

REPÚBLICA DE COLOMBIA
PEREIRA-RISARALDA
RAMA JUDICIAL



TRIBUNAL SUPERIOR DE PEREIRA
SALA DE DECISIÓN PENAL

Magistrado Ponente
JORGE ARTURO CASTAÑO DUQUE

Pereira, veintinueve (29) de noviembre de dos mil veintiuno (2021)

ACTA DE APROBACIÓN N° 945
SEGUNDA INSTANCIA

Acusado:	Humberto Antonio Sánchez Ospina
Cédula de ciudadanía:	94.406.974 expedida en Alcalá, (V.)
Delito:	Homicidio culposo
Víctima:	Octavio Losada Gómez
Procedencia:	Juzgado Primero Penal del Circuito con función de conocimiento de Dosquebradas (Rda.)
Asunto:	Decide apelación interpuesta por el apoderado de la víctima, contra el fallo absolutorio de diciembre 07 de 2018. SE CONFIRMA.

El Tribunal Superior del Distrito Judicial de Pereira pronuncia la sentencia en los siguientes términos:

1.- HECHOS Y PRECEDENTES

La situación fáctica jurídicamente relevante y la actuación procesal esencial para la decisión a tomar, se pueden sintetizar así:

1.1.- Los hechos fueron plasmados en el fallo objeto de revisión por el juzgado a quo de la siguiente manera:

“El día 24 de diciembre de 2011 el vehículo buseta de placas WHL-151 de servicio público, conducido por **HUMBERTO ANTONIO SÁNCHEZ OSPINA**, mientras transitaba por la calle 9 colisiona con una motocicleta que se desplazaba por la carrera 17, misma que conducía **OCTAVIO LOSADA**

GÓMEZ, persona que resultó lesionada, inmediatamente es trasladado a la clínica Santa Mónica de esta localidad y allí fallece”.

1.2.- En agosto 17 de 2017, ante el Juzgado Primero Penal Municipal con función de control de garantías de Dosquebradas (Rda.), la Fiscalía formuló imputación al señor **HUMBERTO ANTONIO SÁNCHEZ OSPINA**, a quien se le endilgó autoría en el punible de homicidio culposo -artículo 109 C.P.-, cargo que **NO ACEPTÓ**.

1.3.- El ente persecutor presentó escrito de acusación (octubre 02 de 2017) que fuera asignado al Juzgado Primero Penal del Circuito con función de conocimiento de Dosquebradas (Rda.), despacho ante el cual se llevaron a cabo las audiencias de formulación de acusación (enero 16 de 2018), preparatoria (abril 03 de 2018) y juicio oral (julio 04 de 2018), fecha esta última en la cual se emitió sentido de fallo de carácter absolutorio, y se dio lectura a la sentencia (diciembre 07 de 2018).

1.4.- Los fundamentos que tuvo en consideración la a quo para arribar a un fallo absolutorio fueron los siguientes:

En este caso quedó probado el hecho de tránsito ocurrido en diciembre 24 de 2011, concretamente en la intersección entre la carrera 17 con calle 9 de Dosquebradas, entre la buseta de placas WHL-151 conducida por **HUMBERTO SÁNCHEZ** y la motocicleta timoneada por OCTAVIO LOSADA GÓMEZ. Igualmente, se demostró con el informe forense estipulado por las partes, que la manera de muerte del señor LOSADA GÓMEZ fue violenta por accidente de tránsito, y la causa fue un trauma cráneo encefálico.

No obstante, en el asunto se debe excluir al acusado de la imputación del resultado lesivo, toda vez que existió una auto puesta en riesgo por parte de la víctima, quien atravesó de manera intempestiva y sin respetar la señal de PARE la vía por donde tenía prelación la buseta conducida por el señor **HUMBERTO SÁNCHEZ**.

