

**REPÚBLICA DE COLOMBIA  
RAMA JUDICIAL DEL PODER PÚBLICO**



**TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO JUDICIAL  
PEREIRA – RISARALDA  
SALA DE DECISIÓN PENAL  
Magistrado Ponente: JULIÁN RIVERA LOAIZA<sup>1</sup>**

Pereira, Risaralda, julio doce (12) de dos mil veintitrés (2023).

Acta No. 696

Hora: 11:00 AM

Radicación	661706000066 2016 01401 01
Procesado	Albeiro Antonio Mafla Agudelo
Delito	Lesiones personales culposas
Juzgado de conocimiento	Juzgado Primero Penal Municipal con Funciones de Conocimiento de Dosquebradas – Risaralda
Asunto a decidir	Recurso de apelación contra la Sentencia del 19 de octubre de 2022.

### 1- ASUNTO A DECIDIR

Corresponde a la Sala desatar el recurso de apelación interpuesto por la defensa del inculpado **Albeiro Antonio Mafla Agudelo<sup>2</sup>**, contra la Sentencia del 19 de octubre de 2022, emitida por el Juzgado Primero Penal Municipal de Dosquebradas, Risaralda, por medio de la cual condenó a Albeiro Antonio Mafla Agudelo a la pena de 9 meses 18 días de prisión y multa de 7,33 SMLMV por el *delito de lesiones personales culposas* (artículos 111, 112 inciso 2º, 114 inciso 2º, 117 y 120 del Código Penal).

### 2. HECHOS

2.1 Fueron sintetizados por el Juez de instancia de la siguiente manera:

*“Se tiene que la presente investigación tuvo su origen como consecuencia de los hechos presentados el 08 de julio de 2016, a eso de 19:00 horas, en la carrera 2 Norte,*

<sup>1</sup> Nombrado en propiedad ante esta Corporación por la H. Corte Suprema de Justicia, mediante Acuerdo No. 1544 del 18 de febrero de 2021, tomando posesión del cargo el nueve (09) de abril de dos mil veintiuno (2021) suscribiendo el Acta No. 094, dentro de los términos establecidos por la Ley.

<sup>2</sup> Dr. Jorge Alberto Gaviria Fernández.

*con calle 18, troncal de Occidente, frente al conjunto residencial Colibrí, del Municipio de Dosquebradas Rda. Cuando la buseta de marca Chevrolet NPR, de servicios público, de placas SJS142, conducida por el señor ALBEIRO ANTONIO MAFLA AGUDELO, salió sin precaución a una vía de mayor prelación, haciendo colisionar la motocicleta Suzuki AX100, color blanco de placas ZWP15, conducida por el señor ANCIZAR MARÍN GUTIÉRREZ; resultando este lesionado; lo que le ameritó una incapacidad médico legal definitiva de cincuenta y cinco (55) días y se le diagnosticó como secuelas médico legales “perturbación funcional del órgano del equilibrio de carácter permanente”.*

### **3-. IDENTIDAD DEL ACUSADO.**

**Albeiro Antonio Mafla Agudelo**, identificado con la cédula de ciudadanía No. 75.035.730 expedida en Anserma (Caldas), nacido en el mismo municipio el 25 de octubre de 1963.

### **4-. ACTUACIÓN PROCESAL RELEVANTE**

4.1 El 16 de julio de 2020, atendiendo las disposiciones de la Ley 1826 de 2017, la Fiscalía corrió traslado del escrito de acusación en contra de **Albeiro Antonio Mafla Agudelo** enrostrándole en calidad de autor y a título de culpa el delito de *lesiones personales culposas* (artículos 111, 112 inciso 2º y 120 del Código Penal) los cuales no aceptó.

4.2 Asignado el conocimiento de la actuación al Juzgado Primero Penal Municipal de Dosquebradas, en el interregno de la audiencia concentrada, sesión de audiencia del 20 de septiembre de 2021, la Fiscalía consideró que debía modificar la calificación jurídica de los hechos, por lo cual a efectos de garantizarse el debido proceso se suspendió el acto procesal.

4.3 En virtud de lo anterior, el ente Fiscal el 19 de octubre de 2021, corrió traslado a la defensa y al inculpado de la modificación realizada a la acusación, para lo cual le puso de presente los cargos de *lesiones personales culposas con fundamento en los artículos 111, 112 inciso 2º, 114 inciso 2º (perturbación funcional permanente), 117 y 120 del Código Penal*, los cuales el señor Mafla Agudelo no aceptó.

4.4 La audiencia concentrada se llevó a cabo el 19 de noviembre de 2021. El juicio oral se llevó a cabo el 8 de junio de 2022, culminando con la lectura del sentido del fallo de carácter condenatorio y la audiencia de individualización de pena y sentencia el 19 de octubre del mismo año.

4.5 La sentencia sería proferida el 19 de octubre de 2022, a través de la cual se condenó al señor **Albeiro Antonio Mafla Agudelo**, por el cargo enrostrado a la pena de 9 meses 18 días de prisión y multa de 7,33 SMLMV.

4.6 Inconforme con la decisión, el defensor interpuso y sustentó dentro del término de ley el recurso de apelación contra la sentencia enunciada. Así mismo, se dio la oportunidad de presentar las réplicas como no recurrentes, llamado que atendió la Fiscalía.

## 5. LA SENTENCIA APELADA

El **Juzgado Primero Penal Municipal de Dosquebradas, Risaralda** consideró que de conformidad a la prueba practicada en el juicio oral se acreditó que el 8 de julio de 2016, en la carrera 2 Norte con calle 18, troncal de Occidente, frente al conjunto residencial Colibrí de Dosquebradas, se presentó una colisión entre los vehículos buseta de placas SJS142, conducida por el señor Albeiro Antonio Mafla Agudelo y la motocicleta de placas ZWP15 conducida por el señor Ancizar Marín Gutiérrez, en donde resultó este último lesionado. Como consecuencia de lo acontecido, a la víctima se le dictaminó una incapacidad médico legal definitiva de cincuenta y cinco (55) días y secuelas médico legales consistentes en la perturbación funcional del órgano del equilibrio de carácter permanente.

En ese sentido, se señaló que la Fiscalía presentó las pruebas suficientes para demostrar la ocurrencia del hecho y los dictámenes realizados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses en el que se determinó la incapacidad y las secuelas acaecidas por el señor Marín Gutiérrez, fueron objeto de estipulación probatoria. Por lo tanto, se encontraría demostrada la ocurrencia de un accidente de tránsito, existiendo pleno convencimiento de la materialidad de la conducta, igualmente la existencia de plena prueba que demostraría que con ocasión al accidente la víctima padeció unas lesiones personales que afectaron su integridad física.

Ahora, frente a la responsabilidad de Albeiro Antonio Mafla Agudelo consideró que conforme lo probado debió asumir su posición de garante como se lo exige el artículo 25 del CP, debiendo atender el deber de protección del bien jurídico de la vida y de la integridad personal, acatar las normas y obrar con mayor precaución. Luego, se encontraba en la obligación de adoptar todas las medidas de precaución para poder ingresar a una vía donde no tenía la prelación y donde lo antecedía una señalización de PARE, por lo que debía detener completamente el rodante, cerciorarse que por esa ruta no transitaran más vehículos o peatones y una vez verificada esa situación reiniciar la marcha de su vehículo para poder introducirse en la vía; sin embargo, el

acusado dirigió su voluntad a desacatar las normas por negligencia o imprudencia, faltando al deber objetivo de cuidado que se exige en quienes desarrollan la actividad riesgosa de conducir un vehículo, incrementando el nivel de riesgo y ocasionando la colisión de los rodantes, verificándose de esta forma la existencia de una relación causal entre la conducta del acusado y las lesiones de la víctima.

