



Año 13, Enero-Julio 2026  
Fecha de recepción: 16 de junio 2025  
Fecha de aceptación: 14 de noviembre 2025

DOI: 10.5377/hyacs.v27i13.22810

# Peatones como agentes de riesgo: vacíos legales en la legislación penal y de tránsito nicaragüense

Pedestrians as Risk Agents: Legal Gaps in Nicaraguan Criminal and Traffic Legislation

- **Cristian Eliezer García López**  
cristianeliezergl2007@gmail.com  
<https://orcid.org/0009-0009-2628-2150>  
Universidad Nacional Autónoma de Nicaragua  
(Unan-Managua)
- **Yaneri Samantha Sánchez Maliaños**  
yanerisanchez00@gmail.com  
<https://orcid.org/0009-0008-0184-4834>  
Universidad Nacional Autónoma de Nicaragua  
(Unan-Managua)
- **Raisa Yasuri Mendieta Berrios**  
mendietaberriosraisa@gmail.com  
<https://orcid.org/0009-0006-4752-0523>  
Universidad Nacional Autónoma de Nicaragua  
(Unan-Managua)
- **Cristhel Jarely Torres Casco**  
torrezcristhel80@gmail.com  
<https://orcid.org/0009-0008-1234-937X>  
Universidad Nacional Autónoma de Nicaragua  
(Unan-Managua)
- **María de los Ángeles Ojeda Castillo**  
maria.ojeda@unan.edu.ni  
<https://orcid.org/0009-0001-3466-4185>  
Universidad Nacional Autónoma de Nicaragua  
(Unan-Managua)
- **Tiffany Daniels Torrez Amador**  
tiffanytorrez808@gmail.com  
<https://orcid.org/0009-0006-3746-7570>  
Universidad Nacional Autónoma de Nicaragua  
(Unan-Managua)

## Resumen

El presente artículo tiene como objetivo identificar las normas existentes y vacíos legales con relación a la responsabilidad de los peatones al momento de transitar en la vía, así como comprender cómo los conductores y peatones perciben estos comportamientos. Para este estudio se utilizó un enfoque mixto con predominio cualitativo, lo cual permitió analizar e interpretar las normas legales, su aplicación u omisión. Para esta investigación se aplicaron encuestas dirigidas a peatones y conductores, así como entrevistas a juristas penales. Los resultados de la investigación reflejan que tanto conductores como peatones se consideran agentes de riesgo en la vía, coincidiendo ambos sujetos de estudio, que debe plantearse una responsabilidad penal que incluya la figura del peatón imprudente en la vía pública. En conclusión, se evidencia la necesidad de realizar una revisión a las normas de tránsito con relación a la ambigüedad que existe en cuanto a responsabilidad establecida a conductores y peatones en la Ley 431 y en el Código penal de Nicaragua.

**Palabras clave:** *Conductores, imprudencia peatonal, peatones, responsabilidad penal, seguridad vial.*

## Abstract

The objective of this article is to identify the existing rules and legal gaps in relation to the responsibility of pedestrians when traveling on the road, as well as to understand how drivers and pedestrians perceive these behaviors. A mixed approach with a qualitative predominance was used, which allowed the analysis and interpretation of the legal norms, their application or omission. Similarly, surveys aimed at pedestrians and drivers were applied, as well as interviews with criminal lawyers. The results of the research reflect that both drivers and pedestrians are considered risk agents on the road; both subjects agreeing that criminal liability should be considered that includes the figure of the reckless pedestrian on public roads. In conclusion, it is evident that there is a need to review traffic regulations in relation to the ambiguity that exists in terms of responsibility established for drivers and pedestrians in Law 431 and in the Criminal Code of Nicaragua.