La funcionaria GLORIA LUCÍA MORALES HENAO -agente de tránsito que atendió el caso-, declaró: (i) la buseta transitaba por la calle 9 y llevaba la prelación; (ii) la motocicleta transitaba por la carrera 17 y no respetó la señal de PARE; (iii) la buseta dejó una huella de frenado de 21 metros con la llanta trasera y huella de arrastre de 23 metros; (iv) como hipótesis para la motocicleta plasmó en el informe de accidente de tránsito "no respetar la señal de tránsito" y "no respetar la prelación de la vía"; (v) como hipótesis para la buseta señaló "exceso de velocidad"; (vi) no fijó fragmentos de la motocicleta porque estaban regados en la vía y en su criterio no constituía evidencia; (vii) hizo un bosquejo de lo ocurrido pero no lo aportó en el informe y reconoce que este documento lo elabora en la oficina; (viii) la velocidad en el sector es de 30 km/h; (ix) dibujó en el croquis la huella de frenado desde la intersección hasta la posición final de la buseta en su parte trasera; y (x) la huella final fue imposible tomarla en fotografía.

De acuerdo con la las hipótesis plasmadas por la agente de tránsito, se puede observar que la víctima tenía el poder de decidir si asumía el riesgo y el resultado, toda vez que conocía el peligro que afrontaba con su actuar, en atención a que el hecho de pasar por alto una señal de PARE genera un riesgo.

De acuerdo con lo probado tanto por la Fiscalía como por la defensa, se debe dar aplicación al principio de confianza que no es otra cosa que el sujeto obra confiado en que los demás actuarán dentro de los límites del riesgo permitido, y en el presente asunto el conductor de la buseta, quien transitaba por la calle 9, llevaba la prelación sobre la vía, y en su trayectoria no se encontraban señales de PARE; por tanto, él como actor vial, esperaba que los demás actuaran conforme a las normas de tránsito, lo que claramente no ocurrió por parte del señor OCTAVIO LOSADA, porque quedó demostrado que no respetó la señal de PARE.

En cuanto a la velocidad de la buseta, tal como lo manifestó el delegado del Ministerio Público, se convirtió en un aspecto no probado, como quiera que el perito en física del Instituto Nacional de Medicina Legal apoyó su dictamen en la huella de frenado plasmada en el croquis, para concluir que la buseta alcanzó una velocidad entre los 50 y 60 km/h. Empero, esa huella de frenado brilló por su ausencia en el juicio oral, pues al parecer quedó únicamente en la mente de la agente de tránsito, ello debido a que en la evidencia demostrativa que se ingresó por ambas partes, no se observa la huella de frenado que trató de hacer ver la testigo. Incluso, el declarante ANDERSON ALBERTO LÓPEZ -de la defensa- quien llegó al sitio de los hechos momentos después del accidente, no percibió ninguna huella de frenado, lo que se encuentra corroborado con las fotografías tomadas en la escena.

Sea como fuere -concluye- de tomarse como cierto que la buseta no redujo la velocidad al llegar a la intersección, tal situación se tornaría totalmente irrelevante, toda vez que ese actuar no fue la causa generadora del resultado, pues adicionalmente se debe entrar a analizar el fin de protección de la norma, y en este caso a quienes protege la disposición cuando establece que para cruzar la intersección se debe reducir la velocidad -artículo 74 CNT- es al peatón, no para prever que el conductor de otro vehículo va a omitir una señal de PARE.

1.5.- El apoderado judicial de la víctima se mostró inconforme con la decisión, y la impugnó.

2.- DEBATE

2.1.- Representante de la víctima -recurrente-

Pide se revoque el fallo absolutorio y en su lugar se condene al acusado, con fundamento en lo siguiente:

Una vez analizadas las pruebas y valoradas en su conjunto, la funcionaria de instancia descartó la hipótesis en la cual el señor **HUMBERTO SÁNCHEZ** creó un riesgo jurídicamente desaprobado. En este caso, la funcionaria GLORIA LUCÍA MORALES plasmó en su informe como hipótesis para el vehículo 2 - buseta-: "exceso de velocidad", y ello ingresó como prueba al juicio.