Observó que con la actuación desplegada por el señor Albeiro Antonio Mafla Agudelo, quien para el momento del hecho actuaba como conductor de un vehículo automotor de servicio público, la cual consistió en evadir la señalización de PARE y de introducirse a una vía en donde no tenía prelación, infringió múltiples disposiciones de la Ley 769 de 2002 (*artículo 55 – comportamiento del conductor pasajero o peatón; artículo 61 – vehículo en movimiento; giros en cruce de intersección*). Adicionalmente señaló que, el acusado al ser un conductor de servicio público, dentro de su experiencia tenía el conocimiento de la importancia de respetar las normas de tránsito, de conducir dentro de los límites de velocidad permitidos, respetar la prelación que tienen los vehículos en la vía, así mismo salvaguardar la integridad y la vida de sus pasajeros.

Adujo no poder concluirse que el señor Albeiro Antonio Mafla Agudelo se encuentra eximido de responsabilidad por los daños ocasionados al señor Ancizar Marín Gutiérrez en el caso bajo estudio, al no demostrarse la existencia de una situación de auto puesta en peligro del lesionado y tampoco se conoció que la víctima hubiese desplegado conductas que se adecuen a la elevación de riesgo.

Con fundamento al análisis probatorio que, llevó a la funcionaria de primer grado a precisar esas conclusiones, se fundamentó el fallo condenatorio.

## **6. DEL RECURSO DE APELACIÓN.**

La defensa solicitó la revocatoria del fallo condenatorio, pues consideró que la jueza de instancia no valoró en debida forma la prueba exhibida en el juicio oral pues, en primer lugar, se dio total credibilidad a la víctima quien en el hecho perdió el sentido al caer de la motocicleta, amén de la contradicción de sus dichos al señalar que la colisión se produjo por la parte trasera de motocicleta; sin embargo, el perito Edwin Alexander Díaz Serna, indicó que “...*El impacto inicial de la motocicleta fue en el lateral derecho, muy probablemente en el manillar*”.

Esas dos manifestaciones serían contrarias, pero resultaría más creíble la del perito, no solo por su experiencia, sino también por la lógica de la circulación y posición final de los vehículos, a

lo cual, la *A quo*, debió hacer un análisis mucho más profundo para llegar a sus conclusiones. El accidente no pudo ocurrir como ella dice que sucedió, por tal razón, a juicio del recurrente, experiencia de conducción, la colisión de la buseta sucedería como procedería a expresarlo, no sin antes exponer dos hipótesis que refutan el estudio que la *A quo* realizó de la trayectoria de los vehículos antes del impacto inicial de ambos.

Luego, si el señor Antonio Mafla Agudelo, conductor de la buseta no hubiese realizado el PARE en la intersección mencionada, el golpe que hubiesen recibido los vehículos hubiere sido en partes diferentes a las que se describieron.

La primera hipótesis que planteó el censor - a) refiere que, el vehículo que cruza intersección – no realizó el PARE, vehículo que transita con prelación de la vía. En ese caso el conductor de la buseta no hubiese hecho el pare y cruza sin tener ningún tipo de precaución, el impacto resultaría inmediato al momento que se cruzan los vehículos la intersección, el golpe de la buseta era frontal; es decir, los daños debían haber sido en el bomper delantero, persiana y los daños de la motocicleta que recibe de forma lateral el golpe de la buseta, las lesiones o afectaciones del conductor de la motocicleta hubiesen sido en los miembros derechos corporales del lado derecho y en la parte derecha de la motocicleta, o de no realizar el pare el señor Mafla Agudelo, hubiese colisionado con el camión que dice la víctima, transitaba delante de él.

También, b) - existiría la posibilidad de que no se haga el PARE y el conductor de la motocicleta estuviese a pocos metros de atravesar la intersección y no alcance a frenar, esto daría como resultado que, el punto de impacto de la buseta en la parte izquierda de la misma en cualquier parte desde el guarda fango delantero izquierdo hasta parte trasera lateral y de la motocicleta en la llanta delantera y su conductor se golpea en las dos manos, cabeza y queda caído al lado izquierdo de la buseta o debajo de la misma.

Finalmente, la última hipótesis c) - refiere que, según el croquis y la versión del lesionado, el golpe de impacto de los dos vehículos fue la buseta parte delantera derecha, en la punta, con la farola y la direccional y el golpe de la motocicleta fue en el manillar lado izquierdo y sobre el carril contrario donde circulaba la motocicleta. Y de la motocicleta, en el manillar derecho.

En ese sentido, refirió que la versión de la víctima indicó “...*que en ese momento se movilizaba detrás de un camión, que debido al alto tráfico no se puede adelantar y que él no realizó ninguna maniobra, no vio a la buseta salir del sector de Guaduales, porque iba mirando para el frente, sintió sólo el golpe, se desplazaba a una velocidad aproximada de 30 Kms*”. Ahora, según la

posición final de los vehículos y los puntos de impacto, la última sería la hipótesis de análisis de los hechos y conductas de los conductores antes de la colisión. Luego, considera que si la funcionaria *A quo*, lo hubiese valorado desde esa arista, seguramente su sentencia hubiese sido absolutoria, esto por:

a) El conductor de la buseta si realizó el PARE, su velocidad inicial antes de la colisión lo indica, ya que, de no haberlo realizado, su velocidad no era la de un vehículo que apenas se coloca en marcha, las lesiones de la víctima, teniendo en cuenta el tamaño de los vehículos que conducía, fueron menores y la más grave se produjo al caer de la motocicleta, tal vez, no llevaba casco la víctima o lo llevaba sin ajustar.

b) Ante lo manifestado por la misma víctima, el punto final de impacto de los vehículos y sitio donde estos sufrieron los golpes, es físicamente imposible que el conductor de la motocicleta no haya estado adelantando a otro vehículo en la intersección y en la marcación vial de doble línea continua, pues, manifestado por la misma víctima, *“Transitaba detrás de un camión y no vi la buseta antes de la colisión”*.

c) Se tiene, contrario a lo deducido por la jueza de instancia el señor Ancizar Marín Gutiérrez, lo siguiente:

1. El conductor de la motocicleta sí estaba adelantando un camión en la intersección, adelantamiento que no se podía realizar.
2. Que la colisión se produjo en el carril contrario por el cual debía transitar la motocicleta, pues de haber estado transitando por su carril, sin adelantar el camión en intersección y en doble línea continua, la buseta hubiese realizado el cruce sin ningún tipo de contratiempo, por consiguiente, no se hubiese producido la colisión.
3. Es tan claro que el señor Ancizar Marín Gutiérrez, víctima y conductor de la motocicleta, estaba adelantando el camión que dice lo precedía, pues de no haberlo hecho, el golpe con la buseta hubiese sido en su carril y con la parte izquierda delantera de la misma y no como sucedió, punto de colisión entre los dos vehículos se produjo en el carril contrario al que debía estar transitando la motocicleta y el golpe de la buseta es la parte delantera derecha, lo que nos indica que al momento de producirse la colisión, la buseta ya había tomado su carril y la motocicleta circula por el carril contrario, adelantando a otro vehículo en doble línea continua en una intersección vehicular.

4. No hubiese la *A quo* endilgado las conductas violatorias al Código Nacional de Tránsito al señor Albeiro Antonio Mafla Agudelo.
5. No hubiese dado como probada la supuesta causa o hipótesis probable que fue determinada por el agente de tránsito Carlos Arturo Castaño, pues, como se expuso de su parte en los alegatos de conclusión, el testigo no es presencial de los hechos, por tal motivo, su testimonio tiene que tener un estudio mucho más profundo, mirado desde todos los puntos de vista, no solo apuntar hacía una hipótesis que se coloca en un documento.

Adujo que, si se detalla el testimonio de Carlos Arturo Castaño, la mayoría de sus conclusiones, es sobre supuestos, tales como, desplazamiento posterior de los vehículos al momento del impacto, o la maniobra que pudo haber realizado el conductor de la motocicleta momentos antes de la colisión, esto en cuanto la explicación del motivo por el cual la colisión se produjo en el carril contrario por el cual transitaba la motocicleta antes del choque.

