acompañados/as _____
5. Edades aproximadas, calculadas, entre las que se encuentran estos adultos mayores observados: _____
6. Caracterice el estado en que se encuentran las aceras o andenes que usted observa en la calle o avenida:
 - a) Existencia de cajas de registro de agua potable abiertas,
 - b) Aceras altas sin gradas de acceso.
 - c) Rampas de vehículos que cortan la acera totalmente o parcialmente
 - d) Insuficiente anchura de aceras y/o andenes
 - e) Postes de energía eléctrica o de telefonía que obstaculicen la pasada del peatón.
 - f) Aceras y/o andenes ocupados por comerciantes.
 - g) Cantidad de peatones que se tienen que bajar a la calle por falta de acceso.

h) registrar si en el momento de la observación se producen algún tipo de accidente peatonal o riesgos.

Anexo No.2

**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE NICARAGUA
UNAN- LEON
FACULTAD DE CIENCIAS DE LA EDUCACION Y HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE TRABAJO SOCIAL**

ENCUESTA.

Instrumento de recolección de información que será aplicado a los 120 adultos mayores que transitan como peatones en las aceras y andenes del centro histórico de la ciudad de León, con el objeto de recabar información a fin de determinar los factores que inciden en los riesgos de accidentes al circular por este lugar.

I. Datos Generales del Encuestado:

Edad: _____ **Sexo:** _____ **Barrio en que Vive:** _____
_____ **Estado Civil:** a) Casado/a _____ b) Soltero/a _____
c) Unión de hecho estable _____

II Datos Familiares del adulto mayor:

Tipo de Familia:

- a) Nuclear
- b) Media
- c) extensa

¿Cómo describes la relación que has guardado con tus hijos/as en tu familia?

- a) Muy buena
- b) Buena
- c) Deficiente

¿Con qué frecuencia los miembros de tu familia te acompañan a las actividades que lo motivan a circular en las vías peatonales?

- a) Me acompañan siempre
- b) Lo hacen algunas veces
- c) Nunca me acompañan

III Estado de la Infraestructura vial del centro histórico.

Consideras que el tamaño de la anchura de las aceras y los andenes que tiene el centro histórico son:

- a) Cómodos para transitar
- b) Medianamente cómodos para transitar
- c) Incómodos para transitar.

¿Qué cantidad de obstáculos ha encontrado en las aceras y andenes al transitar por ellas?

- a) Muchos
- b) Pocos
- c) Ninguno

¿Qué tipo de obstáculos te obligan a bajar de las aceras a la calle?

- a) Las ventas de bisuterías y otros productos
- b) Los postes de energía eléctrica y telefonía
- c) Las cajas de registro sin tapa
- d) Todos los anteriores.

¿Consideras que las rampas de acceso a las viviendas de los vehículos dificultan el acceso suyo por las aceras y andenes?

- a) Si ____ No ____ A veces ____

¿Cómo Considera que es la superficie de las aceras y andenes por donde circulas?

- a) Planas
- b) Medias planas
- c) Accidentadas.

¿Con qué cantidad de rampas de acceso te encuentras en estas aceras y andenes por las que circulas?

- a) Suficientes
- b) Pocas
- c) Ninguna.

IV Sobre los Riesgos Peatonales.

Al tener que bajarse de las aceras y/o andenes ¿Qué tipo de accidentes ha vivido?

- a) Me he escapado de caer
- b) Me he caído

- c) Me han escapado de atropellar los vehículos
- d) Me han atropellado.

Al caminar por las aceras y/o andenes del centro histórico de la ciudad ¿Qué tipo de riesgos o accidentes has sufrido?

- a) Me he tropezado
- b) Me he caído
- c) Me he resbalado.

Las rampas particulares de vehículos que se construyen en las aceras y/o andenes:

- a) Le permiten circular sin problema
- b) Le dificultan su acceso sin problemas
- c) No le permiten caminar con seguridad.

La utilización de las aceras y/o andenes en el centro histórico de la ciudad con fines comerciales

- a) Le dificultan la libre circulación
- b) Le obstaculizan la pasada totalmente
- c) No le molestan en ningún aspecto.

Considera usted que circular por las aceras y/o andenes en el centro histórico es

- a) Peligroso
- b) Riesgoso
- c) Cómodo.

V Sobre la Educación Vial Peatonal.

¿Alguna vez usted ha recibido capacitaciones sobre Educación vial Peatonal?

- a) Si
- b) No
- c) Algunas veces.

Si su respuesta es positiva ¿Qué organismo se las proporcione?

- a) La Policía de Transito
- b) La Alcaldía Municipal
- c) El Movimiento Comunal Nicaragüense
- d) Otra Institución.

¿Cuál es el comportamiento que la población en general tiene con usted al circular en las aceras y/o andenes?

- a) Siempre me ayudan cuando lo necesito
- b) Algunas veces me ayudan cuando lo necesito
- c) Se muestran indiferentes cuando necesito de su ayuda.

¿Ha encontrado usted una adecuada señalización vial peatonal en las aceras y andenes del centro histórico de la ciudad?

- a) Si
- b) No
- c) Solo en algunos lugares.

¿Considera que la señalización vial peatonal existente...?

- a) Es comprensible
- b) Es difícil de comprender
- c) Es incomprensible.

VI Sobre las políticas públicas adoptadas por la Alcaldía Municipal en la ciudad de León.

¿Considera usted que la alcaldía municipal desarrolla un adecuado mantenimiento a las vías peatonales en el centro histórico de la ciudad?

- a) Si
- b) No
- c) Algunas veces

¿Considera adecuado el uso de las aceras y andenes como espacios de comercialización de productos varios?

- a) Si
- b) No
- c) Solo cuando no obstaculicen el tránsito

¿Cree usted que la alcaldía municipal, para regular el uso de las aceras y andenes del centro histórico debería

- a) Desalojarlos definitivamente
- b) Reubicarlos en los mercados
- c) Solo permitirlos en áreas específicas.

Muchas gracias por su información.

Anexo No. 3

**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE NICARAGUA
UNAN- LEON
FACULTAD DE CIENCIAS DE LA EDUCACION Y HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE TRABAJO SOCIAL**

ENTREVISTA A PROFUNDIDAD.

Instrumento de recolección de información que será aplicado a los 120 familiares de los adultos mayores seleccionados en nuestra muestra, con el objeto de recabar información a fin de determinar los factores que inciden en los riesgos de accidentes al circular por el centro histórico de la ciudad de León.

I Datos Familiares del adulto mayor:

La familia en la que convive el adulto mayor es: a) Nuclear; b) Media; c) extensa

¿Cómo describes la relación que ha guardado el adulto mayor con sus hijos/as en tu familia? _____

¿Con qué frecuencia los miembros de tu familia te acompañan a las actividades que lo motivan a circular en las vías peatonales? _____

II Estado de la Infraestructura vial del centro histórico.

¿Como consideras que es el tamaño de la anchura de las aceras y los andenes que tiene el centro histórico? (Cómodas, Medianamente cómodas c) Incómodos para transitar.) _____

¿Qué cantidad de obstáculos ha encontrado en las aceras y andenes al transitar por ellas? _____

¿Qué tipo de obstáculos te obligan a bajar de las aceras a la calle?

¿Consideras que las rampas de acceso a las viviendas de los vehículos dificultan el acceso del adulto mayor por las aceras y andenes?

¿Cómo Considera que es la superficie de las aceras y andenes por donde circulas? (Planas, Medias planas, Accidentadas.) _____

¿Con qué cantidad de rampas de acceso te encuentras en estas aceras y andenes por las que circulas? _____

III Sobre los Riesgos Peatonales.

Al tener que bajarse de las aceras y/o andenes ¿Qué tipo de accidentes, conoce usted que ha vivido su familiar? _____

Al caminar por las aceras y/o andenes del centro histórico de la ciudad ¿Qué tipo de riesgos o accidentes has sufrido su familiar? _____

Las rampas particulares de vehículos que se construyen en las aceras y/o andenes ¿Cómo afectan la circulación de los adultos mayores? _____

La utilización de las aceras y/o andenes en el centro histórico de la ciudad con fines comerciales ¿Qué dificultades acarrea para el peatón? _____

Considera usted que circular por las aceras y/o andenes en el centro histórico es: a) Peligroso b) Riesgoso c) Cómodo.

IV Sobre la Educación Vial Peatonal.

¿ Conoce si alguna vez su familiar ha recibido capacitaciones sobre Educación vial Peatonal? _____

Si su respuesta es positiva ¿Qué organismo se la proporciono?

¿Cuál es el comportamiento que la población en general tiene con los ancianitos(as) al circular en las aceras y/o andenes? _____

¿Ha encontrado usted una adecuada señalización vial peatonal en las aceras y andenes del centro histórico de la ciudad? _____

**¿Considera que la señalización vial peatonal existente: a) Es comprensible
b) Es difícil de comprender c) Es incomprensible?**

VI Sobre las políticas públicas adoptadas por la Alcaldía Municipal en la ciudad de León.

¿Considera usted que la alcaldía municipal desarrolla un adecuado mantenimiento a las vías peatonales en el centro histórico de la ciudad?

¿Considera adecuado el uso de las aceras y andenes como espacios de comercialización de productos varios?

¿Qué cree usted que la alcaldía municipal, para regular el uso de las aceras y andenes del centro histórico debería hacer? _____

Muchas gracias por su información.

Anexo No. 4

**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE NICARAGUA
UNAN- LEON
FACULTAD DE CIENCIAS DE LA EDUCACION Y HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE TRABAJO SOCIAL**

ENTREVISTA A INFORMANTES CLAVES.

