

REPÚBLICA DE COLOMBIA
PEREIRA-RISARALDA
RAMA JUDICIAL



TRIBUNAL SUPERIOR DE PEREIRA
SALA DE DECISIÓN PENAL

Magistrado Ponente
JORGE ARTURO CASTAÑO DUQUE

Pereira, veintiocho (28) de julio de dos mil veintiuno (2021)

ACTA DE APROBACIÓN N° 580
SEGUNDA INSTANCIA

Acusado:	Juan Carlos de los Ríos Zapata
Cédula de ciudadanía:	9.892.271 expedida en Quinchía (Rda.)
Delito:	Lesiones culposas
Víctima:	Francisco Rodas Raigoza
Procedencia:	Juzgado Segundo Penal Municipal con función de conocimiento de Pereira (Rda.)
Asunto:	Decide apelación interpuesta por el apoderado de víctimas contra el fallo absolutorio de junio 18 de 2021. 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, según fueron referidos por el ente acusador y replicados por el a quo en el fallo confutado, tuvieron ocurrencia en abril 29 de 2014 a eso de las 15:25 horas aproximadamente, en la avenida 30 de agosto frente a las canchas del barrio Gamma, momento en el cual **JUAN CARLOS DE LOS RÍOS ZAPATA** conductor del vehículo bus Chevrolet NQR de placas SXE-536, al

servicio de Megabús, sin hacer uso de las señales luminosas pese a que en igual sentido conducía el ciclista FRANCISCO RODAS RAIGOZA¹, le cerró la vía para luego frenar bruscamente el automotor, lo que conllevó a que este colisionara con la parte posterior de la buseta y se lesionara.

1.2.- De conformidad con lo reglado en el artículo 536 CPP, adicionado por el artículo 13 de la ley 1826/17, la Fiscalía le corrió traslado del escrito acusatorio (septiembre 21 de 2018) al señor **JUAN CARLOS DE LOS RÍOS**, por medio del cual le atribuyó autoría en el delito de lesiones personales culposas -artículos 111 y 112 inciso 2º C.P-, cargos que el indiciado NO ACEPTÓ.

1.3.- El escrito de acusación fue asignado por reparto al Juzgado Segundo Penal Municipal con función de conocimiento de esta ciudad, despacho ante el cual se llevó a cabo la audiencia concentrada (febrero 21 de 2019) donde la defensa interpuso recurso de apelación al inadmitírsele los anexos del dictamen pericial así como las fotografías que introduciría en juicio, determinación que fue confirmada solo en cuanto a lo primero por el Juzgado Séptimo Penal del Circuito (abril 26 de 2019), y luego de varios aplazamientos se llevó a cabo el juicio oral (mayo 21, junio 11 y 18 de 2021), fecha esta última en la cual se emitió un sentido de fallo de carácter absolutorio, y se profirió la respectiva sentencia.

1.4.- Los fundamentos que tuvo en consideración el a quo para arribar a un fallo absolutorio, los hizo consistir en que si bien las lesiones de RODAS RAIGOZA fueron debidamente probadas con los dictámenes allegados, en lo relativo a la responsabilidad del acusado se debía desechar la validez de las reconstrucciones efectuadas -por el CTI y la defensa-, en tanto ninguno tuvo en consideración las modificaciones sufridas en la vía por el paso del tiempo, respecto de lo cual obra duda. Y aunque la perito de la defensa señaló que

¹ Para la fecha del hecho contaba apenas con 13 años, pero actualmente ya es mayor de edad.

con fundamento en la herramienta "Street View de Google Maps" se comprueba que la vía en cuanto a características geométricas no había cambiado, no expuso las razones para llegar a esa conclusión, máxime que se desconoce si lo fijado en dichas imágenes existía para la época en que se presentó la colisión, además que tampoco se tuvo presente qué otros automotores se desplazaban por el lugar, ni la distancia de estos con la bicicleta y el vehículo del acusado.

No se explica cómo si el ciclista tenía todo un carril de espacio para desplazarse y superar el autobús, no realizó ninguna maniobra para evitar el accidente y fue a parar contra éste. De igual manera, el informe de la perito en física resulta irrelevante, ya que se limitó a consignar lo que obra en el de tránsito, sin ofrecer luces, así sea indiciarias, que permitieran explicar en qué momento se infringió el deber objetivo de cuidado por parte del acusado. Así mismo, la víctima trató de acomodar su versión acorde con sus propios intereses, con lo cual perdió objetividad en sus dichos, lo que también sucedió con la reconstrucción de los hechos que se hizo con fundamento en varias versiones y sin advertir los posibles cambios que hubiese presentado la vía.