A su juicio, ignoró la funcionaría de primer grado, en su fallo final que, ese mismo testigo, manifestó que, en ese sitio se encuentra prohibido adelantar, que sólo es una hipótesis lo que se coloca en el IPAT, que la hipótesis fue plasmada en ese informe por lo manifestado por el conductor de la motocicleta cuando fue preguntado en la clínica; dicho que, es obvio que debe de decir el otro conductor.

Refirió que aun cuando se manifestó por la juzgadora que, no existe duda de la responsabilidad penal de las conductas por la cuales se le acusó al señor Albeiro Antonio Mafla Agudelo, la Fiscalía logró demostrar que el acusado tuvo un actuar imprudente que violó el deber objetivo de cuidado que se debe tener al momento de conducir un vehículo automotor, por lo cual tendría el criterio que la sentencia se basó en supuestos y no existirían pruebas suficientes que dieran la certeza para emitir fallo condenatorio.

Así, teniendo en cuenta la argumentación plasmada en su libelo, señaló ser del criterio que la sentencia proferida por el Juzgado Primero Penal con Funciones de Conocimiento de Dosquebradas, Risaralda, debe ser revocada, ya que, existió un hecho eximente de responsabilidad de parte del señor Albeiro Antonio Mafla Agudelo, el cual se puede considerar como el hecho exclusivo de la víctima.

## **6. NO RECURRENTE**

La Fiscalía como no recurrente presentó su argumentación en el entendido que debe confirmarse el fallo de primer grado, pues no existiría duda sobre la responsabilidad del sentenciado, cómo que la víctima, señor Ancizar Marín Gutiérrez, fue claro y conciso en sus afirmaciones cuando manifestó que no recuerda la fecha exacta de los hechos, pero que fue en julio de 2016, aproximadamente a las 7:00 p.m., cuando se movilizaba en motocicleta de su propiedad de la cual no recuerda la placa. Refirió que el accidente ocurrió en la vía el Pollo, cuando se desplazaba hacia su residencia ubicada en el Barrio Los Pinos en el Municipio de Dosquebradas y relata que por la entrada a los Guadales sintió que golpearon la motocicleta en la parte trasera, inmediatamente perdió el sentido por lo que debió ser trasladado a un centro asistencial despertando en la clínica.

La víctima señaló que le informaron sobre el vehículo que lo accidentó, el cual fue una buseta, no recordando si de líneas pereiranas o de Perla del Otún. Atribuyó la ocurrencia del hecho a que el conductor de la buseta no realizó el PARE que está señalizado en el piso y que es un cruce peligroso.

En el contrainterrogatorio manifestó que el día de los hechos el venía bien por la vía, que a esa hora el tráfico es pesado y se movilizan vehículos grandes, que en ese momento él se movilizaba detrás de un camión, que debido al alto tráfico no se puede adelantar y que él no realizó ninguna maniobra, no vio a la buseta salir del sector de los Guadales, porque iba mirando para el frente, sólo sintió el golpe, se desplazaba a una velocidad aproximada de 30 kms. Recordó que según el croquis realizado por el agente de tránsito él se desplazaba por el lado derecho, que iba subiendo, pero que no tiene mucha claridad porque perdió el sentido.

Ahora, afirma el apelante que la víctima se contradice en sus afirmaciones frente al análisis realizado por el perito Edwin Alexander Diaz Serna quien, según él, manifestó que “...*El impacto inicial de la motocicleta fue en el lateral derecho, muy probablemente en el manillar*” y la víctima, manifiesta que: “*Solo recuerda que, por la entrada a Los Guadales, sintió que golpearon la motocicleta en la parte trasera*”.

Sin embargo, el mismo perito, en testimonio rendido en juicio, también afirmó que: “*los daños que presentó la motocicleta se ocasionaron en la parte trasera derecha afectando la farola que se encontraba destruida, direccional delantera izquierda destruida, manillar izquierdo destruido, espejos retrovisores girados, direccional posterior izquierda destruida y defensa lateral izquierdo rayado por derrape*”.

Manifiesto que los daños se ocasionan al momento de tener contacto con la superficie rígida con el asfalto o en cemento, de acuerdo en lo manifestado el impacto inicial de la motocicleta fue en el lateral derecho, muy probable en el manillar.

Adujo que, tendría razón el Defensor en sus apreciaciones, pues como él lo manifestó el perito en automotores es la persona idónea para informar sobre los daños de los vehículos después de la ocurrencia de los hechos, por su vasta experiencia en el tema, de hecho es la persona que debe realizar la inspección judicial a los rodantes en el momento de ocurrencia de los hechos de tránsito, pero no podemos presumir que sin un dictamen de física forense se pueda determinar el sitio del primer impacto y tampoco desconocer que la víctima, quien es la persona afectada, percibe los hechos desde una perspectiva diferente, pues es la persona que recibe el impacto en su cuerpo y solo siente el golpe, en el caso que nos ocupa el señor Ancizar Marín Gutiérrez, recibió el golpe y quedó inconsciente, pero no es quien revisa físicamente el automotor a fin de determinar el sitio exacto de los impactos que reciben los automotores, entonces cada uno tiene una percepción completamente diferente de lo sucedido y no se puede pretender que la víctima en el momento del impacto tenga la claridad sobre lo sucedido, él fue claro en afirmar que el bus infringió la norma al no hacer el PARE que había en el piso, que no pueda tener claro el sitio del impacto no debe sesgar la decisión de la Sala en el presente asunto.

En lo referente a las hipótesis esgrimidas por el apelante, considera la Fiscalía que son conjeturas no son ajustadas a la realidad, toda vez que, no existe un estudio de física forense en el cual se pueda determinar la posición de cada uno de los vehículos y el sitio del primer impacto, lo cierto es que la motocicleta tiene golpes en el lugar descrito por la víctima y también en el sitio indicado por el perito y sin ser expertos en el tema se podría colegir que el sitio en el cual se recibe el impacto depende de la posición de cada uno de los rodantes en la vía al momento de ocurrencia el hecho y si el motociclista fue el que recibió el golpe era porque la motocicleta estaba en la trayectoria que llevaba la buseta de placas SJS142 al momento de omitir el PARE.

Difiere la delegada de las consideraciones de la defensa y las cuales señala como a, b, c y sus subdivisiones pues, no dejan de ser hipótesis amañadas y no probadas dentro de la audiencia de juicio oral, máxime cuando trata de desvirtuar los dichos del señor Carlos Arturo Castaño, agente de tránsito y primera autoridad que llegó al lugar de los hechos, que como el apelante manifiesta no es testigo presencial de los hechos, pero es quien toma versiones de las personas que están en el sitio de ocurrencia de los hechos y observan lo acontecido, al igual que las versiones de los conductores involucrados en el siniestro, posición de los vehículos y golpes

que presentan los mismos, igualmente colocan una hipótesis o causa probable del accidente que en el presente caso fue el código 132, que significa no respetar prelación cuando se llegue a una vía de mayor prelación, lo cual está establecido en el Código Nacional de Tránsito.

## **7. CONSIDERACIONES DE LA SALA**

### **7.1. Competencia**

Esta Sala es competente para conocer la apelación propuesta, en atención a lo dispuesto en los artículos 20 y 34.1 de la Ley 906 de 2004.

### **7.2. Principio de limitación**

En su labor, la Sala se limitará a estudiar los aspectos objetivos planteados por el recurrente en su alzada y aquellos que se encuentren estrictamente relacionados con tales postulados, sin desconocer lo preceptuado en el artículo 31 de la carta fundamental y el artículo 20 de la Ley 906 de 2004.

### **7.3. Problema jurídico a resolver**

De acuerdo con las circunstancias fácticas, la Sala deberá analizar si la valoración de la prueba realizada por la jueza *A quo* se ajustó a los parámetros jurídicos que rigen el tema, pudiendo derivar en elementos de convicción idóneos admisibles en el juicio y suficientes para la emisión del fallo condenatorio, de tal manera que esa decisión en el aspecto apelado deba ser confirmada, modificada, o, por el contrario, deba revocarse para en su lugar absolver de responsabilidad penal al enjuiciado.