Instrumento de recolección de información que será aplicado a los 3 funcionarios de la alcaldía municipal de León encargado de regular el estado y la utilidad adecuada de las aceras y andenes del centro histórico de la ciudad con el objeto de recabar información a fin de determinar los factores que inciden en los riesgos de accidentes al circular por el centro histórico de la ciudad de León.

I Sobre los datos Familiares del adulto mayor:

La familia con la que convive el adulto mayor es: a) Nuclear; b) Media; c) extensa

¿Cómo describe la relación que ha guardado el adulto mayor con sus hijos/as en tu familia? _____

¿Con qué frecuencia los familiares acompañan a los adultos mayores a las actividades que lo motivan a circular en las vías peatonales? _____

II Estado de la Infraestructura vial del centro histórico.

¿Como considera que es el tamaño de la anchura de las aceras y los andenes que tiene el centro histórico? (Cómodas, Medianamente cómodas c) Incómodos para transitar.) _____

¿Qué cantidad de obstáculos se encuentran en las aceras y andenes al transitar por ellas? _____

¿Qué tipo de obstáculos obligan a los peatones a bajarse de las aceras a la calle?

¿Consideras que las rampas de acceso a las viviendas de los vehículos dificultan el acceso del adulto mayor por las aceras y andenes?

¿Cómo Considera que es la superficie de las aceras y andenes por donde circulas? (Planas, Medias planas, Accidentadas.) _____

¿Con qué cantidad de rampas de acceso se encuentran los adultos mayores en estas aceras y andenes por las que circula? _____

III Sobre los Riesgos Peatonales.

Al tener que bajarse de las aceras y/o andenes ¿Qué tipo de accidentes, conoce usted que ha vivido el peatón adulto mayor? _____

Al caminar por las aceras y/o andenes del centro histórico de la ciudad ¿Qué tipo de riesgos o accidentes conoce usted que han sufrido los adultos mayores? _____

Las rampas particulares de vehículos que se construyen en las aceras y/o andenes ¿Cómo afectan la circulación de los adultos mayores? _____

La utilización de las aceras y/o andenes en el centro histórico de la ciudad con fines comerciales ¿Qué dificultades acarrea para el peatón? _____

Considera usted que circular por las aceras y/o andenes en el centro histórico es: a) Peligroso b) Riesgoso c) Cómodo.

IV Sobre la Educación Vial Peatonal.

¿Conoce si alguna vez los adultos mayores han recibido capacitaciones sobre Educación vial Peatonal? _____

Si su respuesta es positiva ¿Qué organismo se la proporcione?

¿Cuál es el comportamiento que la población en general tiene con los ancianitos(as) al circular en las aceras y/o andenes? _____

¿Ha encontrado usted una adecuada señalización vial peatonal en las aceras y andenes del centro histórico de la ciudad? _____

¿Considera que la señalización vial peatonal existente: a) Es comprensible
b) Es difícil de comprender c) Es incomprensible?

VI Sobre las políticas públicas adoptadas por la Alcaldía Municipal en la ciudad de León.

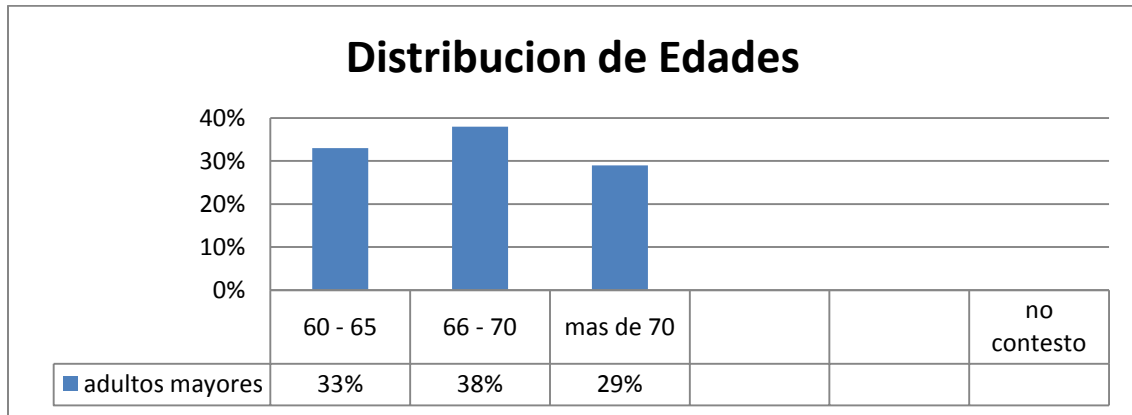
¿Considera usted que la alcaldía municipal desarrolla un adecuado mantenimiento a las vías peatonales en el centro histórico de la ciudad?

¿Considera adecuado el uso de las aceras y andenes como espacios de comercialización de productos varios?

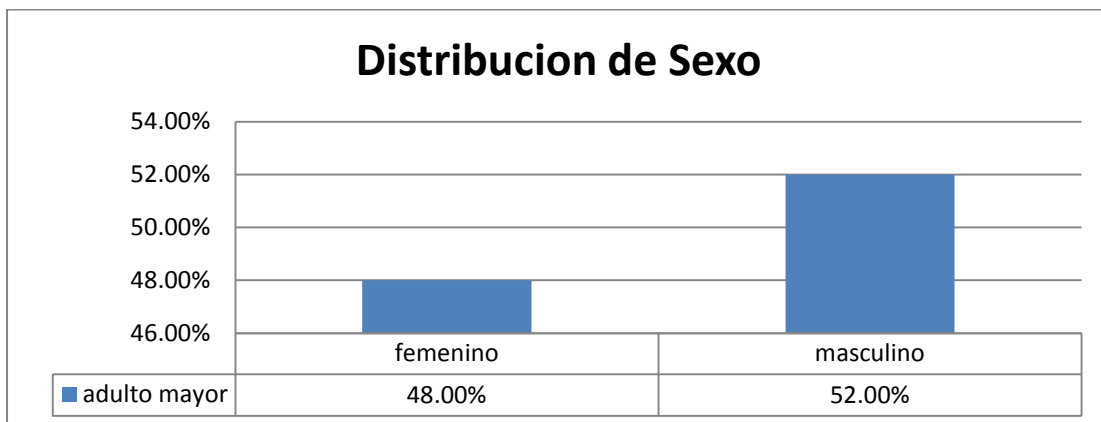
¿Qué cree usted que la alcaldía municipal, para regular el uso de las aceras y andenes del centro histórico debería hacer? _____

Muchas gracias por su información.

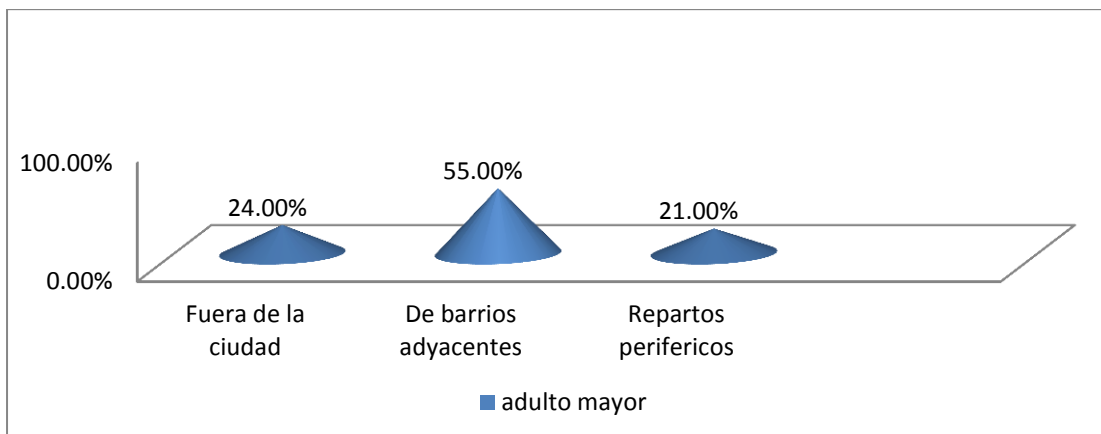
Anexo No. 5 Datos generales de la muestra encuestada.



El 38% (46 ancianitos/as) oscilan en el rango de 66 a 70 años, el 33% (40 de ellos/ellas) dicen tener entre los 60 a 65 y el 29% (34 adultos mayores tienen más de 70 años).

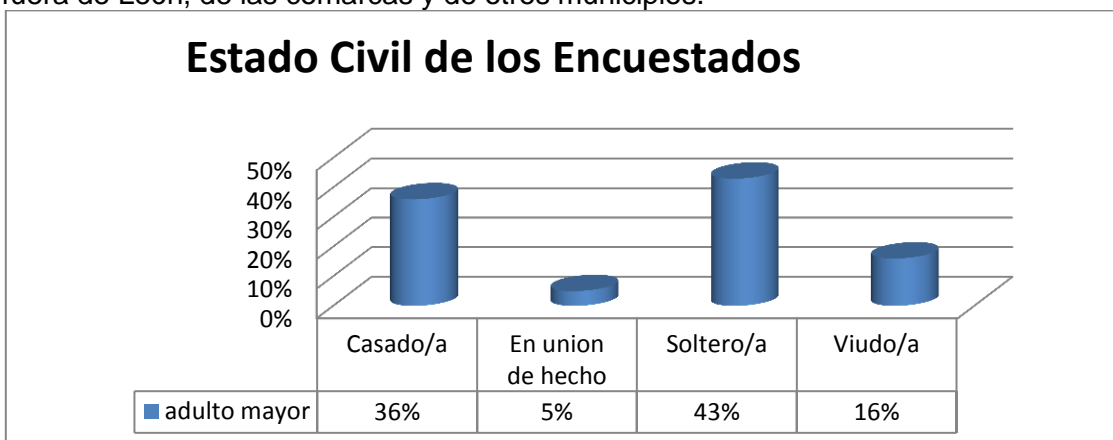


El 52% (62 adultos mayores encuestados) son varones y el 48% (58 de ellas) son mujeres.