Sostuvo que en este caso era claro que fue la bicicleta la que impactó el vehículo del acusado, y aunque la Fiscalía le reprocha al conductor del autobús el haberse detenido en un lugar supuestamente no autorizado y efectuar una maniobra intempestiva con lo cual sorprendió a la víctima, de ello no existe prueba alguna, al no saberse si en realidad el acusado tenía prohibido detenerse en la berma. Además, por cuanto los ciclistas deben transitar por la derecha de las vías a una distancia no mayor a un metro, pero tampoco existe prueba en el sentido que el sitio estuviera habilitado como ciclovía o de uso exclusivo de transporte público, ni la hay en el sentido que el hoy acusado haya o no usado señales luminosas.

Finalmente, aseguró que el a quo que no obra huella de arrastre o frenado que permita concluir una maniobra inoportuna, máxime que la fijación

fotográfica arroja que el vehículo no se encontraba en una ubicación oblicua que indicara el ingreso de una vía hacia la otra, sin haber quedado claro por qué motivo el ciclista no se percató de la presencia del autobús.

En conclusión, el fallador estimó que en este asunto solo han quedado interrogantes que no fueron resueltos probatoriamente y que se convirtieron en fuente de especulación, a saber: (i) maniobra intempestiva del bus; (ii) prohibición de parquear en el sector; (iii) uso de luces por parte de este al detenerse; y (iv) desatención de la víctima al transitar por la vía y el respeto de la distancia de seguridad, lo cual lo lleva a un escenario de duda razonable. Y aunque en su criterio obran indicios probados, estos no conducen a una inferencia lógica para colegir de manera categórica que el procesado **DE LOS RÍOS ZAPATA** fue el autor de un delito, y la duda debe resolverse a su favor.

1.5.- El apoderado judicial de la víctima se mostró inconforme con la decisión, y por ende la impugnó dentro del término de ley.

2.- DEBATE

2.1.- Apoderado de víctimas -recurrente-

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

En juicio se probaron las consecuencias generadas en su representado como consecuencia de un hecho de tránsito, y de conformidad con las pruebas arrojadas, en especial el informe pericial de reconstrucción, se acreditó que en el lugar no existía señal de tránsito que le permitiera al bus alimentador recoger pasajeros, los que cuentan con sitios específicos para orillarse, que en el sector donde sucedió el percance están ubicados al frente de Unicentro, después de las canchas de gamma y al frente de Café Mariscal. Así mismo se corroboró que el joven RODAS RAIGOZA se encontraba dentro del carril

derecho al momento de ocurrida la colisión, es decir, maniobraba su velocípedo de manera regular y cumplía con las normas de tránsito requeridas para estos rodantes.

Es clara la responsabilidad del acusado cuando su apoderado esgrime que los buses alimentadores no son como los articulados de Megabús que tienen estaciones fijas para su recorrido, pues como buses de transporte masivo, al igual que los intermunicipales, pueden frenar y estacionarse en lugares de alto flujo de pasajeros como son los cruces peatonales. Aseveración que no es cierta porque con ello se pone de manifiesto la violación de normas de tránsito, ya que dichos buses tienen sitios debidamente señalizados para obrar de esa manera.

En el informe de reconstrucción del hecho, presentado por la defensa y desechado por el juez de primer nivel, se aprecia un cruce peatonal y no se evidencia señal alguna que permita al alimentador recoger o dejar pasajeros. Así que el acusado, al cerrar intempestivamente el carril por donde transitaba el ciclista, incumplió el deber objetivo de cuidado y es clara la imprudencia que lo hace responsable de la ilicitud, por cuanto:

(i) los vehículos de servicio público en las ciudades tienen demarcados paraderos para no obstaculizar el tráfico; (ii) se omitió lo reglado en el canon 91 CNT, y por ende en el sitio donde el conductor de la buseta adelantó, cerró y frenó, no era permitido para dejar y recoger pasajeros; (iii) se omitió analizar el artículo 121 CNT relativo a los pasajeros; (iv) el lugar por donde conducía su bicicleta RODAS RAIGOZA, no era exclusivo para automotores de servicio público, ambos conductores estaban habilitados para transitar por dicha ruta, pero el conductor del bus rompió el principio de confianza en cuanto además de adelantar al ciclista, le cierra el paso de manera intempestiva, y se detiene a poca distancia de este sin darle tiempo de maniobrar; (v) la ausencia de huellas de arrastre o frenado no son relevantes en la producción del resultado, en tanto lo realizado por el conductor del bus fue repentino, sin haber motivo

para que accionara los frenos de manera brusca; y (vi) el acusado no respetó ni tuvo en cuenta el tránsito de los demás usuarios de la vía y es posible que ni siquiera se enterara que el ciclista colisionó por detrás su vehículo.