### **7.4 Decisión de la Sala.**

Un principio esencial del sistema es aquel según el cual para proferir sentencia condenatoria “*se requiere el conocimiento más allá de toda duda, acerca del delito y de la responsabilidad penal del acusado, fundado en las pruebas debatidas en el juicio*”. Para llegar a una conclusión de responsabilidad o inocencia es indispensable la **apreciación conjunta de la prueba**, luego de realizar la respectiva crítica individual a cada uno de los medios de prueba, tal como lo establece el artículo 380 de la ley 906 de 2004.

Es necesario precisar que, el apelante sustenta su disenso a efectos de lograr la revocatoria del fallo condenatorio, censurando la valoración probatoria realizada por la jueza de instancia frente a los testigos de cargo, muy concretamente en la versión de la víctima *versus* los demás elementos de prueba.

En este caso la Fiscalía y la defensa, según los registros del juicio y la sentencia recurrida, presentaron un acuerdo de estipulaciones para considerar demostrado los siguientes hechos o circunstancias relevantes:

**Primer hecho probado.** Dictamen médico legal de clínica forense del 19 de agosto del 2016, en lo que tiene que ver con la incapacidad médico legal definitiva de cincuenta y cinco (55) días, sin secuelas médico legales al momento del examen.

**Segundo hecho probado.** Dictamen médico legal de clínica forense del 17 de mayo del 2019, en lo que tiene que ver con la incapacidad y las secuelas padecidas por la víctima consistentes en incapacidad médico legal definitiva de cincuenta y cinco (55) días y secuelas médico legales consistentes en la perturbación funcional del órgano del equilibrio de carácter permanente.

Una vez expuesta la teoría del caso por la Fiscalía se pasó a la presentación de la **prueba testimonial de cargo** que consistió en las declaraciones de: i) Ancizar Marín Gutiérrez; ii) Edwin Alexander Díaz Serna, con quien se adjuntaron los dos informes técnicos correspondientes a la motocicleta y buseta implicados en el accidente; y iii) Carlos Arturo Castaño Echeverry con quien se adjuntó el informe de tránsito y del informe de investigador de campo del 8 de julio del 2016.

Por su parte, la defensa renunció a las pruebas requeridas y decretadas en audiencia concentrada.

## **7.6. La responsabilidad de Albeiro Antonio Mafla Agudelo.**

Se tienen como hechos jurídicamente relevantes tal y como fue descrito por la jueza de instancia que el 8 de julio de 2016, en la carrera 2 Norte con calle 18, troncal de Occidente, frente al conjunto residencial Colibrí del Municipio de Dosquebradas, se presentó una colisión entre los vehículos buseta de placas SJS142, conducida por el señor **Albeiro Antonio Mafla Agudelo** y la motocicleta de placas ZWP15 conducida por el señor Ancizar Marín Gutiérrez, en donde resultó este último lesionado. Producto del accidente, a la víctima se le dictaminó una incapacidad médico legal definitiva de cincuenta y cinco (55) días y secuelas médico legales consistentes en la perturbación funcional del órgano del equilibrio de carácter permanente.

En ese sentido, debemos precisar que frente a la ocurrencia del accidente de tránsito y las lesiones acaecidas en la integridad personal de Ancizar Marín Gutiérrez no se ha planteado controversia, pues conforme la censura del recurrente lo discutido se circunscribe a la conclusión de la funcionaria *A quo* cuando de conformidad al material probatorio decretó la responsabilidad del acusado en esos hechos, es decir, si el ciudadano **Albeiro Antonio Mafla Agudelo** al conducir el vehículo de servicio público de tipo buseta de placas SJS142, cometió un acto imprudente por no atender las normas de tránsito, pues puntualmente obvió la señalización de PARE para introducirse a una vía en donde no tenía prelación, lo cual generó la colisión con la motocicleta de placa ZWP15 conducida por el señor Ancizar Marín Gutiérrez.

Como se indicó en líneas anteriores, para sustentar su tesis la Fiscalía presentó como testigo de cargo a la víctima, quien dentro de su conocimiento personal señaló lo acaecido el día de la colisión de los vehículos automotores. El señor Ancizar Marín Gutiérrez refirió al estrado judicial lo siguiente:

“Interrogatorio: Preguntado. Don Ancizar es primera vez que usted tiene un accidente de tránsito. Contestó. Sí, es primer vez, nunca me había pasado. Preguntado. Cuénteles a este estrado judicial si recuerda la fecha de los hechos. Contestó. La fecha exacta no me acuerdo, pero fue en 2016, como en julio de 2016. La fecha exacta no la recuerdo. Preguntado. Recuerda más o menos a que hora sucedieron los hechos. Contestó. A eso de las 7 de la noche. Preguntado. Ahora si don Ancizar cuéntenos como sucedieron, que pasó, para donde iba, de donde venía. Contestó. Yo venía de Combia de hacer un trabajo cuando me pasó el accidente, yo venía solo, yo no venía con nadie más. Preguntado. Don Ancizar hacia que lado se dirigía usted. Contestó. Iba para la casa, para Dosquebradas cuando me pasó el accidente. Preguntado. En que se transportaba usted. Contestó. El accidente fue por la entrada a los Guaduales por la vía al pollo, yo venía ahí normal cuando sentí el golpe por detrás y hasta ahí me acuerdo yo, porque cuando yo volví a despertar ya estaba en la clínica, de ahí más para adelante no me acuerdo. Preguntado. Usted en que se movilizaba en que vehículo iba. Contestó. Yo una moto, y según lo que medio a mí, fue una buseta de líneas pereiranas o Transperla del Otún. Eso fue lo que me dijeron, porque perdí el sentido inmediatamente, no medí cuenta de más. Preguntado. En que motocicleta se movilizaba usted. Contestó. Yo venía en una moto para la casa. Preguntado. Recuerda las placas, características, de quien era la moto. Contestó. La moto era mía, no me acuerdo bien de la moto, el número era 15, ZW algo así. De ahí para acá he estado fregado para trabajar, no puedo estar en alturas, a mí me hicieron cateterismo en el cerebro, entonces yo sufro vértigo. Preguntado. Don Ancizar, remitámonos al accidente. Usted después de los hechos dice no recordar nada, entonces cuéntenos como estaba el estado de la vía. Contestó. A no, era normal, de aquí para allá es que estoy sufriendo de ese vértigo y pérdida del equilibrio un poco, no puedo estar en alturas y no puedo trabajar debido a eso. Preguntado. Don Ancizar, escúcheme, ese día estaba oscuro, estaba soleado, usted dijo que eran las 7 de la noche, como estaba ese día, había luz artificial o luz natural. Contestó. Tiempo seco, nubosidad nada, según el tránsito fue que la buseta se comió el pare. Preguntado. Como era la vía. Contestó. Estaba un poquito congestionada, a esa hora la vía al pollo es congestionada. Preguntado. Usted de donde iba y hacía donde se dirigía. Contestó. Yo iba para la casa, venía de trabajar. Preguntado. Usted iba para su casa, hacia que dirección. Contestó. Yo iba para el barrio los Pinos, Dosquebradas, iba para Dosquebradas. Preguntado. Y la buseta hacía donde se dirigía. Contestó. Salía de los Guaduales, ahí en ese cruce en los Guaduales. Preguntado. De que color era la buseta. Contestó. Del color que son ahora (...) De que color (...) como