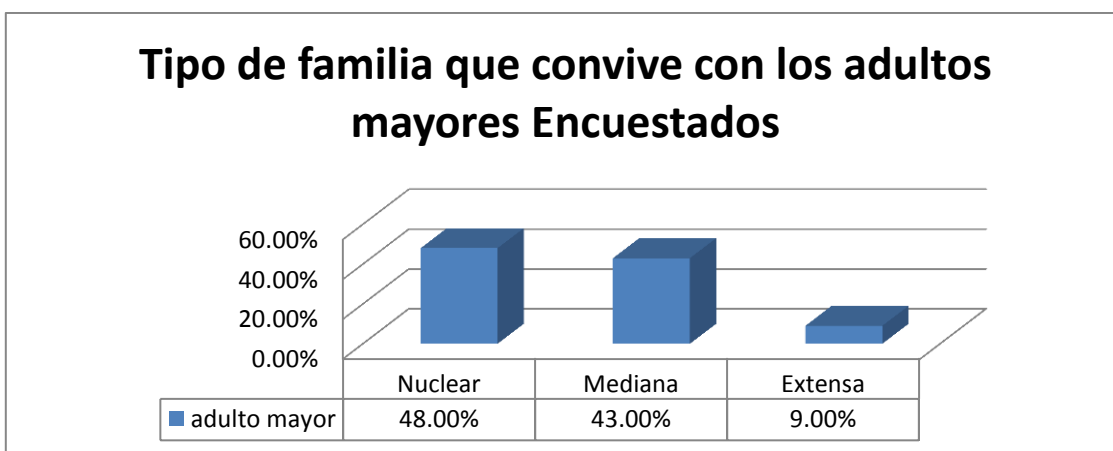


Lugar de procedencia de los peatones encuestados.

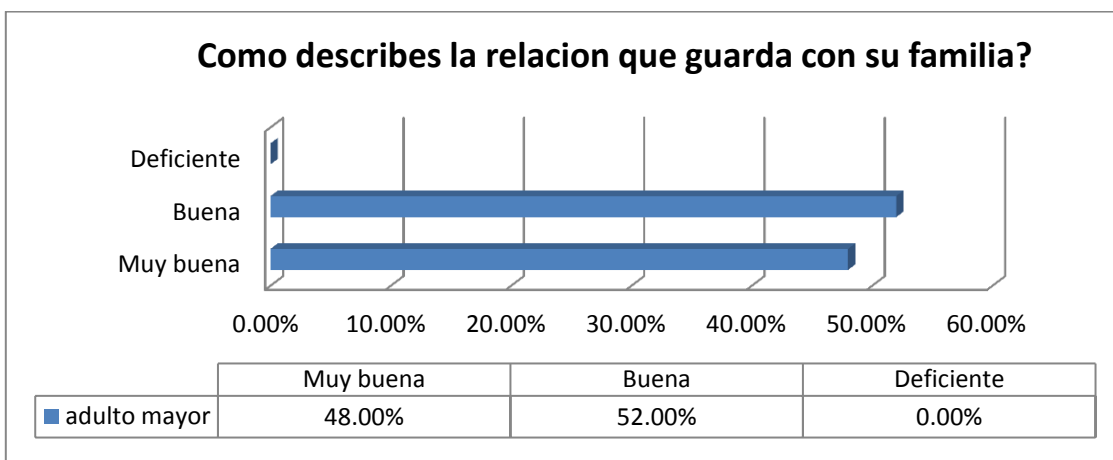
El 76% de nuestra muestra (91 adulto mayor) son de León, tan solo el 24% es de origen fuera de León, de las comarcas y de otros municipios.



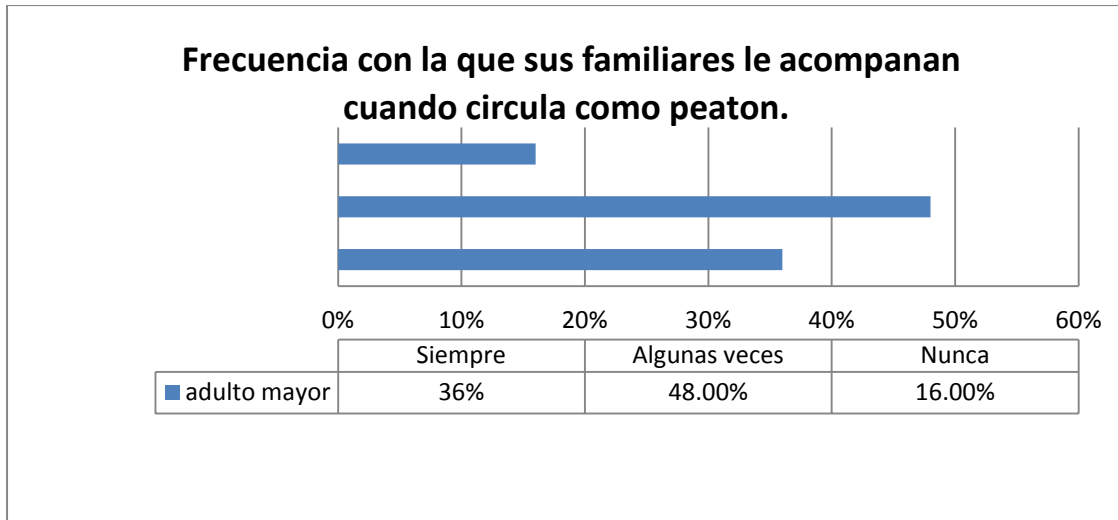
El 43%(52 ancianitos/as) dicen ser solteros; el36% (43 ancianitos/as) son casados/as; el 5% viven en unión de hecho y el 16%(19 de ellos/ellas) se declaran viudos.



El 48%(58 adultos mayores) conviven con una familia nuclear; el43%(52) lo hacen con una familia mediana y solo el 9%(11 de ellos/ellas) pertenecen a familias extensas.



El 100% en los rangos de 48% como muy buena y el 52% como buena describen la relación que guardan con su familia.



El 36% (43) dicen ser acompañados siempre; el 48% (58) son acompañados algunas veces y solo el 16% (19) circula solo.

Anexo No.6

LEY DEL ADULTO MAYOR

LEY No. 720, Aprobada el 06 de Mayo del 2010
Publicada en La Gaceta No. 111 del 14 de Junio del 2010
El Presidente de la República de Nicaragua

A sus habitantes, Sabed:

Que,

LA ASAMBLEA NACIONAL

Ha ordenado la siguiente:

LEY DEL ADULTO MAYOR

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Capítulo I

Objeto y Ámbito de Aplicación de la Ley

Artículo 1 Objeto.

La Ley del Adulto Mayor, tiene por objeto establecer el régimen jurídico e institucional de protección y garantías para las personas adultas mayores, con el fin de garantizar el efectivo cumplimiento de lo establecido en el artículo 77 de la Constitución Política de la República de Nicaragua.

Art. 2 Ámbito de Aplicación.

Sin perjuicio de los derechos y beneficios consignados en la Constitución Política de la República de Nicaragua y demás normas jurídicas que regulen la materia, esta Ley es aplicable a todos los nicaragüenses nacionales o nacionalizados mayores de sesenta años de edad. La presente Ley es de orden público y de interés social.

Capítulo II

Principios, Fines y Objetivos

Art. 3 Principios.

Son principios de esta Ley los siguientes:

1. Igualdad: Es el derecho que establece la Constitución Política de la República de Nicaragua para la protección del Adulto Mayor sin discriminación, por parte del Estado, del Sector Privado y de la Sociedad.

2. Accesibilidad: Es el derecho que tiene el Adulto Mayor al acceso a la información sistemática de parte de los organismos e instituciones del Estado, así como el goce de todos los beneficios económicos, sociales y culturales que se les otorga de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente.

3. Equidad: Es el derecho a un trato justo en plenitud y en las condiciones necesarias para el bienestar del Adulto Mayor sin distinción de sexo, situación económica, raza, credo o cualquier otra circunstancia.

4. Autonomía: Son las acciones que promueva el Adulto Mayor en su beneficio, orientadas a fortalecer su autosuficiencia, su capacidad de decisión, su desarrollo integral, la oportunidad de un trabajo remunerado, acceso a la educación, capacitación, recreación, derecho a vivir en un entorno seguro y adaptable a sus necesidades y residir en su propio domicilio.

5. Autorrealización: Derecho del Adulto Mayor de aprovechar las oportunidades para desarrollar plenamente su potencial a través del acceso a los recursos económicos, educativos, culturales, espirituales y recreativos de la sociedad.

6. Solidaridad: Es la colaboración mutua entre las personas de todas las edades, Organismos e Instituciones del Estado, el Sector Privado y la Sociedad, en beneficio del Adulto Mayor.

7. Dignidad: Derecho del Adulto Mayor a vivir con decoro y seguridad, libre de explotación, maltrato físico, psicológico o cualquier otra acción que atente contra su persona o bienes.

8. Integridad: Derecho a que se respete su estado físico, psíquico, moral y a no ser sometidos a tratos crueles, inhumanos o degradantes.

9. Participación: Es el derecho del Adulto Mayor a participar de manera activa y protagónica en la sociedad, en todos los órdenes de la vida pública y privada que sean de su interés.

Art. 4 Fines y Objetivos.