Esa hipótesis surge de los elementos encontrados en el lugar de los acontecimientos, ya que la testigo expresó que encontró una buseta con una huella de frenado de 21 metros con la llanta trasera y una huella de arrastre de 23 metros. Indicó la agente de tránsito que la huella de arrastre se produjo cuando la moto cae a la vía y es arrastrada, es decir, la buseta se llevó la motocicleta arrastrada por el pavimento sin poder detenerse hasta recorrer 23 metros, lo cual quedó fijado fotográficamente y consignado en el informe de hecho de tránsito que obra como prueba y fue ratificado por la señora GLORIA MORALES.

Si bien es cierto la citada funcionaria manifestó que en las fotografías no quedó claramente la huella de frenado por la imposibilidad de tomarlas dado que contrastaba con la sombra de las cuerdas de luz que se encontraban en el sector, no es menos cierto que también sostuvo que la había dibujado desde la intersección hasta la posición final de la buseta, parte posterior. Ese hecho cierto es desestimado por la falladora al adoptar el argumento del Ministerio Público, cuando en los alegatos conclusivos indicó que se trataba de una huella fantasma, y dijo que la misma solo aparece en el registro mental de la gente de tránsito y no en los registros fotográficos, con lo cual se desconoce que la prueba debe ser analizada de manera integral. Situación que dio lugar a que se desestimara el valor probatorio del informe del perito del Instituto de Medicina Legal, por haber tomado como único soporte el informe de tránsito, cuando es concluyente en establecer que la velocidad de la buseta alcanzó entre 50 y 60 km/h.

Se colige entonces que el señor **HUMBERTO SÁNCHEZ** sí transgredió la norma y creó un riesgo jurídicamente desaprobado, lo cual se tradujo en la muerte del señor OCTAVIO LOSADA GÓMEZ, toda vez que si el acusado hubiera atendido lo dispuesto en esa disposición reglamentaria, seguramente el desenlace de los hechos hubiera sido distinto.

2.2. Las demás partes e intervinientes guardaron silencio como no recurrentes.

2.3.- Debidamente sustentado el recurso, la funcionaria de primer nivel concedió en el efecto suspensivo y dispuso la remisión de los registros pertinentes a esta Corporación con el fin de desatar la alzada.

3.- Para resolver, **SE CONSIDERA**

3.1.- Competencia

La tiene esta Colegiatura de acuerdo con los factores objetivo, territorial y funcional a voces de los artículos 20, 34.1 y 179 de la Ley 906 de 2004 - modificado este último por el artículo 91 de la Ley 1395 de 2010-, al haber sido oportunamente interpuesta y debidamente sustentada una apelación contra providencia susceptible de ese recurso y por partes habilitadas para hacerlo - en nuestro caso el apoderado de la víctima -.

3.2.- Problema jurídico planteado

De conformidad con el principio de limitación que orienta los recursos, corresponde al Tribunal establecer si la decisión absolutoria proferida por la funcionaria de primer nivel se encuentra ajustada a derecho, en cuyo caso se dispondrá su confirmación; o, de lo contrario, se procederá a la revocación y al proferimiento de un fallo condenatorio como lo solicita el recurrente.

3.3.- Solución a la controversia

En principio debe indicarse que por parte de esta Colegiatura no se avizora irregularidad sustancial alguna de estructura o de garantía, ni error *in procedendo* de carácter insubsanable que obligue a la Sala a retrotraer la actuación a segmentos ya superados; en consecuencia, se procederá al análisis de fondo que en derecho corresponde.

De acuerdo con lo preceptuado por el artículo 381 de la Ley 906/04, para emitir un fallo de condena es indispensable que al juzgador llegue el conocimiento más allá de toda duda, no solo acerca de la existencia de la conducta punible atribuida, sino también de la responsabilidad de las personas involucradas, y que tengan soporte en las pruebas legal y oportunamente aportadas al juicio.