**Keywords:** *Drivers, pedestrian recklessness, pedestrians, criminal liability, road safety.*

---

## Introducción

El Código Penal de Nicaragua (CP) (2024) y la Ley 431, Ley para el Régimen de Circulación Vehicular e Infracciones de Tránsito (2024), forman parte de las herramientas jurídicas fundamentales para mantener y garantizar la seguridad vial. Sin embargo, dichas herramientas contemplan vacíos legales en cuanto a la responsabilidad de los peatones en la vía pública, esto considerando que según datos oficiales publicados en el portal web de la Policía Nacional (Policía Nacional, 2024), durante el año 2023 se registraron 1,014 personas fallecidas por accidentes de tránsito de los cuales el 26.6% fueron peatones, lo que equivale aproximadamente a 270 víctimas fatales. Esta cifra evidencia que más de una cuarta parte de los fallecidos en las vías públicas son peatones, lo que plantea la urgencia de revisar su rol dentro del sistema de tránsito. Para mayor delimitación temporal, la Policía Nacional reportó que en enero del año 2024 ocurrieron 784 colisiones a nivel nacional, que dejaron como resultado 22 personas fallecidas y 24 lesionadas, según el informe semanal de la Dirección de Seguridad de Tránsito Nacional, destacando que entre las principales causas está la imprudencia peatonal.

## Introducción

En Nicaragua, la recurrencia de eventos climáticos intensos ha evidenciado la necesidad de fortalecer enfoques de gestión de riesgo que trascienda respuestas reactivas y técnicas. La Organización de Naciones Unidas (ONU) destacan que la reducción del riesgo de desastres requiere procesos participativos, integración del conocimiento local y fortalecimiento de capacidades comunitarias (Oficina de las Naciones Unidas para la Reducción del Riesgo de Desastres, 2021; ONU, 2015). Desde esta perspectiva, la prevención implica protocolos institucionales, procesos de organización, aprendizajes y corresponsabilidad.

El municipio de Ciudad Sandino ha sido identificado como un territorio expuesto a inundaciones y deslizamientos (Instituto Nacional de Información de Desarrollo, 2008). El Sistema Nacional de Prevención, Mitigación y Atención a Desastres (2005), señala que las inundaciones en el municipio se pueden originar por el desborde de los cauces urbanos que atraviesa, el drenaje pluvial, su ubicación en la costa del Lago Xolotlán, específicamente en toda la zona costera hasta la costa de 42.156 metros sobre el nivel del mar (Instituto Nicaragüense de Estudios Territoriales, 2005). No obstante, la evidencia muestra que las comunidades no son únicamente espacios de vulnerabilidad, sino también territorios de capacidades, saberes y estrategias de respuesta construidas desde la experiencia cotidiana.

Por otro lado, los desastres no afectan de manera homogénea a la población. Cuando las lluvias intensas se prolongan y los cauces se desbordan, los impactos más severos recaen de forma desproporcionada sobre los grupos que habitan en condiciones de mayor vulnerabilidad social, económica y territorial. En Nicaragua, y de manera particular en el municipio de Ciudad Sandino, la época de lluvia se asocia de manera frecuente con inundaciones, deslizamientos, deterioro de viviendas precarias, interrupción de servicios básicos y un aumento sostenido de los riesgos para la seguridad y el bienestar de las familias. Estas problemáticas no solo evidencian los efectos cada vez más intensos del cambio climático, sino también las desigualdades estructurales que configuran el tejido social y territorial de las comunidades urbanas y periurbanas.

La gestión de riesgo de desastres ha evolucionado desde enfoques centrados en la respuesta a emergencias hasta perspectivas integrales que involucra prevención, mitigación y desarrollo sostenible (Lavell, 2015). Este enfoque reconoce que el riesgo se configura socialmente y que su reducción requiere poner atención en las condiciones de vulnerabilidad. Por su parte, la CEPAL (2019) destaca que la planificación territorial constituye un instrumento clave para reducir la exposición a amenazas, especialmente en territorios con crecimiento urbano no planificado. En este sentido, la gestión de riesgo se vincula con el desarrollo urbano y justicia territorial.

Nacional de Educación en todas sus modalidades “Bendiciones y Victorias” 2024-2026, con el Eje 2 de Educación en Valores, que fomenta la práctica de valores fundamentales de las personas, familias y comunidades, para el buen vivir y vivir con dignidad, basados en el amor a la vida, solidaridad, honestidad, responsabilidad, respeto, no violencia y cuidado a nuestra madre tierra, entre otros.

## **Materiales y métodos**

La presente investigación es de tipo aplicada, ya que responde a una problemática jurídica y social concreta, como es la falta de regulación penal específica sobre la conducta de los peatones en la vía. Según Ander-Egg (2011), “(...) la investigación aplicada busca el conocer para hacer, para actuar (modificar, mantener, reformar o cambiar radicalmente algún aspecto de la realidad social)” (p. 43).