anaranjadas, era una buseta de líneas pereiranas o Transperla del Otún, yo no me di cuenta, eso me contaron porque yo perdí el sentido, no sé. Preguntado. En que parte de la motocicleta lo golpeó el vehículo que lo tumbó. Contestó. Le dio a la moto por detrás. Preguntado. En que parte exactamente. Contestó. Ahí en el cruce saliendo a la vía al pollo, en los guaduales (...) no eso no, en que parte de la moto lado derecho o lado izquierdo (...) vea yo ni sé, porque yo desde que me accidente no fui a ver esa moto, no se como quedaría. Preguntado. Don Ancizar usted sabe donde quedó golpeado el bus. Contestó. No. Preguntado. A raíz de ese accidente que golpes o que le quedó. Contestó. De ahí para acá sufro de vértigo, por eso tengo prohibido trabajar en alturas y tengo perdida del equilibrio, con nada me caigo, no soy capaz de sostenerme, de ahí para acá las piernas me quedaron como débiles, el cerebro es el que manda y yo tengo problemas en eso. Preguntado. Esas son las secuelas y que lesiones tuvo con ocasión al accidente. Contestó. No, lo único fue lo del cerebro (...) ósea un golpe (...) sí en la cabeza, fracturas que yo haya sufrido no, fracturas no. Preguntado. En el momento del accidente usted a que parte cayó. Contestó. Al piso, ahí en la vía (...) en que parte de la vía (...) según el croquis de tránsito yo no medí cuenta porque yo perdí el sentido, pero según el croquis de tránsito quedé en la vía. Preguntado. A que atribuye usted la ocurrencia del hecho. Contestó. El conductor de la buseta no hizo el pare donde era correspondiente. Preguntado. Recuerda usted haber visto ese pare o no estaba señalizado. Contestó. Sí claro, normal como está ahora, me tocó frenar un poco adelante porque ese cruce ahí siempre es peligroso. (...)”

Adicionalmente, la víctima refirió no haber llegado a ningún arreglo económico por esos hechos, así como tampoco tuvo contacto con el conductor de la buseta.

En el contrainterrogatorio, el señor Ancizar Marín Gutiérrez señaló:

“Preguntado. Usted dice que venía normal, me dieron por detrás. Para usted que es venir normal. Contestó. Por la vía como viene cualquier vehículo. Preguntado. Que es venir por la vía, nos narra por favor los hechos que usted recuerda antes del accidente, usted venía por el lado derecho, detrás de un carro, usted que recuerda. Contestó. Uno a esa hora si viene detrás de un carro, porque a esa hora hay mucho tráfico, carros pesados, entonces uno tiene que ir bien. Preguntado. Antes del accidente usted venía atrás de un carro. Contestó. Sí claro (...) que carro (...) no recuerdo, pero había una caravana (...) era un carro grande (...) sí un carro grande (...) camión, camioneta (...) Era un camión, a esa hora transita mucho carro pesado por esa vía. Preguntado. Dice usted que no se puede adelantar por tanto carro. Contestó. sí, es lógico, sí señor. Preguntado. Recuerda que maniobra hizo usted antes del accidente. Contestó. Yo no hice ninguna maniobra, porque esos son vehículos subiendo y bajando, entonces uno tiene que ir bien, ahí no había espacio para maniobras no permitidas. Preguntado. Usted vio la buseta cuando salió de los Guaduales a la vía la Romelia el Pollo. Contestó. No señor, yo únicamente sentí el golpe y hasta ahí. Preguntado. Usted conoce el croquis del accidente. Contestó. A mi sí me lo habían dado, pero no sé si ya se me perdería o que. Preguntado. Recuerda el sitio donde quedó la moto, la trayectoria que dibujo el policía que elaboró el croquis. Contestó. Más o menos sí claro. Preguntado. Al momento de la colisión, según el croquis por que vía transitaba la motocicleta. Contestó por el lado derecho, yo iba subiendo. Usted mencionó que venía detrás de un camión y que no vio la buseta al salir. Contestó No, no la vi, porque cuando un va en la vía no se puede poner a mirar a los lados, iba mirando de frente a ver que puede pasar, cuando yo sentí fue el golpe. A que velocidad iba antes del accidente. Respondió como a 30 porque no se puede ir ligero. Preguntado. Usted dice que no reclamo la moto, porque no al reclamó. Contestó. Por Falta de dinero. Cuando a uno le van a pasar las cosas le pasan, yo venía de Combia de realizar un trabajo, venia con el SOAT vencido, venía para renovarlo y pasó lo que pasó, se me había vencido esa semana”.

Como puede apreciarse del relato de la víctima, nos ubica en el contexto de los hechos pues, aunque un poco caótico el interrogatorio ante los problemas de escucha, el señor Marín Gutiérrez

señaló que cuando conducía su motocicleta desde Combia tomando la vía La Romelia - el Pollo, a la altura del sector los Guadales en la intersección, movilizándose a un aproximado de 30 km/h detrás del flujo vehicular abundante a esa hora (7:00 pm) fue impactado por detrás por un vehículo que no percibió, por lo cual cayó golpeándose su cabeza. El testigo refirió que la causa del accidente fue producto del choque de una buseta de servicio público que no atendió la señal de PARE en la intersección.

Así mismo, la Fiscalía presentó como testigo al señor **Carlos Arturo Castaño Echeverry**, Agente de tránsito, quien dentro de sus manifestaciones precisó a la audiencia en qué consistía el documento que elabora para reportar accidentes de tránsito – IPAT, donde se plasman los vehículos involucrados, los lesionados, cadena de custodia e informe pericial, junto con las características de la vía, los lesionados, las indicaciones y los hechos en el croquis.

En ese sentido, refirió que para el año 2016, estaba laborando como agente de tránsito en la Secretaria Municipal de Tránsito de Dosquebradas, recordando haber participado en un hecho de tránsito ocurrido el 8 de julio de 2016 en la carrera 2 norte con calle 18 troncal de occidente, aproximadamente a las 7:00 p.m. Contextualizado sobre el asunto, se le exhibió el informe que rindió frente a ese hecho con la intención de refrescar memoria, por lo cual, mencionó los nombres de las personas involucradas y las placas de los vehículos siniestrados.

Así, en las labores desarrolladas plasmó que para la fecha de los hechos el estado de la vía era buena, línea recta, dos carriles en doble sentido, cada uno con su respectiva calzada de la vía uno y la vía dos, cada uno con sus respectivos carriles en asfalto y en concreto, estado bueno, iluminación artificial, la vía estaba buena, estaba seca, la vía número 2 tendría una señal de PARE y es por donde venía circulando la buseta. La vía uno tiene línea central amarilla que no se debe sobrepasar y línea de borde blanca.

Ahora, cuando explicó el contenido del croquis adujo que el vehículo No. 1, es decir, la buseta venía circulando del barrio Guadales hacia la troncal de occidente como lo indicaría la flecha, esa sería la vía de la buseta que tiene una señal de PARE, lugar por donde venía circulando la buseta.

Respecto del vehículo No. 2, la motocicleta, en la parte de arriba se observaría la trayectoria del vehículo, la parte de arriba posterior, el vehículo tipo motocicleta estaba haciendo la trayectoria del parque industrial a la Romelia por donde circulaba por su respectivo carril, ya la motocicleta queda en el carril contrario que es su posición final como indica cada una de las vías, es una vía de doble sentido, cada una con sus respectivas flechas, una hacia el parque industrial y la otra hacia

la Romelia, lo mismo la salida del Barrio Guadales, es doble sentido, las flechas indican la entrada y salida del mismo. Claramente la prelación la llevaba la motocicleta que venía por su respectivo carril en sentido parque industrial la Romelia, la buseta en su momento debió darle la prelación a la motocicleta por lo que es una vía de mayor prioridad.

Respecto al punto de impacto de los vehículos, señaló que fue en la parte lateral derecha en la farola de la buseta que es donde se ve el golpe de la motocicleta, colisionando la moto en la parte derecha y se ve la motocicleta en el punto final con sus daños respectivos. Ahora, el impacto inicial según el croquis no se pudo determinar, pero si se veía el golpe que se le da a la buseta, el sitio correcto no se puede determinar porque no está en el lugar de los hechos, pero ya viendo uno los vehículos si se puede ver que el impacto es en la parte lateral derecha, o sea en la farola y la moto en la parte frontal, lo cual lo determinaría el perito.