Son fines y objetivos de la presente Ley:

1. Establecer el régimen jurídico e institucional de protección y garantías para el Adulto Mayor.
2. Crear el Consejo Nacional del Adulto Mayor y su Secretaría Ejecutiva, adscrita al Ministerio de la Familia, Adolescencia y Niñez.
3. Crear el Fondo Nacional del Adulto Mayor, con el fin de facilitar el logro de los objetivos que percibe la presente Ley.
4. Definir el marco administrativo y las atribuciones para las actuaciones de las instancias creadas por esta Ley para el alcance de sus fines y objetivos.
5. Garantizar al Adulto Mayor, igualdad de oportunidades, calidad de vida y dignidad humana en todos los ámbitos.

6. Establecer, promover y garantizar la aplicación de medidas de prevención y protección por parte del Estado, el Sector Privado y la Sociedad a favor del Adulto Mayor.

7. Promover la protección y el bienestar social del Adulto Mayor.

8. Impulsar la atención integral e interinstitucional a favor del Adulto Mayor por parte de las entidades públicas y privadas, velando por el funcionamiento adecuado de los programas y servicios, destinados a este segmento de la población.

9. Fomentar acciones que generen fuentes de trabajo estables para el Adulto Mayor que esté en posibilidades de trabajar, promoviendo su inserción laboral en las entidades públicas y privadas tomando en cuenta sus conocimientos y experiencias.

10. Eliminar cualquier forma de discriminación hacia el Adulto Mayor por motivo de su edad, capacidad física, credo político, raza, sexo, idioma, religión, opinión, origen, posición económica o condición social. Todo en base a lo establecido en el párrafo primero del artículo 27 de la Constitución Política de la República de Nicaragua.

11. Promover y divulgar para su implementación el contenido de la presente Ley a través de las instituciones del Estado, del sector privado, de instituciones educativas pública o privada y otras instancias de información y comunicación.

Art. 5 Fondo Nacional del Adulto Mayor.

Créase el Fondo Nacional del Adulto Mayor, el cual tendrá como una de sus fuentes de financiamiento las utilidades de al menos un sorteo de la Lotería Nacional cada año. También podrá recibir transferencias presupuestarias, donaciones u otros ingresos obtenidos de forma lícita.

Este fondo estará administrado por las autoridades del Ministerio de la Familia, Adolescencia y Niñez en coordinación con el Consejo Nacional del Adulto Mayor (CONAM) para la ejecución de los programas y proyectos específicos a favor del Adulto Mayor.

TÍTULO II DERECHOS, DEBERES Y BENEFICIOS

Capítulo I

Del Adulto Mayor

Art. 6 Derechos.

Son derechos del Adulto Mayor, además de lo consignado en la Constitución Política de la República de Nicaragua y demás normas jurídicas, los siguientes:

1. Recibir un trato justo, humano, respetuoso y digno por parte del Estado, el Sector Privado y la Sociedad, respetando su integridad física, psíquica y moral.

2. Recibir atención de calidad, digna y preferencial en los servicios de salud a nivel hospitalario, Centros de Salud y en su domicilio. Se procurará dar atención especial a las enfermedades propias de su condición de Adulto Mayor, para lo cual el Ministerio de Salud y el Instituto Nicaragüense de Seguridad Social, en consulta con el CONAM, deberán adecuar en un plazo no mayor de seis meses a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, el listado de enfermedades a ser atendidas para el Adulto Mayor con la correspondiente dotación de medicamentos.

3. El acceso a la educación, en cualquiera de sus niveles.
4. Participar en forma dinámica en actividades recreativas, culturales y deportivas.
5. Adquisición de una vivienda digna. En los proyectos de vivienda de interés social, se les dará trato preferencial al Adulto Mayor para la adquisición y disfrute de una vivienda digna. Asimismo se les procurará proveer facilidades de financiamiento para la adquisición o remodelación de su vivienda.
6. Ser sujeto y beneficiario de políticas de crédito por parte de las Instituciones del Estado que atienden al sector productivo, siempre que el Adulto Mayor desarrolle este tipo de actividad económica.
7. El acceso a un hogar alternativo a personas Adultas Mayores expuestas a riesgos.
8. El trato digno y preferencial en las gestiones que realice ante todas las entidades públicas o privadas.
9. Obtener gratuitamente por parte de la Secretaría Ejecutiva del CONAM, el carnet que le identifica como Adulto Mayor.
10. Estar plenamente informado de todos los servicios que puede recibir el Adulto Mayor de parte de las instituciones del Estado o de las Empresas Privadas, de conformidad con el artículo 27 de la Ley No. 621, "Ley de Acceso a la Información Pública".
11. A ser informado directamente o a través de su familia sobre su situación económica, de salud y otros aspectos relativos a su condición de Adulto Mayor.
12. Administrar sus propios bienes, recursos económicos y financieros. Solamente puede ser declarado incapacitado por sentencia judicial, previo dictamen médico legal.
13. A que se le garantice ante los jueces o tribunales competentes un proceso sencillo, con prelación, celeridad, gratuidad e inmediatez, con las debidas garantías procesales, que le ampare contra actos que violen o puedan violar sus derechos humanos y libertades fundamentales.
14. Participar en actividades comunitarias y productivas del país de acuerdo a su condición de Adulto Mayor.
15. A tomar decisiones y aceptar o negar voluntariamente cualquier circunstancia que le favorezca o le perjudique.
16. A que las Instituciones del Estado y el Sector Privado desarrollen todos los esfuerzos necesarios para garantizar el acceso pleno al trabajo sin menoscabo del goce y disfrute de los derechos y beneficios que derivan de su condición de Adulto Mayor. Todo sin perjuicio de lo establecido o regulado por normas jurídicas propias de la materia.

Art. 7 Beneficios del Adulto Mayor.

Sin perjuicio a lo que establece la Constitución Política de la República de Nicaragua, Decreto No. 974, "Ley de Seguridad Social", y demás normas jurídicas vigentes del país, son beneficios del Adulto Mayor los siguientes:

1. En base a lo establecido en la Ley No. 160, "Ley que Concede Beneficios Adicionales a las Personas Jubiladas", el Adulto Mayor pensionado por el Instituto Nicaragüense de Seguridad Social, tendrá descuento del 50% en el pago sobre el monto total de las facturas de los servicios de energía eléctrica, el 30% en el pago por servicios de agua potable y el 20 % en el pago por servicios telefónicos convencionales.

2. Gratuidad en el transporte urbano colectivo y un descuento no menor del 30% del valor del pasaje de transporte interurbano, aéreo o marítimo nacional. Todas las unidades de transporte deberán garantizar a los Adultos Mayores, trato preferencial en el uso de los asientos.

3. Las unidades de transporte colectivo de servicio público procurarán contar con plataformas hidráulicas o facilidades para el abordaje y desabordaje de los Adultos Mayores con capacidades diferentes.

4. Descuento de un 50% para ingresar a centros de recreación, turísticos, culturales y deportivos, bajo administración gubernamental o municipal, debiendo presentar su carnet de Adulto Mayor.

5. Recibir atención de calidad en salud, suficiente y preferencial, en las unidades hospitalarias, centros de salud y su domicilio, mediante programas de promoción, prevención, curación y rehabilitación.

6. Recibir atención gerontológica y geriátrica en las unidades de salud pública y privada, contando con un personal especializado.

Todas las medidas tendientes a establecer la gratuidad o descuentos especiales a favor del Adulto Mayor y que impliquen el otorgamiento de estos servicios por parte del sector privado, deberán ser asumidas en el marco de la política de responsabilidad social empresarial. Los beneficios sobre la gratuidad o descuentos aquí establecidos son intransferibles y en su caso las facturas por servicios deberán estar a nombre del Adulto Mayor beneficiario de la ley.

Art. 8 Deberes.

El Adulto Mayor tiene los deberes siguientes:

1. Practicar normas de buena conducta y de convivencia social en el seno de la familia, la comunidad y la sociedad.

2. Contribuir a la conservación de la propiedad del Estado, sociedad, familia y la comunidad.

3. Transmitir sus conocimientos y experiencias en la sociedad, en el seno familiar, y en la comunidad.

4. Colaborar según su capacidad en los menesteres propios del núcleo familiar.

Capítulo II

Del Estado, el Sector Privado y la Sociedad

Art. 9 Norma General.

El Estado, el sector privado y la sociedad deben promover, resguardar y garantizar las condiciones óptimas de salud, educación, trabajo, seguridad alimentaria, vivienda y seguridad social a favor del Adulto Mayor.

Art. 10 Deberes del Estado.

Corresponde al Estado, por medio de sus instituciones:

1. Promover y fomentar en los servidores públicos la cultura de atención preferencial al Adulto Mayor.
2. Proporcionar atención al Adulto Mayor en los servicios de salud, mediante programas de promoción, prevención y rehabilitación.
3. Impulsar la formulación y ejecución de programas para la formación profesional en geriatría y gerontología en los niveles de pre y postgrado de la Educación Superior.
4. Implementar servicios en gerontología y geriatría en las unidades de salud pública contando con personal especializado para garantizar una atención de calidad al Adulto Mayor.
5. Promover la participación del Adulto Mayor en programas educativos a todos los niveles.
6. Garantizar programas que estimulen el desarrollo de las potencialidades y capacidades intelectuales, físicas, culturales, deportivas y recreativas del Adulto Mayor.
7. Las Alcaldías y las diferentes instituciones públicas y privadas en coordinación con el CONAM desarrollarán planes y programas para el fomento de la actividad micro empresarial, productiva y de servicios, con la participación del Adulto Mayor.
8. Promover la aplicación de todas las políticas a favor del Adulto Mayor en coordinación con el CONAM.
9. Promover a nivel nacional, por medio de los gobiernos municipales y con la cooperación de organismos no gubernamentales sin fines de lucro, la creación de casas hogares para el Adulto Mayor.
10. Desarrollar otras acciones necesarias que permitan garantizar el alcance de los fines y objetivos de la presente Ley.