Como se indicó en precedencia, los hechos a los cuales se contrae la presente actuación acaecieron en diciembre 24 de 2011, aproximadamente a las 13:20 horas, en la intersección de la calle 9 con carrera 17 del vecino municipio de Dosquebradas (Rda.), cuando el automotor tipo buseta de placas WHL-151 conducido por el señor **HUMBERTO ANTONIO SÁNCHEZ OSPINA**, el cual transitaba por la calle 9, colisionó con la motocicleta piloteada por el señor OCTAVIO LOSADA GÓMEZ que circulaba por la carrera 17. Frente a esos hechos, es necesario resaltar, tal como lo advirtió la funcionaria de primer nivel en su providencia, concretamente en el acápite "SÍNTESIS FÁCTICA", que la Fiscalía no precisó cuál fue la falta al deber objetivo de cuidado por parte del acusado.

No obstante, en cuanto a la materialidad de la infracción, emerge claro de la actuación y no existe duda en el sentido que el ciudadano LOSADA GÓMEZ perdió la vida a consecuencia de las lesiones ocasionadas en ese hecho de tránsito, lo cual se evidencia con el dictamen de necropsia y el registro civil de defunción 05963857 expedido por la Registraduría de Dosquebradas, mismos que fueron objeto de estipulación probatoria.

Lo que es objeto de debate, es lo atinente a la responsabilidad en el referido hecho de tránsito, como quiera que tanto para la a quo como para la Fiscalía, la defensa y el Ministerio Público, el aquí procesado no creó un riesgo jurídicamente desaprobado, y de su actuar no se generó la causa atribuida como ilícita, ya que el resultado dañoso se sobrevino por cuanto el conductor de la motocicleta OCTAVIO LOSADA GÓMEZ, no respetó la prelación sobre la vía al infringir la señal de PARE. Contrario a ello, para el apoderado de víctimas, el hecho se originó toda vez que el conductor del automotor faltó al deber objetivo de cuidado al no aminorar la velocidad al llegar a la intersección vial existente entre la calle 9 y la carrera 17, habiéndose concluido en el dictamen pericial del físico del Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses, que el automotor se desplazaba a una velocidad superior a los 30 km/h permitidos en la zona.

Desde ya dirá la Corporación que comparte la determinación de la funcionaria a quo, por cuanto la prueba de cargo es insuficiente para arribar a una declaratoria de responsabilidad penal en cabeza del justiciable, con el grado de certidumbre que la ley exige. Las razones que se tienen para llegar a esa determinación que se anuncia, son las siguientes:

Lo primero que debe destacarse, es que en relación con la real ocurrencia de los hechos no existe testigo presencial alguno, por ende, la prueba de cargo se basó en la exposición que hicieron los testigos de la Fiscalía, esto es, la agente de tránsito GLORIA LUCÍA MORALES HENAO -quien elaboró el informe de hecho de tránsito-, el perito en física FRANCISCO QUINTERO QUIROGA -quien elaboró el informe de física forense-, la investigadora PATRICIA VÁSQUEZ SÁNCHEZ -quien cumplió la orden a Policía Judicial-, y la señora OMAIRA VARGAS LOSADA -esposa del occiso y quien expuso acerca de las condiciones de salud del señor OCTAVIO LOSADA-.

Por parte de la defensa, declararon el Director Operativo de Tránsito de Dosquebradas JUAN ALEJANDRO MARULANDA MUÑOZ -con él ingresaron los oficios por medio de los cuales se informa qué señalizaciones existen en el sector y qué categorización tiene la zona-, el investigador ANDERSON ALBERTO LÓPEZ BERMÚDEZ -quien hizo presencia en el lugar del episodio momentos después de lo ocurrido y tomó varias fotografías-, y la perito en física LADY JHOANNA GARCÍA GARCÍA -quien elaboró el informe técnico científico de reconstrucción-.

Como se advierte y así se dejó clarificado en juicio, ninguno de los anteriores testigos presencié los acontecimientos, y aunque por parte de la agente de tránsito se plasmó como hipótesis de la comisión del hecho tanto el exceso de velocidad por parte del conductor de la buseta, como para el motociclista el no respetar la prelación sobre la vía y desatender la señal de PARE, ello se dio como resultado del análisis subjetivo que la funcionaria realizó al momento de elaborar el informe de hecho de tránsito.