Como relevante señaló que la señal del PARE para la fecha de los hechos estaba consignada en el piso y que de acuerdo con las investigaciones de campo realizadas se pudo establecer y codificar bajo el código 132, que significa no respetar prelación cuando se llegue a una vía de mayor prelación, lo cual está establecido en el Código Nacional de Tránsito. Recuerda que solo resultó una persona lesionada que fue el conductor de la motocicleta y que cuando llegó al lugar de los hechos no pudo hablar con él, pues ya había sido traslado a un centro asistencial, a la clínica Comfamiliar. Posteriormente se desplazó a dónde estaba la persona lesionada y fue quien le manifestó que el señor de la buseta se pasó la señal de PARE.

En este punto resulta relevante recordar que el Agente de Tránsito, quien desde su conocimiento como técnico de policía judicial rindió su informe, teniendo en cuenta la información recolectada con la comunidad y conforme los hallazgos minutos después del siniestro, entre ellos reportó la existencia de los vehículos colisionados (levantando el álbum fotográfico y croquis), de la persona lesionada en los hechos y como relevante, aquella señal de tránsito "PARE" en una de las vías del sector del accidente, Luego, ante la información recolectada estableció entonces la causa o hipótesis del choque, como que la buseta de servicio público no atendió el PARE, es decir ignoró a la motocicleta que tenía prelación por la vía que transitaba.

En ese contexto, su apreciación técnica surge del análisis de los elementos probatorios que se recolectaron del lugar de los hechos, los cuales quedaron fijados descriptiva, topográfica y fotográficamente a través del informe, cumpliéndose los protocolos establecidos para la cadena de custodia. Si bien, el agente de tránsito no es un perito, sino un testigo técnico frente a la ocurrencia de los hechos, en este caso como prueba de cargo (*de referencia*) debe articularse con otros medios probatorios para reforzar la credibilidad incriminatoria, lo cual, a criterio de esta instancia, se

compagina con el señalamiento directo de la víctima, amén que la defensa no logró desvirtuar la tesis acusatoria, pues no solo el ejercicio del contrainterrogatorio no cumplió con ese objetivo, sino que además no presentó prueba de descargo al respecto.

Recordemos la diferenciación entre testigo perito y testigo técnico que ha elaborado la H. Corte Suprema de Justicia veamos: (*Cfr. Radicación 30355 del 15 de julio de 2009*)

“Así mismo, no se puede confundir la diferencia entre testigo perito y testigo técnico, toda vez que este último es aquel sujeto que posee conocimientos especiales en torno a una ciencia o arte, que lo hace particular al momento de relatar los hechos que interesan al proceso, de acuerdo con la teoría del caso, mientras que el primero se pronuncia no sobre los hechos, sino sobre un aspecto o tema especializado que interesa en la evaluación del proceso fáctico.

Dicho de otra manera, el testigo técnico es la persona experta en una determinada ciencia o arte que lo hace especial y que, al relatar los hechos por haberlos presenciado, se vale de dichos conocimientos especiales.

Así, en tratándose del denominado testigo técnico –según la anterior distinción-, podrá decirse que puede eventualmente ser un testigo de referencia, en la medida en que con su dicho se pretendan introducir hechos que no le constan pero ha escuchado de terceros. No obstante, insiste la Corte, esa condición no puede predicarse del testigo perito, pues este último interviene en el debate oral introduciendo y soportando las conclusiones de su estudio científico que ha sido elaborado con anterioridad”.

En ese sentido, pese a que el Agente de Tránsito elabora su informe teniendo en cuenta las diferentes pesquisas realizadas en virtud de los hechos, entre ellas la información que suministró la víctima, no menos es cierto que tenía el deber de corroborarla, lo cual según lo relatado en la audiencia se realizó, pues como aspecto relevante estableció la ubicación de una señal de PARE en el lugar del hecho, trayecto vial por donde precisamente se movilizaba la buseta involucrada.

Ahora, también se contó con la información suministrada por el perito **Edwin Alexander Díaz Serna** - Técnico laboral en Investigación Judicial – Perito en automotores, quien recordó que para el año 2016, realizó un peritaje de unos vehículos involucrados en un hecho de tránsito, cuya fecha de peritación de daños fue el 10 de julio de 2016, a una buseta y a una motocicleta marca Suzuki.

A su vez, el perito reconoció el documento donde plasmó lo manifestado en el peritaje donde consignó los datos técnicos del vehículo, la norma que rige el estado como tal de las llantas, el sistema óptico, los daños del vehículo, fotografías, describiendo a su vez los daños de los automotores involucrados en el hecho de tránsito.

Como aspecto relevante el perito señaló que el vehículo que inspeccionó ocularmente, una motocicleta Suzuki, color blanco de placa ZWP15, de servicio particular, **sus daños producto**

**del accidente se ocasionaron en la parte trasera derecha afectando la farola que se encontraba destruida, direccional delantera izquierda destruida, manillar izquierdo destruido, espejos retrovisores girados, direccional posterior izquierda destruida y defensa lateral izquierdo rayado por derrape.** Adujo que, los daños se ocasionaron al momento de tener contacto con la superficie rígida con el asfalto o en cemento, de acuerdo en lo manifestado **el impacto inicial de la motocicleta fue en el lateral derecho, muy probable en el manillar.**

Según el peritaje, la motocicleta antes de la colisión no tendría problemas de funcionamiento encontrándose en buen estado de conservación y mantenimiento, todo su sistema estaba en su lugar y funcionando.

Ahora, frente al otro vehículo implicado refirió que el formato de inspección a la buseta lo reconocía por ser él quien lo firmó e identificó. La buseta era marca Chevrolet, de línea NPR, de color naranja primavera, de placas SJS142 de servicio público. Manifiesto que el peritaje lo realizó bajo una solicitud de Tránsito y el motivo por el cual lo solicitaron es porque había una persona lesionada.

El vehículo al momento de realizarle la inspección se encontraba en la vía la Romelia el Pollo saliendo del sector conocido como Guaduales. Los daños encontrados a la buseta fueron que la farola y direccional derecha estaban destruidas, la imagen No. 4 se observan la farola derecha y la direccional destruidos. **Indica que el impacto la buseta lo recibió en el lente de la farola direccional delantera derecha, este fue el golpe inicial.**

Igualmente, ilustró que el estado del vehículo antes de los hechos de tránsito. El freno delantero y trasero se encontraban en buen estado de conservación y funcionamiento, los dispositivos luminosos tales como luces direccionales, stop y en general los sistemas ópticos y acústicos se encuentran instalados y en buen estado de conservación y funcionamiento.

Según la información proporcionada por el perito, se ratifica que en efecto el vehículo automotor de servicio público se movilizaba por la vía guaduales donde estaba la señal de PARE, tal y como lo afirmó la víctima y el agente de tránsito, describiendo de los hallazgos de la colisión que los daños producto del impacto se dieron **en el lado derecho a la altura de la farola de la buseta** y en el lado **derecho de la motocicleta, en específico en la parte trasera y el manillar**. Entiende esta Colegiatura que, los otros daños del velocípedo en el lado izquierdo, surgen producto de la caída y del arrastre o derrape del automotor por el impulso del choque, lo que es coincidente con la descripción topográfica y fotográfica realizada por el agente de tránsito, cuando referenció el

vehículo catalogado No. 2 (*motocicleta*) del lado derecho de la vía se desplazó hasta el lado izquierdo.