El nivel de profundidad de la investigación es interpretativo, porque busca comprender el vacío normativo. Asimismo, se aplicó un enfoque interdisciplinario desde la percepción social del problema, pero también desde la perspectiva jurídica del derecho penal, ley de tránsito y los elementos de la criminología vial.

El enfoque de esta investigación es mixto con predominio de datos cualitativos, bajo el paradigma interpretativo, lo que permitió analizar e interpretar las normas legales, su aplicación u omisión, así como los discursos y estadísticas relacionadas con la conducta de los peatones en la vía. Este enfoque facilitó una comprensión integral del fenómeno, no solo desde la norma escrita, sino desde su dimensión social, fáctica y jurídica, pues como bien explican Hernández-Sampieri et al., (2014) “se enfoca en comprender los fenómenos, explorándolos desde la perspectiva de los participantes en un ambiente natural y en relación con su contexto” (p.358).

La investigación se realizó a partir de un muestreo por bola de nieve, el cual consiste en una técnica de muestreo no probabilístico. De acuerdo con Parra y Vázquez (2017):

Cada sujeto estudiado propone a otros, es decir se localiza a algunos individuos y estos conducen a otros y a su vez estos a otros hasta conseguir una muestra suficiente. Produciendo por ende a un efecto acumulativo parecido a una bola de nieve. Esta técnica es un método de muestreo no probabilístico y se realiza en la población en las que no se conocen a los individuos o bien no se puede acceder a ellos. (p.11)

Para esta técnica se creó una encuesta con preguntas semi abiertas y cerradas, que permitió comprender cómo los conductores y peatones perciben esta problemática, siendo ellos usuarios de la vía pública. También, se consideraron criterios de inclusión

como: tener licencia de conducción, ser nicaragüense y participar voluntariamente en la realización de la encuesta. En cuanto a los peatones, los criterios de inclusión fueron: tener disponibilidad para participar de forma voluntaria en la aplicación de la encuesta.

Como afirma Vizcaíno et al. (2023), es clave aplicar técnicas que permitan “que los participantes expresen sus puntos de vista, experiencias y percepciones de manera libre y completa. A través de este proceso, se busca obtener *insights* valiosos sobre el fenómeno de interés desde la perspectiva de los propios involucrados” (p. 9734).

Además, se realizaron tres entrevistas semiestructuradas dirigidas a penalistas especializados en la materia, debido a que se consideró fundamental obtener información directa y confiable para recopilar opiniones que sirvan de base para sugerir alternativas de regulación respecto a la responsabilidad penal de los peatones e identificar vacíos legales en la Ley 431 y el Código Penal de Nicaragua. Según expresan Taylor y Bogan (1986) se “entiende la entrevista como un conjunto de reiterados encuentros cara a cara entre el entrevistador y sus informantes, dirigidos hacia la comprensión de las perspectivas que los informantes tienen respecto a sus vidas, experiencias o situaciones” (p. 6). Mencionar, que para la realización de las entrevistas se obtuvo el consentimiento informado de los participantes, sin embargo, se optó por proteger sus datos.

En las entrevistas a expertos se analizaron categorías como el abordaje y tipificación de la conducta de peatones en el marco legal nacional, específicamente la Ley 431 y el Código Penal. En cuanto a las encuestas, se analizaron roles y conductas tanto de conductores como de peatones. Partiendo de una caracterización general de variables sexo, edad, tipo de medio de transporte y luego profundizando en variables como la percepción de comportamientos riesgosos.

## Resultados

Para la realización de esta investigación, entre otras personas, tres expertos penalistas fueron entrevistados. Ellos brindaron sus aportes en cuanto a la Ley 431, principalmente, si ellos consideran que esta aborda de manera adecuada o no la conducta de los peatones en la vía. A lo que respondieron:

No podría citar un artículo en específico, pero los peatones claramente cuentan con una normativa legal que establece sus obligaciones dentro de la vía pública (Entrevista 1).

Considero que los artículos 121 y 122 deben ser modificados y establecer multas, sanciones más severas a las personas que no utilizan los puentes ni los cruces peatonales, y que por su imprudencia puede ocasionar accidentes con resultados lamentables (Entrevista 2).

No, porque al momento de un levantamiento de accidente vulneran los derechos de los conductores habiendo evidencia de imprudencia peatonal (Entrevista 3).