De la información que aportó dicha funcionaria, se extrae que en el croquis que elaboró, el cual confeccionó en su oficina y no en el lugar de los hechos, plasmó entre otras circunstancias, la existencia de una huella de frenado con un recorrido de 21 metros; empero, la existencia de la misma se discutió en juicio, toda vez que las fotografías tomadas por la agente de tránsito y las fijadas por el investigador de la defensa ANDERSON ALBERTO LÓPEZ BERMÚDEZ -quien se desplazó al lugar de los hechos inmediatamente lo enteraron de lo ocurrido, en cumplimiento al contrato que se tiene con la empresa de transporte a la cual se encuentra afiliada la buseta-, no registran la mencionada huella de frenado que asegura la funcionaria de tránsito percibió. Lo que sí se observa en las fotografías, es la sombra en el suelo de las cuerdas de energía que bordean la vía.

El perito en física forense para poder calcular la velocidad de la buseta, tomó como referencia la huella graficada por la agente de tránsito en el croquis, y con base en ella aplicó las fórmulas respectivas a efectos de concluir que la velocidad del automotor estaba en el rango de 52 km/ a 61km/h. A su vez, el

Director Operativo de Tránsito de Dosquebradas JUAN ALEJANDRO MARULANDA MUÑOZ, certificó en el juicio que para esa zona la velocidad máxima permitida era de 30 km/h, en atención a que el lugar se encontraba cerca de un colegio; no obstante, precisó que la zona está categorizada como industrial.

De acuerdo con lo previamente referenciado, se tiene que en principio se endilga al conductor de la buseta un exceso de velocidad, lo cual no se demostró en el juicio como quiera que la conclusión a la que llegó el perito en física forense quedó en duda. Así es por cuanto su informe se basó en una huella de frenado que fue plasmada en el croquis elaborado por la agente de tránsito, pero de la cual no hay certeza acerca de su existencia.

Importa precisar a ese respecto, que aunque la funcionaria de tránsito dijo que vio la huella de frenado, no indicó en juicio oral qué dimensiones tenía la misma, e incluso aseguró que las características de las huellas no las plasmó en el croquis. Todo lo cual era sin duda alguna un dato relevante para determinar si se trataba de aquellas que pudo haber grabado en el asfalto las llantas de la buseta, pues es acertada la tesis del abogado defensor y del representante del Ministerio Público, cuando argumentaron que se trata de un automotor con doble llantas en su parte trasera, lo cual indica que el grabado de las llantas en el asfalto tuvo que haber sido preponderante. En ese sentido, la perito de la defensa LADY JHOANNA GARCÍA GARCÍA, aseguró que de haber existido una huella de frenado con las características de las llantas de la buseta, lo lógico era que quedara registrado en el suelo un estampado oscuro del ancho de las mismas, lo cual evidentemente no se percibe en las fotografías.

En todo caso, la discusión frente a la responsabilidad del señor HUMBERTO SÁNCHEZ, como bien lo recalcó el representante del Ministerio Público en sus alegatos de conclusión, no se puede centrar en la existencia o no de la huella

de frenado para determinar un exceso de velocidad de la buseta, sino en el análisis acerca de cuál de los dos actores viales elevó el riesgo permitido.

De ese modo, si se dijera que en efecto el conductor de la buseta excedió el límite de velocidad permitido para el sector donde tuvo ocurrencia el hecho de tránsito, no se puede desechar que en el juicio quedó probado que el señor OCTAVIO LOSADA GÓMEZ desobedeció la señal existente de PARE y por lo mismo no acató la prelación sobre la vía; es decir, que de aceptarse como tesis que se presentó un exceso de velocidad por parte de la buseta, esa mera circunstancia no sería suficiente para atribuirle responsabilidad penal al acusado **HUMBERTO SÁNCHEZ**, por las razones que a continuación se exponen:

No hubo discusión alguna que los vehículos que transitan sobre la calle 9 lo hacen por una vía principal que tiene prelación, y que los automotores que se movilizan sobre la carrera 17 están obligados a realizar el PARE, el cual está señalizado tanto vertical como horizontalmente. Información que se corrobora no solo con el croquis y las fotografías, sino también con lo sostenido por la agente de tránsito GLORIA LUCÍA MORALES HENAO -testigo de la Fiscalía- y el Director Operativo de Tránsito de Dosquebradas JUAN ALEJANDRO MARULANDA MUÑOZ -testigo de la defensa-.