Como quedó precisado en el contrainterrogatorio realizado por la defensa al señor Agente de tránsito Castaño Echeverry, no se pudo determinar si la motocicleta al momento de los hechos se encontraba adelantando otro vehículo y, es claro que, en esa vía no se permitiría una maniobra de esa naturaleza por ser en doble sentido. Ahora, señaló el Agente de Tránsito que al observarse la fijación fotográfica, la buseta **salió de lado hacia la vía obstruyendo un carril contrario, por lo cual el golpe fue en la parte derecha, pues iba ladeada cuando impactó la motocicleta.** Así pues, desveló que en el croquis y el álbum fotográfico la buseta quedó sobre el carril sentido Parque Industrial Dosquebradas, el golpe como se observó en la fotografía está en la parte lateral derecha y, la buseta en ese momento estaría en el carril sentido Pereira Dosquebradas, pero venía saliendo de la vía Guadales y la punta del vehículo quedó sobre la línea doble sentido de la vía

Con estos hallazgos para este Tribunal de decisión, no hay duda que el fallo de la jueza de instancia resultaba jurídicamente viable, pues en primer lugar la versión otorgada por el señor Ancizar Marín Gutiérrez, víctima en los hechos, sí se compagina a la comunidad probatoria acopiada. No podemos asentir la tesis defensiva de que este ciudadano faltó a la verdad o fue impreciso, por referir que el impacto provino por la parte posterior o trasera cuando venía transitando por su carril, pues según la inspección ocular, la versión del perito, los daños descritos, la descripción topográfica y fotográfica son coincidentes en señalar que el golpe de la buseta a la moto se dio por el costado derecho comprometiendo **la parte trasera derecha y el manillar derecho** cuando la primera intentaba tomar el rumbo de la vía en sentido contrario al que pasaba la motocicleta, es decir, que teniendo prelación ésta al transitar por su carril, fue investida por la buseta que intentó tomar la misma vía hacia el carril con dirección contraria.

Luego, la presunta contradicción desvelada por el censor resultó inexistente, pues aun cuando el experto refirió que el impacto inicial de la motocicleta fue en el lateral derecho, teniendo como muy probable que haya sido en el manillar, no fue categórico y esa posibilidad no descarta el otro hallazgo, como que el mismo perito señaló la existencia de un daño en la parte trasera o posterior derecha del vehículo de dos ruedas, es decir, se compagina con la percepción que tuvo la víctima al momento del accidente, de que la embestida se dio desde la parte trasera. Atendiendo esa valoración, puede que el impacto fuese concomitante en ambas zonas o en la fracción mínima de tiempo, primero hiciera contacto en una y luego en la otra, pues no podemos soslayar que ante la inmediatez del hecho y al no haber visto el señor Marín Gutiérrez la buseta, se vio sorprendido

sintiendo la colisión en la parte posterior, investida que lo arrojó al piso donde perdió el conocimiento.

Ahora, es claro para esta instancia que la maniobra del conductor de la buseta implicada fue imprudente, pues al transitar por el carril descendente desde Guadales<sup>3</sup> a la vía la Romelia - el Pollo, para tomar el sentido del parque industrial, debía atender la señal de PARE (*dibujada en el piso*); sin embargo, no se percató de que viniera algún rodante o si ya se encontraba transitando, tener la precaución de dejarlo pasar completamente por el enfrente de la intersección y máxime cuando había alto flujo vehicular (*sentido la Romelia por donde iba la motocicleta*) que podría conllevar una desaceleración intempestivamente, pues muestra de ello resulta que en el croquis, la buseta alcanzó a dar parte del giro para tomar el carril respectivo, luego tenía la visibilidad de una y otra vía. Luego, nos permite comprender que la buseta golpeó el velocípedo cuando en su intento por cruzar, creyó que éste último estaba terminando de pasar en frente suyo, es decir, en la intersección en el sentido que del parque industrial conduce a la Romelia<sup>4</sup>.

Se itera, no hay un elemento probatorio que acredite que la motocicleta estuviese realizando una maniobra no permitida de adelantamiento en esa zona (*delimitada por doble línea continua*), pues que su ubicación final y hallazgo se diera en el otro carril (*con sentido contrario*), como ya lo precisamos, sería producto del impacto y arrastre por el asfalto, más no porque en el supuesto adelantamiento ese hubiese sido el trayecto seguido. De entender la tesis de la defensa, si el motociclista venía desplazándose invadiendo el carril contrario al momento del choque<sup>5</sup>, al producirse arrastre como quedó referido en la inspección ocular, el velocípedo debió tras la caída quedar mínimo al borde o saliendo de ese carril, lo cual es contrario a la imagen del croquis donde se aprecia su ubicación en el centro del mismo.

Por manera que, ninguna de las elucubraciones dadas por la defensa a manera de tesis alternativas a efectos de generar potencialmente la duda razonable tendrían vocación de prosperar, pues surgen como una petición de principio *-razonamiento circular-* falacia argumentativa que se fundó en concepciones personales, ya que como bien lo indicó el señor defensor, el argumento se circunscribe a su conocimiento personal, es decir lo que podría ocurrir desde su visión como conductor y no a prueba específica debatida en el juicio, más allá de enunciar la inexistente contradicción analizada en líneas anteriores.

---

<sup>3</sup> Carril denominado en el croquis como vía No. 2.

<sup>4</sup> La dirección exacta del hecho es la carrera 2 Norte con calle 18, troncal de Occidente.

<sup>5</sup> Carril denominado en el croquis como vía No. 1.

Es preciso recordar que el artículo 8° de la ley 906 de 2004, establece que el acusado y su defensor no están obligados a ofrecer prueba alguna, pues ese precepto está articulado a la presunción de inocencia y a la exigencia constitucional que tiene la Fiscalía de probar, más allá de duda razonable, los elementos de la responsabilidad, otra cosa es que, cumplida esa carga procesal, la defensa tenga la atribución constitucional y legal de presentar elementos probatorios a efectos de controvertir la prueba incriminatoria. Ahora, también a través de su intervención en el juicio con la utilización de los conainterrogatorios le era posible al defensor demeritar el compendio probatorio de la Fiscalía; no obstante, ese objetivo no se cumplió.

En ese contexto, desde la teoría del delito imprudente y la imputación objetiva, correspondía al juzgador verificar que el acusado de manera efectiva sea quien haya creado el riesgo desaprobado produciéndose un resultado de relevancia jurídico penal.

Al respecto la Sala de Casación Penal de la H. Corte Suprema de justicia ha destacado<sup>6</sup>:

“En el marco de la imputación objetiva, la infracción al deber objetivo de cuidado está concebida desde el riesgo jurídicamente desaprobado. De modo que el juez está en la obligación de examinar si el procesado creó un riesgo no permitido y como consecuencia de ello se produjo el resultado relevante para el derecho penal. Así lo ha clarificado la Corte (CSJ SP, 11 abr. 2012, rad. 33920):

3.1.1. Sobre la transición desde la imputación del delito culposo como una forma de culpabilidad generada en la imprudencia, la negligencia o la impericia que regla en el sistema de responsabilidad penal reglado por el Decreto Ley 100 de 1980 (artículo 37) y se apoyaba exclusivamente en la teoría de la causalidad, hacía la imputación jurídica del resultado de los injustos imprudentes conforme al dogma de la imputación objetiva basado en la infracción al deber objetivo de cuidado y recogido en el actual canon 23 de la Ley 599 de 2000, la sentencia del 22 de mayo de 2008 proferida por esta Corporación, radicación 27.357, resulta ser apropiada para comprender los presupuestos actualmente necesarios para la atribución penal del resultado lesivo d ellos bienes jurídicos tutelados por el derecho penal, que admiten la responsabilidad culposa, la que en su parte más representativa señala:

“En conclusión, de acuerdo con la evolución doctrinaria y jurisprudencial del delito imprudente, lo esencial de la culpa no reside en actos de voluntariedad del sujeto agente, superando así aquellas tendencias ontologicistas que enlazaban acción y resultado con exclusivo apoyo en las conocidas teorías de la causalidad —teoría de la equivalencia, *conditio sine qua non*, causalidad adecuada, relevancia típica—, sino en el desvalor de la acción por él realizada, signado por la contrariedad o desconocimiento del deber objetivo de cuidado, siempre y cuando en aquella, en la acción, se concrete, por un nexo de causalidad o determinación, el resultado típico, es decir, el desvalor del resultado, que estuvo en condiciones de conocer y prever el sujeto activo.