2.5.- Debidamente sustentado el recurso, el funcionario de primer nivel lo 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 una parte habilitada 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 el funcionario 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 insubsanable que obligue a la Sala a retrotraer la actuación a

segmentos ya superados; en consecuencia, se realizará 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 en el juicio.

Como se indicó en precedencia, los hechos a los cuales se contrae la presente actuación acaecieron en abril 29 de 2014 aproximadamente a las 15:25 horas, en la avenida 30 de agosto frente a las canchas de Gamma, momento en el cual el joven ciclista FRANCISCO RODAS RAIGOZA colisionó con la parte posterior de un autobús afiliado a la empresa Megabús y conducido por el señor **JUAN CARLOS DE LOS RÍOS ZAPATA**.

Desde ya dirá el Tribunal que comparte el fallo absolutorio proferido por el funcionario 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 requiere. Las razones que se tienen para llegar a la determinación que se anuncia, son las siguientes:

En cuanto a la materialidad de la infracción, emerge claro de la actuación y no existe duda en el sentido que el joven RODAS RAIGOZA sufrió lesiones como consecuencia de ese hecho de tránsito, lo cual se evidencia con el dictamen del INMLCF por medio del cual se le otorgó, en segundo reconocimiento, una incapacidad médico legal definitiva de cuarenta días sin secuelas, hecho que fue objeto de estipulación probatoria.

Lo que sí es materia de debate, es lo atinente a la responsabilidad en el referido hecho de tránsito, como quiera que si bien para el a quo en este caso existen dudas para establecer el compromiso que en la ilicitud le asiste al

señor **DE LOS RÍOS ZAPATA**, para el apoderado de víctimas, conforme con las pruebas arrimadas al juicio, se logró determinar que estos se presentaron por cuanto el conductor del vehículo de servicio público de manera intempestiva, y luego de superar al ciclista, procedió a cerrarlo y detener la marcha sin darle la oportunidad a su defendido de realizar evasión alguna, a consecuencia de lo cual colisionó con la parte posterior de ese automotor con el resultado ya conocido.

Los hechos en los cuales se fundó la acusación en contra del señor **JUAN DE LOS RÍOS**, tuvieron como génesis el informe de tránsito rendido por JHON ALEJANDRO MARTÍNEZ FRANCO, quien atendió el caso y efectuó el croquis respectivo, en el cual se planteó como posible causa del accidente que el menor conductor de la bicicleta: “no estaba pendiente de la vía y de las maniobras de los demás conductores”. Y si bien es cierto dicho funcionario de tránsito no fue testigo presencial del hecho porque llegó unos nueve minutos después, sí indicó que tal hipótesis lo fue con fundamento en la versión del conductor de la buseta, dado que el afectado había sido traslado a una clínica, y al respecto le fue comunicado por éste que luego de haber adelantado al ciclista por espacio de unos 10 metros aproximadamente, le timbran para bajarse un pasajero, motivo por el cual ingresa a la berma y en ese instante el joven, quien venía sobre ese sector, no observó esa maniobra y lo colisionó por detrás.

Así mismo, según dicho servidor, no obstante que ello no lo plasmó en el informe de tránsito -como tampoco lo hizo con el cruce peatonal en el croquis respectivo-, se trasladó a la clínica donde se encontraba el afectado -lo que en efecto deben hacer cuando se trata de hechos de esa naturaleza, con el fin de obtener la versión del lesionado-, quien le dijo que pedaleaba sobre la berma en una bicicleta de ruta, y al levantar la mirada vio la buseta en ese lugar. Ya posteriormente en sede de contrainterrogatorio y redirecto, indicó que el menor le manifestó “que venía embalado” o “enrutado” y no observó que la buseta se hubiera estacionado en la berma.