Es palmario por tanto que la buseta se desplazada por la calle 9, es decir, sobre una vía con prelación, y el motociclista por la carrera 17. Y de acuerdo con lo probado en juicio, el señor OCTAVIO LOSADA GÓMEZ estaba obligado no solo acatar la señal de PARE, sino también a respetar la prelación de los vehículos que circulaban por la calle 9. Y si bien es cierto la norma de tránsito dispone una velocidad máxima de 30 km/h en zonas escolares -inciso 2º artículo 106 CNT-, debe afirmarse que si el hoy procesado hubiera excedido un tanto el referido límite, no implica *per se* pregonar la superación del riesgo jurídicamente permitido; máxime cuando el fin de protección de la norma, como bien lo advirtió la juez a quo, no es precisamente proteger a quienes se

pasan una señal de pare, sino proteger a los transeúntes que se desplazan por ese sector.

Se suma a lo anterior, lo atinente al principio de confianza, bajo el entendido que si el señor **HUMBERTO SÁNCHEZ** en su condición de conductor de la buseta transitaba por una calle con prelación, lo que esperaba y en efecto podía esperar, era que los vehículos que transitaban por la carrera 17 detuvieran la marcha. Y aunque el artículo 74 CNT señala que se debe reducir la velocidad a 30 km/h en la proximidad a una intersección, es igualmente contundente que tal situación no otorga facultad alguna a quienes transitan por la vía sin prelación, para efectuar el cruce de la intersección sin verificar previamente que la misma se encuentre despejada.

De conformidad con lo contenido en el artículo 9º C.P: "la causalidad por sí sola no basta para la imputación jurídica del resultado". Por consiguiente, la simple relación de causalidad material no es suficiente para concluir en una responsabilidad penal, ya que se requiere adicionalmente establecer que esa consecuencia lesiva fue obra de un proceder indebido en cabeza del procesado, y que el resultado dependió de su comportamiento antinormativo.

La Sala de Casación Penal en decisión 54896 de agosto 21 de 2019, nuevamente reiteró que las fuentes de determinación del carácter prohibido del riesgo en el tráfico terrestre, devienen de las normas establecidas por las autoridades de tránsito y su acatamiento debe seguir bajo unos parámetros socialmente establecidos. Todo lo cual lo concretó así:

"1. El autor **debe realizar la conducta como lo haría una persona razonable y prudente** puesta en el lugar del agente, de manera que si no obra con arreglo a esas exigencias infringirá el deber objetivo de cuidado. Elemento con el que se aspira a que con la observancia de las exigencias de cuidado disminuya al máximo los riesgos para los bienes jurídicos con el ejercicio de las actividades peligrosas, que es conocido como el riesgo permitido.

2. [Acatar] las normas de orden legal o reglamentaria **atinentes al tráfico terrestre**, marítimo, aéreo y fluvial, y a los reglamentos del trabajo, dirigidas a disciplinar la buena marcha de las fuentes de riesgos.

3. El principio de confianza, que surge como consecuencia de la anterior normatividad, y consiste en que **quien se comporta en el tráfico de acuerdo con las normas** puede y debe confiar en que todos los participantes en el mismo tráfico también lo hagan, a no ser que de manera fundada se pueda suponer lo contrario.

Apotegma que se extiende a los ámbitos del trabajo en donde opera la división de funciones, y a las esferas de la vida cotidiana, en las que el actuar de los sujetos depende del comportamiento asumido por los demás.