2.2. En la doctrina penal contemporánea, la opinión dominante considera que la realización del tipo objetivo en el delito imprudente (o, mejor dicho, la infracción al deber de cuidado) se satisface con la teoría de la imputación objetiva, de acuerdo con la cual un hecho causado por el agente le es jurídicamente atribuible

---

<sup>6</sup> SP3070-2019, radicación 52750 del 6 de agosto de 2019, MP. Eyder Patiño Cabrera.

a él si con su comportamiento ha creado un peligro para el objeto de la acción no abarcado por el riesgo permitido y dicho peligro se realiza en el resultado concreto.

Lo anterior significa que si la infracción al deber de cuidado se concreta en el desconocimiento de la norma de cuidado inherente a actividades en cuyo ámbito se generan riesgos o puesta en peligro de bienes jurídicamente tutelados, es necesario fijar el marco en el cual se realizó la conducta y señalar las normas que la gobernaban, a fin de develar si mediante la conjunción valorativa ex ante y ex post, el resultado que se produjo, puede ser imputado al comportamiento del procesado.

En otras palabras, frente a una posible conducta culposa, el juez, en primer lugar, debe valorar si la persona creó un riesgo jurídicamente desaprobado desde una perspectiva ex ante, es decir, teniendo que retrotraerse al momento de realización de la acción y examinando si conforme a las condiciones de un observador inteligente situado en la posición del autor, a lo que habrá de sumársele los conocimientos especiales de este último, el hecho sería o no adecuado para producir el resultado típico .

En segundo lugar, el funcionario tiene que valorar si ese peligro se realizó en el resultado, teniendo en cuenta todas las circunstancias conocidas ex post.

2.3. En aras de establecer cuándo se concreta la creación de un riesgo no permitido y cuándo no, la teoría de la imputación objetiva integra varios criterios limitantes o correctivos que llenan a esa expresión de contenido, los cuales también han tenido acogida en la jurisprudencia de la Sala:

2.3.1. No provoca un riesgo jurídicamente desaprobado quien incurre en una “conducta socialmente normal y generalmente no peligrosa”, que por lo tanto no está prohibida por el ordenamiento jurídico, a pesar de que con la misma haya ocasionado de manera causal un resultado típico o incluso haya sido determinante para su realización.

2.3.2. Tampoco se concreta el riesgo no permitido cuando, en el marco de una cooperación con división del trabajo, en el ejercicio de cualquier actividad especializada o profesión, el sujeto agente observa los deberes que le eran exigibles y es otra persona perteneciente al grupo la que no respeta las normas o las reglas del arte (lex artis) pertinentes. Lo anterior, en virtud del llamado principio de confianza, según el cual “el hombre normal espera que los demás actúen de acuerdo con los mandatos legales, dentro de su competencia”.

(...)

2.3.3. Igualmente, falta la creación del riesgo desaprobado cuando alguien sólo ha participado con respecto a la conducta de otro en una “acción a propio riesgo”, o una “autopuesta en peligro dolosa”, (...).

(...)

2.3.4. En cambio, “por regla absolutamente general se habrá de reconocer como creación de un peligro suficiente la infracción de normas jurídicas que persiguen la evitación del resultado producido”.

2.3.5. Así mismo, se crea un riesgo jurídicamente desaprobado cuando concurre el fenómeno de la elevación del riesgo, que se presenta “cuando una persona con su comportamiento supera el arrisco admitido o tolerado jurídica y socialmente, así como cuando, tras sobrepasar el límite de lo aceptado o permitido, intensifica el peligro de causación de daño”.

El Juicio de valor se concreta tanto en la imputación objetiva del comportamiento, como en la imputación objetiva del resultado, de modo que este último sea consecuencia de aquél”.

Luego, emerge diáfano que conducir vehículos automotores y más de servicio público comprende un riesgo; empero, aquel es permitido por la sociedad si se acatan todas y cada una de las reglas y normas jurídicas para el normal desarrollo de esa actividad u oficio. Luego, era carga de la Fiscalía acreditar que fue el señor **Albeiro Antonio Mafla Agudelo** quien elevó el riesgo tolerado derivando en el resultado antijurídico y, para ello, probó que en efecto no atendió la señalización de tránsito (PARE) que precisamente controla la prelación a tenerse en cuenta en el tránsito de determinadas vías.

Adicionalmente vale la pena aclarar que, el hecho de que la víctima no tuviese el seguro obligatorio en regla, no compromete responsabilidad en su auto puesta en peligro o elevación del riesgo, pues como bien lo indicó el señor Agente de Tránsito ello comporta una sanción administrativa la cual se impuso y, no un impedimento de funcionamiento para el vehículo que fundamente el nexo causal con el accidente (*causa eficiente*). Tampoco, ni con el interrogatorio o contra interrogatorio se dilucidó si el señor Ancizar Marín Gutiérrez, al momento del hecho portaba el casco reglamentario o lo llevaba sin ajustar, luego la ausencia de esa información no puede pretenderse ser capitalizada por el defensor, cuando teniendo esa posibilidad, no auscultó los datos necesarios para ello.

En conclusión, lo probado en el juicio permitió a la jueza de instancia determinar que el acusado faltó al deber objetivo de cuidado, al desatender la normatividad de tránsito y las señales reglamentarias de circulación que dan prelación a determinadas vías consideradas principales, lo cual derivó en la colisión que finalmente desencadenó la afectación al bien jurídicamente tutelado de la integridad personal del lesionado (*lesiones estipuladas*).

Por manera que, se concluye que en el *sub judice* efectivamente se reunían los requisitos para dictar una sentencia condenatoria en contra del enjuiciado, debiéndose confirmar el fallo recurrido.

Por lo expuesto, la Sala de Decisión Penal del Tribunal Superior del Distrito Judicial de Pereira (Rda.), administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la ley,

## **RESUELVE**

**PRIMERO: CONFIRMAR** la Sentencia del 19 de octubre de 2022, emitida por el Juzgado Primero Penal Municipal con Funciones de Conocimiento de Dosquebradas, Risaralda, por medio de la cual condenó a **Albeiro Antonio Mafla Agudelo** a la pena de 9 meses 18 días de

prisión y multa de 7,33 SMLMV por el *delito de lesiones personales culposas* (artículos 111, 112 inciso 2º, 114 inciso 2º, 117 y 120 del Código Penal).

**SEGUNDO: COMUNICAR** esta providencia a las partes y demás intervinientes por el medio más expedito. Dichas comunicaciones se harán en la medida de lo posible, mediante la remisión de copias de la misma vía correo electrónico, tal y cual como lo regula el artículo 8º de la Ley 2213 de 2022. **Contra esta decisión procede el recurso extraordinario de casación.**

**NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE.**

(Firma electrónica)  
**JULIÁN RIVERA LOAIZA**  
Magistrado

(Firma electrónica)  
**MANUEL YARZAGARAY BANDERA**  
Magistrado

(Firma electrónica)  
**CARLOS ALBERTO PAZ ZÚÑIGA**  
Magistrado

**WILSON FREDY LÓPEZ**  
Secretario

Firmado Por:

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

Carlos Alberto Paz Zuñiga  
Magistrado  
Sala 002 Penal  
Tribunal Superior De Pereira - Risaralda

Manuel Antonio Yarzagaray Bandera  
Magistrado Tribunal O Consejo Seccional

**Sala 1 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: **9d6e34f47cd124cdb130fc420a935c461967f706cd8c59b2fc9310382df7ca77**

Documento generado en 12/07/2023 01:27:46 PM

**Descargue el archivo y valide éste documento electrónico en la siguiente URL:**  
**<https://procesojudicial.ramajudicial.gov.co/FirmaElectronica>**