De acuerdo con la respuesta brindada por el entrevistado 2, este refirió que los Art. 121 “obligación del peatón” y Art.122 “detención por accidentes de tránsito” que están incorporados en la Ley 431 deberían ser modificados, considerando las conductas imprudentes que tienen los peatones.

En cuanto a la pregunta de si existe en el Código Penal nicaragüense algún tipo penal que pueda ser aplicado directamente a los peatones que provoquen accidentes de tránsito y daños materiales a los conductores, los expertos expresaron que:

Sí, en la mayoría de los delitos por imprudencia no son establecidos únicamente para un sujeto pasivo o activo específico, por ello, se puede aplicar las normas que impliquen lesiones u homicidios, no necesariamente requiere de un artículo para accidentes de tránsito (Entrevistado 1).

Realmente en el código penal, no existe una figura que determine la responsabilidad del peatón, solo aplica a conductores, estos últimos responde por imprudencias, tanto penal como civil (Entrevistado 2).

Al momento no existe, pero es una amenaza hacia los conductores (Entrevistado 3).

Con respecto a la pregunta si se debería abordar jurídicamente la imprudencia peatonal en Nicaragua las penalistas respondieron que:

Con acciones administrativas, en ese hecho tendría que ser la Policía Nacional. Así como hay campañas dirigidas a los conductores debería haber campañas dirigidas a los peatones, que también les den sanciones y les obligue a cumplir con su responsabilidad (Entrevistado 1).

Estoy más que seguro, que, si pudiese multar a peatones que no respeten los cruces, ni puentes peatonales, obligándoles a responder con multas y trabajo en beneficio de la comunidad, tendrían un poco más de cuidado (Entrevistado 2).

Desde mi experiencia como ciudadano y abogado, lo mejor es hacer responsable de su imprudencia a cada uno de los implicados, por muy fuerte que sean los resultados (Entrevista 3).

En cuanto a la pregunta si consideran que una regulación más estricta hacia el peatón podría contribuir a una reducción significativa de accidentes de tránsito, los expertos refieren que:

Si, siempre y cuando vayan acompañados de acciones administrativas, puesto que la ley por sí sola no hará la diferencia (Entrevistado 1).

Creo que es obligación de la Dirección de Tránsito de la Policía Nacional hacer cumplir lo normado en la Ley 431. Haciendo cumplir las obligaciones como corresponde se evitarían situaciones lamentables (Entrevistado 2).

Si, pero sobre todo promover la promoción peatonal en las escuelas, universidades y medios de comunicación (Entrevista 3)

Asimismo, con el propósito de comprender la percepción de los conductores y peatones sobre comportamientos imprudentes que generan accidentes de tránsito, se aplicaron dos encuestas con una participación total de 65 personas. Cada instrumento referido desde el rol de conductores y peatones de la vía pública respectivamente, lo que permitió conocer las conductas de nuestro objeto de estudio y la responsabilidad de sus comportamientos.

En la encuesta aplicada a los conductores se obtuvo una participación de 34 personas de las cuales el 61, 8% eran hombres y el 38% mujeres, con un rango de edad entre los 19 a 54 años. La mayoría de los encuestados conduce vehículos livianos, principalmente, motos.

Los conductores encuestados identificaron como comportamientos riesgosos la imprudencia de los peatones al momento de cruzar la vía, seguido de no cruzar por zonas autorizadas, es decir, por los pasos de cebra, puentes peatonales o puntos autorizados por la Dirección de Seguridad de Tránsito Nacional. Asimismo, los conductores consideran que los peatones se muestran indiferentes ante el riesgo vial.

En ese mismo orden de ideas, los conductores señalaron algunas de las situaciones en las que los peatones representan un riesgo para la seguridad vial, resaltando entre las opciones más seleccionadas, el cruzar fuera de los pasos peatonales y el cruzar de forma repentina, y sin mirar a los lados. Ante la pregunta de que, si los peatones respetan las normas de tránsito, el 55, 9% marcó que algunos respetan, pero la mayoría no; seguido de un 41% que dice que no respetan las normas de tránsito y un 23% considera que el peatón desconoce sus obligaciones al circular en la vía. Asimismo, el 97% de los conductores refiere que los peatones deben responder penalmente cuando estos ocasionen un accidente de tránsito que implique daños materiales, lesiones o muerte de una persona.