Art. 11 Responsabilidad de la Sociedad y las Organizaciones Sociales sin Fines de Lucro.

Es responsabilidad de la sociedad, además de velar por el cumplimiento de la presente Ley, fomentar en coordinación con las entidades del Estado correspondientes y asociaciones sociales, programas y actividades dentro de su comunidad que permitan la inserción social de manera integral y activa del Adulto Mayor.

Asimismo, los organismos no gubernamentales sin fines de lucro, que tengan entre sus objetivos y fines el apoyo a las personas de la tercera edad, deben desarrollar programas que permita reconocer al Adulto Mayor como miembro importante dentro de la sociedad y la familia, para lo cual deben brindársele las facilidades y atenciones que requieren para su desarrollo humano y satisfacción personal. Estos Organismos deberán estar acreditados ante la Secretaría Ejecutiva del CONAM.

Art. 12 Responsabilidad Social Empresarial.

Las empresas públicas o privadas dentro de su política de responsabilidad social empresarial deberán destinar recursos económicos y promover acciones que garanticen la aplicación de los beneficios y derechos contenidos en la presente Ley a favor del Adulto Mayor, todo en base a lo establecido en el párrafo final del artículo 7 de la presente Ley.

TÍTULO III

ÓRGANO DE GOBIERNO, MEDIDAS DE PROTECCIÓN Y DISPOSICIONES FINALES

Capítulo I

Del Consejo Nacional y de la Secretaría Ejecutiva

Art. 13 Creación.

Créase el Consejo Nacional del Adulto Mayor designado por las siglas CONAM, como órgano deliberativo, consultivo y resolutorio con las facultades establecidas en la presente Ley.

Art. 14 Integración del Consejo.

El Consejo Nacional del Adulto Mayor (CONAM), estará integrado en forma permanente por la máxima autoridad de las Instituciones y Entidades siguientes:

1. Ministerio de la Familia, Adolescencia y Niñez, quien lo preside;
2. Ministerio de Salud;
3. Instituto Nicaragüense de Seguridad Social;
4. Asociación de Municipios de Nicaragua;
5. Un representante de las Asociaciones legalmente constituidas vinculadas al tema del Adulto Mayor;
6. Un Representante del Consejo Superior de la Empresa Privada;
7. Un Representante del Consejo Nacional de la Micro Pequeña y Mediana Empresa; y
8. Un Representante del Consejo Nacional de Universidades.

Serán invitadas, con voz pero sin voto, otras Instituciones o Entidades que decida este Consejo cuando el tema así lo requiera.

Los miembros del CONAM tendrán un suplente con las mismas facultades en ausencia del titular, quien será nombrado por las instituciones o entidades correspondientes.

En caso de empate en las decisiones de este Consejo, el Presidente tendrá voto dirimente.

Art. 15 Atribuciones del Consejo.

El Consejo Nacional del Adulto Mayor tendrá las atribuciones siguientes:

1. Proponer al Poder Ejecutivo políticas y planes en materia de protección y atención integral al Adulto Mayor.
2. Promover capacitaciones sobre políticas dirigidas a la protección y atención integral del Adulto Mayor.
3. Promover y difundir los derechos y deberes a favor del Adulto Mayor.
4. Velar por el cumplimiento de declaraciones, convenios, leyes, reglamentos y demás disposiciones conexas, referentes a la protección de los derechos del Adulto Mayor.
5. Promover la suscripción y ratificación de los convenios y tratados internacionales a favor del Adulto Mayor.
6. Velar por la implementación y cumplimiento de los programas, proyectos y servicios que ejecutan las instituciones públicas y privadas a favor del Adulto Mayor, principalmente el Instituto Nicaragüense de Seguridad Social, el Ministerio de Salud, Ministerio de la Familia, Adolescencia y Niñez y demás carteras del sector social.
7. Promover la actualización y armonización de la legislación nacional, para el cumplimiento efectivo de los derechos y deberes del Adulto Mayor.
8. Promover la realización de investigaciones, estudios y diagnósticos relacionados a la temática del Adulto Mayor.
9. Gestionar recursos ante organismos públicos y privados, nacionales e internacionales, para fortalecer el Fondo Nacional del Adulto Mayor, que garantice la ejecución de programas y proyectos específicos a favor del Adulto Mayor.
10. Promover y fomentar la participación de la sociedad y la familia en las acciones de inserción que se ejecuten a favor del Adulto Mayor.
11. Conocer el contenido de los informes anuales de las instituciones del Estado y Organismos No Gubernamentales que ejecutan programas y servicios del Adulto Mayor.
12. Aprobar su reglamento interno.
13. Las demás atribuciones que establezca el Reglamento de la presente Ley y se consideren necesarias para el desarrollo de las actividades en beneficio del bienestar y la protección del Adulto Mayor.

Art. 16 Sesiones.

El Consejo Nacional del Adulto Mayor (CONAM), sesionará ordinariamente una vez cada dos meses y extraordinariamente, cuando lo soliciten por escrito al menos tres de sus miembros o el Presidente del Consejo. La convocatoria deberá hacerse con un mínimo de cuarenta y ocho horas de antelación. Las sesiones se harán en las instalaciones del Ministerio de la Familia, Adolescencia y Niñez o en cualquier otro lugar que designe el Presidente del Consejo.

Art. 17 Quórum.

El quórum se constituye con la mitad más uno de todos los integrantes del Consejo y las decisiones se tomarán con la mayoría absoluta de los presentes.

Art. 18 Secretaría Ejecutiva.

La Secretaría ejecutiva es la instancia que ejecuta y da seguimiento a las diferentes resoluciones, acuerdos y decisiones del Consejo Nacional del Adulto Mayor (CONAM). Tendrá su sede en Managua y formará parte de la estructura administrativa del Ministerio de la Familia, Adolescencia y Niñez, quien deberá asignarle de su presupuesto los recursos financieros y humanos necesarios para su funcionamiento.

La Secretaría Ejecutiva deberá contar con el personal suficiente y apropiado que permita el desempeño óptimo de sus funciones, incluyendo la atención, apoyo y orientación al Adulto Mayor.

Art. 19 Funciones de la Secretaría Ejecutiva.

Son funciones de la Secretaría Ejecutiva las siguientes:

1. Cumplir y velar por el cumplimiento de los acuerdos y resoluciones emanadas del CONAM.
2. Preparar informe bimensual de seguimiento y evaluación sobre la ejecución de los acuerdos y resoluciones del CONAM y someterlos a su consideración.
3. Convocar y organizar por instrucciones del Presidente del CONAM las reuniones ordinarias o extraordinarias que se realicen.
4. Promover y canalizar la comunicación del CONAM con las entidades respectivas.
5. Servir de enlace entre el CONAM y las entidades públicas y privadas.
6. Coordinar con la Dirección de Atención al Adulto Mayor y Personas con discapacidad del Ministerio de la Familia, Adolescencia y Niñez, las acciones y actividades que se desarrollen a favor del Adulto Mayor.
7. Las demás funciones que se deriven del Reglamento de la presente Ley.

Capítulo II Medidas de Protección y Sanciones

Art. 20 Protección Legal del Adulto Mayor.

Todos los actos de violencia institucional o intrafamiliar, física, psicológica, económica, sexual u otros, en contra del Adulto Mayor serán sancionados administrativa o penalmente de acuerdo con la legislación nacional vigente.

Art. 21 Infracciones y Sanciones.

Las infracciones por violaciones por parte de los servidores públicos a lo establecido en la presente Ley, serán tenidas como falta grave y serán sancionados conforme al régimen laboral aplicable que le corresponda.

En el caso que la infracción sea cometida por parte de las empresas pertenecientes al sector privado, las mismas serán del conocimiento y sanción por parte de la Dirección de Atención al Adulto Mayor y Personas con discapacidad del Ministerio de la Familia, Adolescencia y Niñez, en base a disposiciones reglamentarias que se desarrollen para tal efecto.

Art. 22 Cuido del Adulto Mayor.

Toda persona natural o jurídica que por el desarrollo de sus funciones tenga a su cargo de manera directa o indirecta, el cuidado y trato de un Adulto Mayor, está en la obligación de velar por la buena atención, trato respetuoso y cuidado especializado. Asimismo está en la obligación de denunciar ante el Ministerio de la Familia, Adolescencia y Niñez, cualquier maltrato físico, inhumano o descuido deliberado en la atención del Adulto Mayor. Este Ministerio ante cualquier denuncia deberá proceder a la respectiva investigación y hacer el expediente que permita aplicar las sanciones que correspondan.

Capítulo III Disposiciones Finales

Art. 23 Suministro de información.

Las instituciones públicas o privadas están en la obligación de suministrar al CONAM cualquier información relacionada con este tema y que sea requerida de acuerdo a la Ley No. 621, "Ley de Acceso a la Información Pública".

La negativa o el retraso injustificado de brindar esta información, se considerará falta grave por parte de la institución o el funcionario responsable.

Art. 24 Acreditación de las Instituciones que atienden al Adulto Mayor.

Las instituciones públicas o privadas que brinden atención o servicios al Adulto Mayor o que tengan programas y proyectos de apoyo para con la tercera edad, tendrán un plazo no mayor de cuatro meses, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, para acreditarse ante la Secretaría Ejecutiva del CONAM del Ministerio de la Familia, Adolescencia y Niñez. Asimismo, anualmente o cuando el CONAM se lo solicite, deberán informar y rendir cuentas de la ejecución de sus programas y proyectos relacionados con el Adulto Mayor.

Art. 25 Derogaciones.

Se deroga el Decreto No. 93-2002, Creación del Consejo Nacional del Adulto Mayor, publicado en La Gaceta, Diario Oficial No. 187 del 3 de octubre del año 2002.

Art. 26 Reglamento.

La presente Ley será reglamentada por el Presidente de la República.