Tal versión fue desmentida por el afectado quien adujo que en momento alguno se entrevistó con dicho agente de tránsito, a la vez que aduce que el día del hecho se dirigía a entrenar al velódromo, iba por toda la línea de la berma a una velocidad de entre 45 o 50 km/h, cuando lo empieza a adelantar un alimentador de Megabús el cual lo cierra, y aunque intentó esquivarlo por la parte izquierda, no alcanzó porque éste frenó de manera brusca donde no había señales de tránsito y sin que hubiera usado las luces direccionales para realizar esa actividad, a consecuencia de lo cual colisionó con la parte posterior izquierda de ese automotor.

Como se aprecia, en este caso y en punto de la responsabilidad que le asiste al conductor de la buseta, existen dos versiones: Una, la del agente de tránsito que conoció el caso -con las falencias ya advertidas- y quien dio cuenta de la información que percibió cuando atendió dicho percance. Y otra, la del afectado, quien entrega la versión de los hechos y desmiente lo plasmado por el servidor que realizó las primeras labores de Policía Judicial.

El citado agente del tránsito no presenció lo sucedido el día del acontecimiento, pero sí le consta la forma en que quedaron los vehículos por haberse percatado de ello cuando hizo presencia en el lugar², y dadas las especiales circunstancias en que el episodio se originó, ello le permitía hacer ese tipo de valoraciones en cuanto al decir de la jurisprudencia nacional respecto a ese específico tema, la formación técnica que un agente de tránsito posee le da la capacidad para conceptuar acerca de la causa probable de un hecho de esta naturaleza:

“[...] por disposición legal, las autoridades de tránsito pueden emitir conceptos técnicos sobre la responsabilidad en el choque (art. 146 Código

² Al llegar al sitio la bicicleta no se encontraba en la posición final, por cuanto de las fotografías ingresadas como prueba se aprecia que ésta se encontraba parada en la parte trasera de la buseta, en lugar distinto donde impactó con ésta.

Nacional de Tránsito). Y, precisamente, debido a su formación como técnico profesional en seguridad vial y accidentes, el agente [...] elaboró el plano descriptivo de los pormenores del suceso y, a partir de las circunstancias que en forma directa y personal tuvo la ocasión de observar y percibir en el lugar del hecho, conceptuó técnicamente la causa de la colisión”.³

Hay lugar a tener presente que el mencionado agente de tránsito no documentó en su informe la versión que en su momento le entregó el menor lesionado, como así lo expuso en juicio, pero debe igualmente tenerse en consideración, según lo ha sostenido también la jurisprudencia patria⁴, que tal documento no tiene la calidad de prueba directa en tanto en este lo que se hace es describir la escena y los hallazgos, y en lo atinente a las exposiciones y entrevistas realizadas por tales funcionarios a los potenciales testigos en aquellos accidentes que puedan constituir una infracción a la ley penal, los mismos carecen de valor probatorio y solo sirven como criterios para orientar la investigación.

Siendo así, la tarea del órgano persecutor debió orientarse a establecer, por los medios probatorios dispuestos por el ordenamiento procedimental penal, si en efecto la hipótesis que desde un comienzo planteó el agente de tránsito fue en realidad la que aconteció, o si, por el contrario, y en contravía de lo allí expresado, fue el conductor de la buseta quien incrementó el riesgo permitido al ejecutar una maniobra de detención y frenado intempestiva sobre la berma, la que a la postre conllevó a que se presentara el funesto desenlace.

De la prueba documental arrimada al juicio por medio de estipulación probatoria, esto es, el oficio suscrito por JORGE ALBERTO LÓPEZ HOLGUÍN en su condición de funcionario del Instituto de Movilidad de Pereira, se extrae que en el sitio donde ocurrió el acontecimiento la velocidad máxima permitida

3 CSJ SP, 03 feb. 2021. Rad. 48768.

4 CSJ SP, 07 jul. 2010, rad. 30987, reiterado en CSJ SP, 20 may. 2020, Rad. 54909.

es de 60 km/h.⁵, y como igualmente lo indicó el afectado en juicio, al momento de lo sucedido se movilizaba entre 45 y 50 km/h.

El ente acusador no logró acreditar que alguno de los dos rodantes involucrados en el hecho haya superado la velocidad permitida en la zona, en tanto, como así lo sostuvo la perito en física del INMLCF, no existían vestigios o huellas de frenada o arrastre para establecer tal aspecto, lo cual en sentir de la Sala, es una información que sí es relevante en contravía de lo sostenido por el apoderado de víctimas, en tanto con ello queda sin soporte probatorio la afirmación según la cual: la buseta conducida por el señor **DE LOS RÍOS ZAPATA** efectuó una maniobra de frenado en forma brusca que le impidió reaccionar al ciclista.