Por otra parte, en la encuesta aplicada a los peatones se obtuvo una participación de 31 personas, distribuidos entre 61% mujeres y un 38% hombres, con un rango de edad entre los 17 a 50 años. La mayoría de los peatones identificaron entre los conductores que más cometen imprudencia a los motorizados con un 90,3%, seguido de los conductores de buses de transporte urbano colectivo. Cabe resaltar que los peatones coinciden que

los conductores tienen comportamientos agresivos e impacientes en la vía, siendo las conductas más peligrosas cometidas por los conductores, por ejemplo: el conducir hablando por celular, en estado de ebriedad y el exceso de velocidad.

Igualmente, se le preguntó al peatón si conoce sus obligaciones al momento de circular en la vía, de acuerdo con lo que establece la Ley 431, para lo cual el 51,6% refirió conocer la ley, versus el 48.4% quien dijo desconocer sus obligaciones como peatón. En cuanto a la pregunta sobre si él en su calidad de peatón, debería ser responsabilizado legalmente por acciones imprudentes que puedan ocasionar un accidente que derive en daños materiales, lesiones o muerte de una persona, el 100% de los encuestados respondió que sí deberían ser responsabilizados.

## Discusión

De acuerdo con la Ley 431, Ley para el Régimen de Circulación Vehicular e Infracciones de Tránsito en el Art. 3 se reconoce como accidente de tránsito a la “acción u omisión culposa cometida por cualquier conductor, pasajero o peatón en la vía pública o privada causando daños materiales, lesiones o muerte de personas, donde interviene por los menos un vehículo en movimiento”. En este sentido, la Ley 431 establece que el peatón es considerado también una parte esencial dentro de los accidentes de tránsito, sin embargo, en la investigación realizada se observa al peatón como un sujeto vulnerable que necesita de una protección en ese tipo de supuestos, pese a que la ley también dispone de algunos apartados, estos se ven opacados por la responsabilidad del conductor, que termina siendo uno de los principales implicados ante la falta de visibilidad en los accidentes de tránsito.

Por mencionar algunos artículos dentro de la Ley 431 se encontró el Art. 26 referido al “valor de multas por infracciones de tránsito”, en donde se destaca únicamente comportamientos imprudentes por parte del conductor con verbos claves como: conducir, girar, estacionar, participar, así como distintos vehículos que forman parte de las infracciones; sancionando únicamente a conductores y dejando de lado al peatón quien también incurre en infracciones de tránsito.

En ese mismo orden, el Art. 26 *ter ibis*, sobre la “prueba de concentración de alcohol en sangre”, que consiste en una prueba a la que están obligados los conductores, peatones y pasajeros que se vean involucrados en accidentes de tránsito. Sin embargo, el Art. 27 *bis* establece responsabilidad únicamente al conductor, lo que refleja ambigüedad acerca de la responsabilidad que también deben asumir los peatones.

La norma administrativa complementaria de la Ley 431 (2004), en su Art.31 de la detención de ciudadanos por accidente de tránsito establece que:

Sin perjuicio de lo que establece el Art. 27 de la Ley 431, se detendrá a ciudadanos involucrados en accidentes de tránsito solamente en aquellos casos donde del mismo resultaren personas muertas o lesionadas. El arresto domiciliario opera en los casos señalados en la Ley 431 en su Art. 122, y en la Ley 144, Art. 14. Se presumirá la culpabilidad del peatón que cruce la vía en los lugares no permitidos para ello. (Art.31)

En este sentido, y de acuerdo con lo expresado por los expertos penales, se evidencia que los peatones tienen la obligación de responder por las acciones que estos cometan, en función de la Ley. Sin embargo, en la aplicación los peatones no responden por sus acciones imprudentes generando una desproporción en la justicia lo que produce un desbalance judicial, al sancionar casi exclusivamente a los conductores, aun cuando la responsabilidad recae en el transeúnte, esto teniendo en cuenta la poca visibilidad de enunciados que mencionen el compromiso clave de los peatones a responder por su imprudencia.

Así mismo, Vargas Chávez, et al. (2021) destaca que, “los peatones de las vías públicas entonces, estamos obligados a adoptar un comportamiento diferente, adecuado, que permita lograr que los altos índices de accidentes de tránsito y contravenciones disminuyan” (p. 97). Esta afirmación refuerza que la falta de sanciones no elimina la responsabilidad moral ni social que los peatones poseen en la seguridad vial, sino que, en cambio necesitan ser más conscientes de sus acciones y del riesgo que estas representan.