Art. 27 Vigencia.

La presente Ley entrará en vigencia tres meses posteriores a su publicación en la Gaceta Diario Oficial.

Dado en la Sala de Sesiones de la Asamblea Nacional. Managua, a los seis días del mes de mayo del año dos mil diez. **Ing. René Núñez Téllez**, Presidente de la Asamblea Nacional. **Dr. Wilfredo Navarro Moreira**, Secretario de la Asamblea Nacional.

Por tanto. Téngase como Ley de la República. Publíquese y Ejecútese. Managua, veintiocho de Mayo del año dos mil diez. **DANIEL ORTEGA SAAVEDRA**, PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE NICARAGUA.

Asamblea Nacional de la República de Nicaragua.

Complejo Legislativo Carlos Núñez Téllez.

Avenida Peatonal General Augusto C. Sandino

Edificio Benjamin Zeledón, 7mo. Piso.

Teléfono Directo: 22768460. Ext.: 281.

Enviar sus comentarios a: [División de Información Legislativa](#)

Nota: Cualquier Diferencia existente entre el Texto de la Ley impreso y el publicado aquí, solicitamos sea comunicado a la División de Información Legislativa de la Asamblea Nacional de Nicaragua.

Anexo No.7

Normas Jurídicas de Nicaragua

Materia: Municipal

Rango: Leyes

LEY DE REFORMAS A LA LEY No 40, "LEY DE MUNICIPIOS"

LEY No. 792, Aprobada el 31 de Mayo del 2012

Publicada en La Gaceta No 109 del 12 de Junio del 2012

El Presidente de la República de Nicaragua

A sus habitantes, Sabed:

Que,

LA ASAMBLEA NACIONAL

Ha ordenado la siguiente:

LEY DE REFORMAS A LA LEY No. 40, "LEY DE MUNICIPIOS"

Artículo Primero: Reforma a la Ley No. 40, Ley de Municipios, publicada en La Gaceta, Diario Oficial No. 155 del 17 de agosto de 1988.

Se reforman los artículos 25, 26, 28 numeral 15, 29, 34, 36, 71 y 72 de la Ley No. 40, "Ley de Municipios", publicada en La Gaceta, Diario Oficial No. 155 del 17 de agosto de 1988, cuyo texto reformado y refundido, fue publicado en La Gaceta, Diario Oficial No. 162 del 26 de agosto de 1997. Los artículos reformados se leerán así:

"Arto. 25. La máxima autoridad normativa del gobierno local es el Concejo Municipal, quien será el encargado de establecer las directrices fundamentales de la gestión municipal en los asuntos económicos, políticos, sociales y ambientales del Municipio, el que podrá convocarse en Concejo Municipal Ampliado, cuando así lo demande las circunstancias y necesidades.

Arto. 26. El Concejo Municipal está integrado por el Alcalde o Alcaldesa, el Vice Alcalde o Vice Alcaldesa y los Concejales electos.

Los candidatos a Alcaldes o Alcaldesas, Vice Alcaldes o Vice Alcaldesas que obtengan la segunda mayor votación se incorporarán a los Concejos Municipales como concejales propietarios y suplentes respectivamente.

La integración del Concejo Municipal está determinada por la cantidad de población en el territorio

respectivo, y establecida de la siguiente manera:

- 1) En aquellos municipios que tengan una población menor a 30 mil habitantes, el Concejo Municipal estará integrado por diecisiete concejales o concejales propietarios y propietarias con sus respectivos suplentes, incluyendo Alcalde o Alcaldesa, el Vice Alcalde o Vice Alcaldesa y los candidatos o candidatas a Alcalde o Alcaldesa, que obtenga la segunda mayor votación.
- 2) En aquellos Municipios con una población mayor a treinta mil habitantes, pero menor o igual a cincuenta mil habitantes, el Concejo Municipal estará integrado por veintitrés concejales o concejales propietarios y propietarias con sus respectivos suplentes, incluyendo Alcalde o Alcaldesa, el Vice Alcalde o Vice Alcaldesa y los candidatos o candidatas a Alcalde o Alcaldesa, que obtengan la segunda mayor votación.
- 3) En aquellos Municipios con población mayor a cincuenta mil habitantes pero menor o igual a cien mil habitantes, el Concejo Municipal estará integrado por veintiocho concejales o concejales propietarios y propietarias con sus respectivos suplentes, incluyendo Alcalde o Alcaldesa, el Vice Alcalde o Vice Alcaldesa y los candidatos o candidatas a Alcalde o Alcaldesa, que obtengan la segunda mayor votación.
- 4) En aquellos Municipios con una población mayor a cien mil habitantes pero menor o igual a ciento cincuenta mil habitantes, el Concejo Municipal estará integrado por treinta y cinco concejales o concejales propietarios y propietarias con sus respectivos suplentes, incluyendo Alcalde o Alcaldesa, el Vice Alcalde o Vice Alcaldesa y los candidatos o candidatas a Alcalde o Alcaldesa, que obtengan la segunda mayor votación.
- 5) En aquellos Municipios con una población mayor a ciento cincuenta mil habitantes pero menor o igual a doscientos mil habitantes, el Concejo Municipal estará integrado por cuarenta concejales o concejales propietarios y propietarias con sus respectivos suplentes, incluyendo Alcalde o Alcaldesa, el Vice Alcalde o Vice Alcaldesa y los candidatos o candidatas a Alcalde o Alcaldesa, que obtengan la segunda mayor votación.
- 6) En los municipios cuya población sea superior a los doscientos mil habitantes, el Concejo Municipal estará integrado por cincuenta concejales o concejales propietarios y propietarias con sus respectivos suplentes, incluyendo Alcalde o Alcaldesa, el Vice Alcalde o Vice Alcaldesa y los candidatos o candidatas a Alcalde o Alcaldesa, que obtengan la segunda mayor votación.
- 7) En el caso específico del Municipio de Managua, el Concejo Municipal estará integrado por ochenta concejales o concejales propietarios y propietarias con sus respectivos suplentes, incluyendo Alcalde o Alcaldesa, el Vice Alcalde o Vice Alcaldesa y los candidatos o candidatas a Alcalde o Alcaldesa, que obtengan la segunda mayor votación.

Los suplentes de todos los Concejales y Concejales Propietarios y Propietarias electos y anteriormente referidos, se incorporarán al Concejo cuando corresponda en la forma establecida por la presente Ley.

Arto. 28. Son atribuciones del Concejo Municipal:

- 1) Discutir y decidir el Plan de Desarrollo Municipal y definir anualmente las metas de desarrollo integral del Municipio, buscando el equilibrio económico, social y ecológico de todas las partes del territorio y de todos los estratos de la población municipal.
- 2) Presentar ante la Asamblea Nacional iniciativas de Ley en materia de su competencia.

3) Solicitar a la Asamblea Nacional la modificación de los límites municipales o creación de nuevos municipios sin perjuicio de lo establecido en el artículo 5 de la presente Ley.

4) Dictar y aprobar Ordenanzas y Resoluciones municipales.

5) Garantizar el mejoramiento de las condiciones higiénico sanitarias de la comunidad y la protección del medio ambiente, con especial énfasis en las fuentes de agua potable, suelos y bosques, y la eliminación de residuales líquidos y sólidos.

6) Emitir opinión respecto a los contratos o concesiones de explotación de los recursos naturales ubicados en su circunscripción.

Una vez solicitada la opinión del Concejo Municipal, se procederá a integrar una comisión bipartita entre autoridades nacionales y municipales, la que conocerá de la misma en un plazo no mayor de treinta días; vencidos éstos, el Concejo Municipal deberá emitir su opinión, para ser tomada en cuenta por la autoridad competente, sin perjuicio del posterior ejercicio de las acciones y recursos legales pertinentes por parte del municipio.

7) Aprobar la composición e integración de los Comités de Desarrollo para la planificación y ejecución de proyectos y obras municipales, tanto comunales como aquéllos que incidan en el desarrollo económico social del municipio y recibir informes periódicos de los avances en la ejecución de los mismos.

8) Autorizar y supervisar los proyectos de inversión pública a ser ejecutados en el municipio y tomar las acciones legales pertinentes en la defensa del patrimonio e intereses del municipio.

9) Promover la participación de la empresa privada en la contratación de las prestaciones de los servicios públicos municipales, con el propósito de mejorarlos y ampliarlos, fomentando la competencia en el otorgamiento de las concesiones; asimismo, promover la participación de la población en el trabajo comunitario, para la realización de acciones y obras de interés social municipal que así lo requieran.

10) Conocer, discutir y aprobar el Proyecto de Plan de Arbitrios del Municipio y sus Reformas, con base en la legislación tributaria municipal y someterlo a la aprobación de la Asamblea Nacional.

11) Discutir y aprobar las relaciones públicas nacionales e internacionales del Municipio, entre ellas, las relaciones de hermanamiento con Municipios del país o de otros países, de solidaridad o cooperación, y de ayuda técnica y económica, todo de conformidad con las leyes de la materia.

12) Conocer, discutir y aprobar el Presupuesto Municipal, sus reformas o modificaciones y supervisar su ejecución.

13) Aprobar la creación de las instancias administrativas y órganos complementarios de administración en el ámbito territorial del municipio, necesarias para fortalecer la participación de la población, mejorar la prestación de servicios e imprimir mayor eficacia en la gestión municipal. Dicha atribución se regulará en el Manual de Organización y Funciones de la Municipalidad.

14) Elaborar y aprobar el Reglamento Interno de Organización y Funcionamiento del Concejo Municipal.

15) Elegir de su seno al Secretario del Concejo Municipal, cuyas atribuciones se determinarán en el

Reglamento de la presente Ley. En la misma sesión, deberá elegirse a un Concejal Propietario que lo supla ante ausencia temporal o definitiva.