4. El criterio del hombre medio, en razón del cual el funcionario judicial puede valorar la conducta comparándola con la que hubiese observado un hombre prudente y diligente situado en la posición del autor. **Si el proceder del sujeto agente permanece dentro de esos parámetros no habrá violación al deber de cuidado, pero si los rebasa procederá la imprudencia siempre que converjan los demás presupuestos típicos¹**. -negrillas excluidas-

En ese orden de ideas, hubiese existido o no un exceso de velocidad por parte del conductor de la buseta, lo que demuestra el acopio probatorio es que esa no fue la causa eficiente y determinante de la colisión que dio lugar a las lesiones fatales en la persona del señor OCTAVIO LOSADA; sino que por el contrario, fue la infracción al deber objetivo de cuidado por parte del conductor de la motocicleta lo que desencadenó el resultado lesivo.

Así las cosas, en el evento sub iudice no se puede pregonar con la seguridad requerida para la emisión de un fallo de condena, que la colisión presentada entre la buseta y la motocicleta se haya derivado de una maniobra culposa atribuible al acusado. De contera, la falladora de primer grado no se equivocó al momento de apreciar las pruebas obrantes en la actuación, con lo cual la determinación se encuentra ajustada a derecho y amerita confirmación.

En mérito de lo expuesto, el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Pereira (Rda.), en Sala de Decisión Penal, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la ley, **CONFIRMA** la sentencia absolutoria proferida a favor del acusado **HUMBERTO ANTONIO SÁNCHEZ OSPINA**, por parte del Juzgado Primero Penal del Circuito de Dosquebradas (Rda.).

¹ CSJ. SP., 24 oct. 2007, rad. 27325.

En atención a que de conformidad con el artículo 545 CPP, por tratarse de un trámite abreviado, no hay lugar a la lectura del fallo sino a su traslado a las partes, lo mismo que a lo dispuesto por el Consejo Superior de la Judicatura en el artículo 4º del Acuerdo PCSJA20-11518 del 16 de marzo de 2020 y en la Circular CSJRIC20-75 expedida por el Consejo Seccional de la Judicatura de Risaralda, no se requiere audiencia de lectura de sentencia debido a la situación de aislamiento selectivo que atraviesa el país, se dispondrá que esta decisión se notifique por la Secretaría de esta Sala vía correo electrónico a las partes e intervinientes; mismo medio por el cual los interesados podrán interponer el recurso extraordinario de casación, dentro del término de ley.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

JORGE ARTURO CASTAÑO DUQUE
Magistrado

Con firma electrónica al final del documento

JULIÁN RIVERA LOAIZA
Magistrado

Con firma electrónica al final del documento

MANUEL YARZAGARAY BANDERA
Magistrado

Con firma electrónica al final del documento

AUTORIZADO CONFORME
arts. 7º, Ley 527 de 1999, 2º Decreto 806 de 2020
y 28 del Acuerdo PCJA20-11576 del C.S.J.

WILSON FREDY LÓPEZ
Secretario

Firmado Por:

Jorge Arturo Castaño Duque
Magistrado Tribunal O Consejo Seccional
Sala 2 Penal
Tribunal Superior De Pereira - Risaralda

Manuel Antonio Yarzagaray Bandera
Magistrado Tribunal O Consejo Seccional
Sala 1 Penal
Tribunal Superior De Pereira - Risaralda

Julian Rivera Loiza
Magistrado
Sala 003 Penal
Tribunal Superior De Pereira - Risaralda

Este documento fue generado con firma electrónica y cuenta con plena validez jurídica, conforme a lo dispuesto en la Ley 527/99 y el decreto reglamentario 2364/12

Código de verificación:

e7dbc2c1ea827f6ab19b85068c9bb7284d783ba15feed0b847ecbb628285053b

Documento generado en 29/11/2021 07:50:27 PM

Valide este documento electrónico en la siguiente URL:
<https://procesojudicial.ramajudicial.gov.co/FirmaElectronica>