En lo que respecta al Código Penal de Nicaragua, este establece los supuestos imprudentes que comúnmente son atribuidos a los conductores. Los artículos 141, 154 y 159 mencionan faltas penales por imprudencia, lesiones, delitos contra la vida y la exposición de personas al peligro u abandono. Estos hechos punibles son recurrentes en el marco de la seguridad vial, aplicable únicamente a conductores y como lo expresó el entrevistado 1, no contempla un sujeto activo o pasivo reemplazándose únicamente por el pronombre relativo “Quien”, pudiendo interpretarse como cualquier persona que cometa la omisión. Por consiguiente, en la aplicación de dichas faltas estos pueden ser atribuidos o normalizados únicamente a un sujeto en específico que cumpla la acción típica dentro del tipo penal, tomando en consideración los daños, más no al peatón imprudente, al ser considerado una de las principales víctimas dentro de los accidentes de tránsito y omitiendo por completo su posible imprudencia.

Lozano y Ocaña (2016) describen que:

Los conductores que son parte directa de los accidentes, pero que el accidente lo provocaron por evitar atropellar, chocar a peatones, motociclistas, automóviles, etc. también se dan a la fuga de la escena del accidente, la repuesta de ellos es que se pueden defender de mejor manera estando

en libertad, dado que siempre se dicta la medida de prisión preventiva sin importarte al operador de justicia las consecuencias de ello en la vida familiar o laboral (p.20).

Lo que indica que normalmente los peatones evaden sus responsabilidades, ocasionando una situación desventajosa para el conductor, quien al final puede enfrentar acciones policiales o judiciales debido a las consecuencias originadas por acciones imprudentes de los peatones. De acuerdo con el abogado Domingo Diogo en su declaración para el medio de comunicación Vos TV (2024) las normas jurídicas vigentes deberían sancionar la imprudencia peatonal cuando esta causa accidentes de tránsito. Asimismo, sugiere retener el documento de identidad del peatón que provoque accidentes de tránsito y multas pecuniarias.

En cuanto a la identificación de algunos comportamientos de riesgo, los conductores destacan la imprudencia de los peatones al cruzar por zonas no señalizadas por la Dirección de Seguridad de Tránsito Nacional (Pasos de cebra, puentes peatonales o puntos autorizados). De acuerdo con las notas informativas publicadas en El 19 Digital durante el periodo 2016 y 2019 se registraron 207 peatones fallecidos. La Comisionada General Vilma Reyes informó qué:

Los peatones en la vía no toman conciencia del significado de trasladarse de un lugar a otro sin tomar las medidas de precaución. La muerte de peatones se ha incrementado; en lo que va del año, llevamos 91 muertes de peatones por accidentes de tránsito. La mayoría son de la tercera edad (El 19 Digital, 2019).

Por consiguiente, con este estudio se considera pertinente la creación de una figura más específica de las responsabilidades legales que debe asumir el peatón considerando su comportamiento en la vía pública, tanto en la Ley 431, como en el Código Penal nicaragüense, en donde se aplique de forma directa una responsabilidad para aquel peatón que ponga en riesgo su vida y la de otros al cruzar la calle de forma imprudente.

Por otro lado, los peatones describen a los conductores como imprudentes al circular en la vía siendo los motorizados y conductores de transporte urbano colectivo, como los más imprudentes, agresivos e impacientes, aunado a la conducción en estado de ebriedad y el exceso de velocidad. La Comisionada General Vilma Reyes, de la Dirección de Tránsito Nacional de la Policía Nacional, brindó detalles, en la Revista En Vivo de Canal 4, expresando que:

Nosotros ya tenemos un parque vehicular de 1 millón 400; de ese millón 400, más del 52% es motorizado. Obviamente, así se mueve también la relación de los accidentes. ¿Quién tiene más accidente? Es el motorizado, quien tiene más fallecidos que los conductores de moto.