16) Acordar con el voto favorable de las dos terceras partes de sus miembros, la realización de auditorías externas sobre las finanzas municipales, y con esta misma votación, solicitar al Consejo Superior de la Contraloría General de la República, la creación de la Unidad de Auditoría Interna y el nombramiento del Auditor Interno, todo de conformidad con la ley de la materia.

17) Conocer para su aprobación trimestral y anual los Estados Financieros, así como los Informes sobre la ejecución presupuestaria que le presente el Alcalde o Alcaldesa.

18) Aprobar el Manual de Organización y Funciones de la Municipalidad.

19) Conocer, discutir y aprobar las operaciones de Crédito Municipal.

20) Conocer, aceptar o rechazar donaciones al Municipio.

21) Aprobar enajenaciones o gravámenes a cualquier título de bienes municipales particulares o de derechos pertenecientes al Municipio, con el voto favorable de al menos las cuatro quintas partes del total de miembros del Concejo, con las limitaciones, requisitos y procedimientos previstos en las leyes reguladoras del patrimonio estatal.

22) Requerir del Alcalde o Alcaldesa, periódicamente o cuando lo juzgue necesario, la información sobre el desarrollo de la gestión municipal.

23) Autorizar las salidas del territorio nacional del Alcalde o Alcaldesa, Vice-Alcalde o Vice-Alcaldesa cuando sea mayor de quince días; en ningún caso, ambos funcionarios podrán ausentarse simultáneamente del país.

24) Resolver sobre la suspensión o pérdida de la condición de Alcalde, Alcaldesa, Vice-Alcalde, Vice-Alcaldesa, Concejal y Concejales, en los casos previstos en los artículos 23 y 24 de la presente ley, e incorporar a quien corresponda.

25) Elegir de su seno al sustituto del Vice-Alcalde o Vice-Alcaldesa, en caso que éstos asuman el cargo de Alcalde o Vice-Alcaldesa o pierdan su condición.

26) Organizar y dirigir, por medio del Alcalde o Alcaldesa, la Inspectoría municipal para vigilar e inducir al cumplimiento de las ordenanzas municipales en los asuntos de su competencia.

27) Definir y asignar las atribuciones al Vice-Alcalde o Vice Alcaldes a quien desempeñar á funciones específica, administrativas o de supervisión, sin detrimento de aquéllas establecidas por la ley.

28) Conocer y aprobar los presupuestos, balances y estados financieros de las empresas municipales que le presente el Alcalde o Alcaldesa.

29) Las demás que le señalen la presente Ley y su Reglamento y las que le confieran otras leyes de la República.

Arto. 29. Cada Concejo Municipal determinará en su presupuesto el monto de las remuneraciones del Alcalde o Alcaldesa, el Vice Alcalde o Vice Alcaldesa y el Secretario o Secretaria y el de las dietas a que tendrán derecho sus Concejales o Concejales por la asistencia cumplida a las sesiones del mismo, de conformidad con la Ley de Régimen Presupuestario Municipal, la que

establecerá los límites mínimos y máximos para cada categoría de ingresos municipales. El Alcalde o Alcaldesa, el Vice Alcalde o Vice Alcaldesa y el Secretario o Secretaria no devengarán dieta por la participación en las sesiones del Concejo.

En ningún caso, los funcionarios y funcionarias municipales por elección popular o por designación, podrán devengar un salario u obtener cualquier otro ingreso o ventaja pecuniaria que en suma supere al salario que devenga un Ministro de Estado

El ejercicio del cargo de Concejal o Concejala en propiedad es incompatible con el desempeño de los cargos de Ministro, Vice Ministro, Presidente o Director de Entes Autónomos y Gubernamentales, de miembro de los Consejos Regionales de la Costa Atlántica, de director de empresas públicas nacionales y de Delegado Departamental y Municipal de los Poderes del Estado.

En este caso, mientras duren las circunstancias que ocasionan la incompatibilidad, el Concejal o Concejala será suspendido en el ejercicio de su cargo. Ningún Concejal o Concejala en propiedad podrá desempeñar cargo alguno en la administración municipal, sin perjuicio de su integración en comisiones técnicas o investigativas del Concejo.

Exceptuando el caso del Servicio Civil y la Carrera Administrativa, se prohíben los nombramientos del cónyuge, acompañante en unión de hecho estable o de personas que tengan parentesco dentro del cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad con el Alcalde, el Vice-Alcalde, los Concejales o con la autoridad que hace el nombramiento.

Arto. 34. Son atribuciones del Alcalde o Alcaldesa:

- 1) Dirigir y presidir el Gobierno Municipal.
- 2) Representar legalmente al Municipio.
- 3) Nombrar delegados del Municipio ante las instancias de coordinación inter institucional, públicas y privadas.
- 4) Dictar y publicar bandos y acuerdos.
- 5) Publicar las Ordenanzas y Resoluciones Municipales aprobadas por el Concejo.
- 6) Promover la participación e inserción del Municipio en todo proceso de planificación de nivel superior al municipal.

EL Alcalde o Alcaldesa, con el apoyo de la Vice Alcaldesa o Vice Alcalde participarán en el desarrollo y aplicación del Sistema de Planificación Municipal para el Desarrollo Humano (SPMDH). El objetivo general de este sistema es la participación directa de las organizaciones de hombres y mujeres en la toma de decisiones en todas sus fases y etapas.

El sistema debe realizarse con prácticas de género que logre la integración activa de las mujeres en la construcción de estrategias, definición de inversiones y en los procesos de rendición de cuentas y cierre de presupuestos anuales, como parte del ejercicio ciudadano de control social.

En este proceso del Sistema de Planificación Municipal para el Desarrollo Humano, los municipios deberán incorporar información cuantitativa desagregada por género y edad, así como información cualitativa, tanto en los diagnósticos como en la definición de estrategias, programas, planes, proyectos, servicios y asignación de recursos, que permitan medir el impacto de los gastos e

inversiones en la reducción de las brechas de género y de recuperación de los derechos de las mujeres.

7) Convocar y presidir las sesiones del Concejo Municipal y del Concejo Municipal Ampliado.

8) Cumplir y hacer cumplir las decisiones tomadas por el Concejo Municipal.

9) Elaborar y presentar al Concejo Municipal el Proyecto de Presupuesto Anual, así como sus reformas o modificaciones, con amplia participación de los ciudadanos y ciudadanas, mediante la aplicación de la democracia directa y el ejercicio del poder ciudadano.

10) Elaborar y presentar al Concejo Municipal para su aprobación, el Proyecto de Plan de Arbitrios, así como sus reformas o modificaciones

11) Dar a conocer a la población, en conjunto con el Vice Alcalde o Vice Alcaldesa, el Presupuesto Municipal, sus reformas o modificaciones, el Informe Final sobre su ejecución y otros documentos que el Concejo Municipal determine, entre estos, un Informe sobre el impacto de Equidad de Género en el Presupuesto Municipal, en base a indicadores de género, que permitan medir el impacto en la reducción de brechas de género y garantizar la restitución de derechos de las mujeres en cada Municipio.

El Presupuesto Municipal, deberá ser elaborado en base al Principio de Enfoque con Equidad de Género, según el cual en las distintas fases del ciclo presupuestario, se garantizará una distribución del gasto adecuado y justo, encaminado a satisfacer las necesidades diferenciadas entre hombres y mujeres, con el propósito de reducir las brechas de género y garantizar la restitución de derechos de las mujeres.

12) Administrar la prestación de los servicios públicos de competencia municipal.

13) Autorizar los pagos y disponer los gastos previstos en el Presupuesto Municipal y sus modificaciones aprobadas por el Concejo.

14) Rendir cuentas al Concejo Municipal y a los ciudadanos de la gestión económica desarrollada conforme al Presupuesto Municipal.

15) Someter a la consideración del Concejo para su discusión y aprobación las operaciones de crédito municipal.

16) Solicitar al Concejo Municipal la autorización para la enajenación de bienes o derechos particulares del Municipio, de conformidad con la legislación de la materia.

17) Organizar, dirigir, inspeccionar e impulsar, en conjunto con el Vice Alcalde o la Vice Alcaldesa, los servicios y obras municipales, con participación ciudadana.

18) Dirigir ejecutivamente la administración y al personal de servicio de la municipalidad y realizar su contratación dentro de los límites presupuestarios, de acuerdo con la ley que regule la carrera administrativa municipal, salvo lo dispuesto para el caso del Auditor Interno del Gobierno Municipal.

En la dirección de la administración municipal, el Alcalde elabora, junto con los responsables de las áreas, los planes y las metas anuales de cada unidad administrativa y controla su cumplimiento.

19) Nombrar y remover en su caso al Registrador del Estado Civil de las Personas y dirigir el trabajo de la dependencia a su cargo, con apego a la ley de la materia y a la dirección normativa y metodológica del Consejo Supremo Electoral.

- 20) Resolver los recursos administrativos de su competencia.
- 21) Sancionar las infracciones a los reglamentos, ordenanzas, resoluciones, acuerdos y demás disposiciones municipales, de conformidad con lo que éstos establezcan.
- 22) Elaborar el Manual de Organización y Funciones de la Municipalidad.
- 23) Proponer al Concejo Municipal el establecimiento de instancias administrativas en el ámbito territorial del Municipio, de acuerdo con lo establecido en el artículo 28, numeral 13 de la presente Ley.
- 24) Promover y mantener la comunicación con todos los sectores de la sociedad civil, en conjunto con el Vice Alcalde o Vice Alcaldesa.
- 25) Dirigir con el apoyo directo del Vice Alcalde o Vice Alcaldesa, el Comité Municipal de Emergencia y promover la integración de la población en la organización de la defensa civil del Municipio.
- 26) Acordar con la Policía Nacional las medidas necesarias para el aseguramiento del orden público y las labores meramente municipales, de conformidad con la ley.
- 27) Proponer al Concejo Municipal el establecimiento de relaciones de hermanamiento con municipios y ciudades del país y de otros países; asimismo, fomentar la solidaridad o cooperación internacional y la ayuda técnica y económica de acuerdo a las leyes.
- 28) La Alcaldesa o Vice Alcaldesa, dirigirá y coordinará la Secretaría de la Mujer; y
- 29) Las demás que le señalan la presente Ley y su Reglamento y las que le confieran otras leyes.