Un dato que es importante, debido a que no todos los peatones conocen sus obligaciones al momento de circular en la vía, por lo que se hace necesario reforzar las capacitaciones a todos los niveles, por lo tanto, no solo se trata de conocer las normas vigentes y obligaciones, sino de acatar dichas obligaciones incorporándolas dentro del comportamiento social y cultural para evitar una mayor exposición al momento de cruzar la vía. Cabe resaltar, que la Dirección de Seguridad de Tránsito Nacional trabaja en una campaña de sensibilización dirigida al sector motorizado titulada *Motorizado, Salvá tu Vida*, que incluye revisar documentación, respeto de las señales de tránsito y uso del casco, estrategia que está más enfocada al conductor por considerarlo el principal agente de riesgo.

Por lo anterior, se considera oportuno que estas campañas abarquen a ambos objetos de estudios considerando que tanto conductores como peatones son parte del comportamiento riesgoso en la vía. Asimismo, el 100% de los peatones encuestados refirieron que deberían ser responsabilizados legalmente por acciones imprudentes que puedan ocasionar un accidente, que derive en daños materiales, lesiones o muerte de una persona, respuesta que coincide con la brindada por los conductores, debido a que jurídicamente se interpretan como ambiguos algunos artículos establecidos en la Ley 431 y en el Código Penal.

Los conductores, peatones, así como los entrevistados, concuerdan en que los peatones deben asumir responsabilidades administrativas y penales, esto permitiría una disminución de los accidentes de tránsito que son provocados de forma imprudente por los peatones, destacando que se necesita un compromiso y cambio de actitud, para generar un cambio en la sociedad, principalmente en la educación vial.

## Conclusiones

Aunque se cuenta con la Ley 431, los penalistas consideran que en la práctica el peatón no responde por sus acciones imprudentes, lo que genera una desproporción en la justicia que generalmente termina en sanción al conductor. Si bien es cierto, los peatones son una de las partes más vulnerables dentro de la vía pública, se debe hacer conciencia que sus acciones no solo influye negativamente en su propia vida, sino en terceros y que por su conducta temeraria puedan verse implicados en accidentes fatales o que derivan en daños que no serán retribuidos económicamente.

Asimismo, se recomienda una revisión de la Ley 431 y del Código Penal de Nicaragua, teniendo en cuenta que las normativas vigentes no se corresponden al comportamiento temerario y a las conductas típicas atribuidas únicamente a los conductores, considerando en tal sentido como tipos penales atribuibles al peatón que cometan una acción que se considere imprudente y que responda de forma efectiva a los conductores agraviados.

Finalmente, es necesario concientizar a peatones, para que conozcan sus obligaciones al momento de transitar por la vía, debido a que la mayoría de las estrategias están más impulsadas hacia el conductor, siendo la educación vial un factor determinante para disminuir las malas prácticas que se cometen al momento de transitar en la vía.

## Listado de referencia

Ander-Egg, E. (2011). *Aprender a investigar: nociones básicas para la investigación social*. Editorial Brujas. <https://abacoenred.org/wp-content/uploads/2017/05/Aprender-a-investigar-nociones-basicas-Ander-Egg-Ezequiel-2011.pdf>

Asamblea Nacional de Nicaragua. *Ley 431 Ley para el Régimen de Circulación Vehicular e Infracciones de Tránsito*. Publicado en La Gaceta Diario Oficial No. 09, del 18 de enero de 2019. Nicaragua.

Asamblea Nacional de Nicaragua. *La Norma Administrativa Complementarias de la Ley 431, Ley para el Régimen de Circulación Vehicular e Infracciones de Tránsito*. Publicado en La Gaceta Diario Oficial No. 161, del 23 de agosto de 2004. Nicaragua. <http://legislacion.asamblea.gob.ni/Normaweb.nsf/3133c0d121ea3897062568a1005e0f89/dadcc2f0b97ee244062574c000648dc7>

Asamblea Nacional de Nicaragua. *Texto Consolidado. Ley No. 641. Ley Código Penal*. Aprobada el 14 de julio de 2023. Publicada en *La Gaceta Diario Oficial* N°. 32 del 20 de febrero de 2024. <http://legislacion.asamblea.gob.ni/Normaweb.nsf/3133c0d121ea3897062568a1005e0f89/c666a96aa982330c0625736100623636?OpenDocument>

Cerón, T. (08 de agosto de 2016). Policía Nacional insta a peatones a tener más cuidado en las vías. *El 19 Digital*. <https://www.el19digital.com/articulos/ver/titulo:45056-policia-nacional-insta-a-peatones-a-tener-mas-cuidado-en-las-vias>

Espín, G. & Medina, V. (2024). Responsabilidad penal del peatón en accidentes de tránsito: un análisis jurídico comparativo *Código Científico Revista de Investigación*. 5(1), 976-1007

Gobierno de Reconciliación y Unidad Nacional ([GRUN] (2021). *Plan Nacional de Lucha contra la Pobreza y para el Desarrollo Humano 2022-2026*. [https://www.pndh.gob.ni/documentos/pnlc-dh/PNCL-DH\\_2022-2026\(19Jul21\).pdf](https://www.pndh.gob.ni/documentos/pnlc-dh/PNCL-DH_2022-2026(19Jul21).pdf)

Gobierno de Reconciliación y Unidad Nacional [GRUN] (2024). *Estrategia de Educación en todas sus modalidades "Bendiciones y Victorias" 2024-2026*. [https://www.tecnacional.edu.ni/media/estrategiaseducacionnacional/Estrategia\\_Nacional\\_de\\_Educaci%C3%B3n22-07-24\\_compressed.pdf](https://www.tecnacional.edu.ni/media/estrategiaseducacionnacional/Estrategia_Nacional_de_Educaci%C3%B3n22-07-24_compressed.pdf)

Hernández, R., Fernández, C., y Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación*. Sexta edición. Mcgrawhill. Journal of Petrology, 369(1). [https://apiperiodico.jalisco.gob.mx/api/sites/periodicooficial.jalisco.gob.mx/files/metodologia\\_de\\_la\\_investigacion\\_-\\_roberto\\_hernandez\\_sampieri.pdf](https://apiperiodico.jalisco.gob.mx/api/sites/periodicooficial.jalisco.gob.mx/files/metodologia_de_la_investigacion_-_roberto_hernandez_sampieri.pdf)

Junqui Giler, R. & Velez Bailón, H. (2024). Análisis de responsabilidad penal de peatones como principales autores en infracciones y contravenciones de tránsito. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*, 8(3), 8521-8537. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/9787236.pdf>

Moyano Díaz, E. (1997). Teoría del Comportamiento Planificado e intención de infringir normas de tránsito en peatones. *Estudios de Psicología (Natal)*, 2, 335-348. <https://www.scielo.br/j/epsic/a/btQsMpdHX4YDztxrZCyFDBf/?format=pdf&lang=es>

Ocaña, C. y Lozano, J. (2016). "garantías legales y constitucionales para los conductores involucrados en accidentes de tránsito con resultados de muerte producidos por la irresponsabilidad del peatón". <http://repositorio.ulvr.edu.ec/bitstream/44000/685/1/T-ULVR-0914.pdf>

Policía Nacional de Nicaragua. (18 de abril de 2023). *21 personas Fallecidas en la última semana*. <https://www.policia.gob.ni/?p=102215>

Policía Nacional de Nicaragua. (9 de enero de 2024). *Transito Nacional continúa trabajando para reducir los accidentes*. <https://www.policia.gob.ni/?p=113997>

Parra, L., & Vázquez, M. (2017). Muestreo probabilístico y no probabilístico. *Licenciatura en*, 3. <https://www.gestiopolis.com/wp-content/uploads/2017/02/muestreo-probabilistico-no-probabilistico-guadalupe.pdf>

Sandino, N. (31 de mayo de 2017). Reportan 91 muertes de peatones en accidentes de tránsito. *El 19 Digital*. <https://www.el19digital.com/articulos/ver/57167-reportan-91-muertes-de-peatones-en-accidentes-de-transito>

Vargas-Chávez, P., Flores, E., Delgado, O. y Vargas-Rodríguez, P. (2021). Análisis de responsabilidad penal en infracciones de tránsito del peatón como víctima e irresponsable concurrente. *Dominio de las Ciencias*, 7(2), 87-104. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/8231821.pdf>

- Vizcaíno, P., Cedeño, R., y Maldonado, I. (2023). Metodología de la investigación científica: guía práctica. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*, 7 (4), 9723-9772. <https://ciencialatina.org/index.php/cienciala/article/view/7658/11619>
- Vega, L. (18 de octubre 2024). Imprudencia peatonal debería ser sancionada, propone abogado. *Vos TV*. <https://www.vostv.com.ni/nacionales/38746-imprudencia-peatonal-sancionada/>