El Vice-Alcalde o Vice Alcaldesa sustituirá al Alcalde o Alcaldesa en caso de ausencia o imposibilidad temporal. En caso de falta definitiva se estará a lo dispuesto en el artículo 24 de la presente Ley.

El Vice Alcalde o Vice Alcaldesa, desempeñará las funciones siguientes:

- 1) Ser parte de la estructura de la Dirección Superior del Gobierno local con derecho pleno;
- 2) Coordinar el área social del gobierno local, en los ámbitos de salud, educación, cultura y turismo;
- 3) Coordinar y dirigir el área de servicios municipales referida a la limpieza pública;
- 4) Coordinar y dirigir el área de medio ambiente;
- 5) Representar al Gobierno Municipal en el Gabinete de Turismo;
- 6) Representar al Gobierno Municipal en el Gabinete de Educación, Cultura y Salud;
- 7) Apoyar al Alcalde o Alcaldesa en la organización, dirección e impulso de los servicios y obras municipales, con participación ciudadana;
- 8) Apoyar al Alcalde o Alcaldesa en la comunicación con todos los sectores de la sociedad civil, así

como su promoción;

9) Apoyar al Alcalde o Alcaldesa en la Dirección del Comité Municipal de Emergencia y promover la integración de la población en la organización de la defensa civil del Municipio; y

10) Las otras que le asigne el Concejo Municipal de acuerdo con el artículo 28 de la presente Ley, sin detrimento de las facultades del Alcalde.

Art o. 36. Los Municipios promoverán y estimularán la participación ciudadana en la gestión local, mediante la relación estrecha y permanente de las autoridades y su ciudadanía, y la definición y eficaz funcionamiento de mecanismos e instancias de participación, entre los cuales destacan los Cabildos Municipales y la participación en las sesiones de los Concejos Municipales y Concejos Municipales Ampliados, que son de naturaleza pública.

En cada Municipio se convocarán los Cabildos Municipales, que son asambleas integradas por los pobladores de cada Municipio, quienes participarán en los mismos, sin impedimento alguno, de manera libre y voluntaria para conocer, criticar constructivamente y contribuir con la gestión municipal.

Los Cabildos son el resultado de un proceso asambleario de consulta popular permanente, generada desde cada barrio, comarca y/o comunidad, sobre las necesidades y expectativas de cualquier índole comunal.

Los Cabildos Municipales serán presididos siempre por el Alcalde o Alcaldesa y el Concejo Municipal y se elaborará acta de celebración de los mismos. Hay dos clases de Cabildos: Ordinarios y Extraordinarios.

A) Cabildos Ordinarios:

Los Cabildos se reunirán ordinariamente cinco veces al año, uno de estos Cabildos será para discutir y aprobar el Presupuesto Municipal Anual, así como para conocer el Plan de Desarrollo Municipal, los otros cuatro Cabildos se desarrollarán cada tres meses a fin de revisar e informar de la ejecución y cumplimiento del Presupuesto Municipal.

Los Cabildos Ordinarios son de carácter obligatorio y serán convocados, al menos con quince días de anticipación a su realización, por el Alcalde o Alcaldesa, por acuerdo del Concejo Municipal o a iniciativa de los pobladores en la forma que lo establezca el Reglamento de la presente Ley.

B) Cabildos Extraordinarios:

Serán convocados, al menos con cuarenta y ocho horas de anticipación a su realización, por el Alcalde o Alcaldesa, por acuerdo del Concejo Municipal o, a iniciativa de la población, de conformidad a lo que establezca el Reglamento de la presente Ley. Se reunirán cuantas veces sean convocados para considerar entre otros:

1) Los asuntos que la población haya solicitado ser tratados públicamente; y

2) Los problemas y necesidades de la comunidad, con el fin de adecuar la gestión municipal y la participación de la población en la solución de los mismos.

Arto. 71. Referente al Presupuesto Municipal, se sujetará a lo dispuesto en la Ley No. 376, "Ley de Régimen Presupuestario Municipal".

Arto. 72. Lo relativo a la aprobación de créditos o deudas se regirá por lo establecido en la Ley No. 376, "Ley de Régimen Presupuestario Municipal".

Artículo Segundo: El Decreto Ejecutivo 52-97, “Reglamento a la Ley de Municipios”, dictado por el Presidente de la República el 5 de Septiembre de 1997 y publicado en La Gaceta, Diario Oficial No. 171 del 11 de septiembre de 1997, deberá ser reformado en lo concerniente a las reformas de la presente Ley en los artículos 25, 26, 28 numeral 15, 29, 36, 71 y 72 de la Ley No 40 “Ley de Municipios”.

Artículo Tercero: El aumento del número de Concejales estipulados en esta reforma no podrá ocasionar incremento de recursos financieros en concepto de salarios, dietas, viáticos o cualquier otra remuneración del que se destina al momento de la aprobación de la presente ley. Este monto presupuestario se dividirá entre el nuevo número de concejales.

Artículo Cuarto: El Concejo Municipal en un plazo no mayor a sesenta días a partir del inicio del período para el cual fueron electos, deberá incorporar la regulación de la convocatoria y funcionamiento de los Concejos Municipales Ampliados en el Reglamento Interno de Organización y Funcionamiento del Concejo Municipal.

Artículo Quinto: Para la correcta aplicación de la presente Ley, deróguese la legislación que se le oponga.

Artículo Sexto: Por ser la presente reforma de carácter sustancial se ordena que el texto de la Ley No. 40, Ley de Municipios, las reformas y adiciones de la Ley No. 261, Ley de reforma y adiciones a la Ley No. 40, las reformas de la Ley No. 786, Ley de reforma y adición a la Ley No. 40, la presente ley y la interpretación de la Ley No. 395, Ley de interpretación auténtica de los artículos 25 incisos d) y e) de la Ley 290 “Ley de organización, competencia y procedimientos del Poder Ejecutivo” y del inciso 12 literal b) del artículo 7 de la Ley 261 “Ley de reformas e incorporaciones a la Ley No. 40, Ley de Municipios”, sean integradas y publicadas en un solo texto en La Gaceta, Diario Oficial.

Artículo Séptimo: La presente Ley entrará en vigencia a partir de su publicación en La Gaceta, Diario Oficial.

Dada en la ciudad de Managua, en la Sala de Sesiones de la Asamblea Nacional de la República de Nicaragua, a los treinta y un días del mes de mayo del año dos mil doce. **Ing. René Núñez Téllez**, Presidente de la Asamblea Nacional. **Lic. Alba Palacios Benavidez**, Secretaria de la Asamblea Nacional.

Por tanto. Téngase como Ley de la República. Publíquese y Ejecútese. Managua, siete de Junio del año dos mil doce. **Daniel Ortega Saavedra**, Presidente de la República de Nicaragua.

**Asamblea Nacional de la República de Nicaragua.
Complejo Legislativo Carlos Núñez Téllez.
Avenida Peatonal General Augusto C. Sandino
Edificio Benjamin Zeledón, 7mo. Piso.**

Teléfono Directo: 22768460. Ext.: 281.

Enviar sus comentarios a: [División de Información Legislativa](#)

Nota: Cualquier Diferencia existente entre el Texto de la Ley impreso y el publicado aquí, solicitamos sea comunicado a la División de Información Legislativa de la Asamblea Nacional de Nicaragua.

ANEXO No.8



Los estudiantes universitarios exigen el desalojo de estos comerciantes en los alrededores del Gancho de Caminos. MANUEL ZAPATA/END.

En la actualidad en las ciudades de nuestro país es común ver esta situación que habla por sí sola.

ANEXO 9



Caminar por la capital no es una actividad agradable. Para hacerlo hay que aprender a sortear vehículos, muros, edificios, huecos. También a los buhoneros, la basura, y las áreas vedadas por los trabajos de construcción. **Es una ciudad sin tregua para el caminante.**

Anexo No.10



En esta foto podemos notar como la señora vestido de azul tiene que bajarse de la acera y caminar por el pavimento por la gran cantidad de desechos de construcción que se encuentran obstaculizando la vía peatonal. También se observa a una comerciante, sentada en una silla plástica obstruyendo a los peatones.

Anexo No.11



Sector de la parte este del mercado central de la ciudad de León, nótese como los comerciantes están usando las aceras para ubicar los maniqués y exhibir sus productos, obstruyendo la pasada. En el fondo de la acera se puede observar a esta totalmente obstruida.

Anexo No. 12



En primer plano, el compañero Br. Carlos Tercero, miembro del equipo investigador, aplicando instrumentos de recolección de información, en el sector del mercado central, atea de los módulos de la esquina de los bancos donde podemos observar como los comerciantes sacan sus productos a la acera obstaculizándola.

Anexo No. 13



Bra. Carmen Rodríguez, encuesta a un adulto mayor en el parque central de la ciudad de León, nótese el instrumento que usa el ancianito en su brazo derecho, lo que implica su problema de discapacidad que estos transeúnte padecen.

Anexo No. 14



Bra Ana Morales miembro del equipo investigador encuesta a otro de los ancianitos que fueron consultados en relación con los riesgos peatonales que estos viven al caminar en el centro histórico de la ciudad de León.