De igual manera, tampoco se logró acreditar que la buseta “le haya cerrado intempestivamente la vía al ciclista”, ni mucho menos si usó o no usó las luces direccionales para anunciar el parqueo que pretendía realizar sobre la berma.

Para intentar dilucidar esos interrogantes, se efectuó una reconstrucción en el sitio donde ocurrieron los hechos, la cual solo contó con la presencia y los dichos por parte del menor afectado, pero la misma no es contundente para determinar si el episodio en realidad ocurrió como éste lo señala, al ser evidente que existía de su parte un interés en los resultados del proceso; al punto incluso, que desconoció haber hablado con el agente de tránsito quien lo visitó en la clínica para conocer su versión, cuando es sabido que ello es lo usual en esta clase de eventos, toda vez que los citados servidores, amén de la función de Policía Judicial que realizan, deben adelantar todas las diligencias pertinentes, entre ellas por supuesto escuchar las versiones de cada uno de los involucrados.

5 En la reconstrucción efectuada por el CTI, se encontró señal de tránsito que indica velocidad máxima de 50 km/h, razón por la cual acorde con lo sostenido por el a quo, no hay claridad que la vía para la fecha de tal inspección se encontrara en iguales condiciones a la de la época en que sucedieron los hechos.

Es posible desde luego, como así lo percibe la Sala, que quizás el lesionado haya olvidado una tal conversación, no solo por su minoría de edad para la fecha del suceso -13 años-, donde según sus dichos a raíz del golpe perdió temporalmente el conocimiento que luego recuperó en el centro médico, sino tal vez por el tiempo transcurrido entre los hechos y la fecha en que rindió testimonio en juicio -algo más de siete años-.

Y lo anterior es de suma trascendencia para el presente caso, por cuanto de ahí se desprende que el ciclista, si bien adujo movilizarse por la línea que separa el carril derecho de la berma -no por ésta como se indicó por parte del agente de tránsito-, al no tener su visión puesta al frente de la vía por la cual se desplazaba "embalado" o "enrutado" ya que hacía sus prácticas como corredor de ciclismo, solo se percató de la presencia del autobús cuando ya se encontraba demasiado cerca de él, tanto que no logró frenar para evitar el colisión, y aunque trató de girar a la izquierda para superarlo, el manillar derecho de la bicicleta golpeó la parte trasera de la buseta, a consecuencia de lo cual perdió estabilidad y cayó al piso, con los resultados ya conocidos.

En efecto, como lo asegura el recurrente, acá no puede decirse que el ciclista se movilizaba detrás de la buseta, a consecuencia de lo cual debía conservar la distancia reglamentaria a la que alude el canon 108 CNT, pero sí es claro que por el hecho de ser uno más de los actores viales, estaba en el deber de prestar toda la atención de lo que sucedía a su alrededor, lo que todo indica no realizó.

Y es que si se tiene en consideración el sitio donde se generó el acontecimiento -avenida 30 de agosto, al frente de las canchas de gamma-, el cual fue descrito como una vía de una calzada, con dos carriles en igual sentido, plana, recta, con demarcación vial de línea de carril y de borde, con paso peatonal, acorde con las fotografías arrimadas válidamente al juicio -tanto con el informe de tránsito como de la reconstrucción efectuada por el CTI-, se puede

asegurar que existía una perfecta visibilidad para que el ciclista hubiera detectado la presencia de la buseta en caso de haber estado atento a la vía y a los demás actores viales, para haber adelantado sin contratiempo alguno dado que el carril derecho no fue obstaculizado.

Por demás, y en relación con la aseveración del recurrente en el sentido que el vehículo de servicio público “no estaba autorizado para hacer esa maniobra de estacionamiento”, como quiera que existen unos puntos estratégicos diseñados para recoger pasajeros, que en este caso lo era la estación que está situada al frente de Unicentro, la Sala habrá de asegurar que, salvo lo argumentado por el apoderado de víctimas, nada se soportó al juicio en ese particular sentido, en cuanto no se allegó prueba que permitiera corroborar que los buses alimentadores del servicio de transporte masivo “únicamente” podían detener su marcha para recoger o dejar pasajeros en determinados lugares.

El artículo 91 CNT establece que: “Todo conductor de servicio público o particular debe recoger o dejar pasajeros en los sitios permitidos y al costado derecho de la vía, salvo en paraderos especiales de vías troncales que sean diseñadas y operadas con destinación exclusiva al transporte público masivo”.

Es cierto que en el lugar donde se presentó el percance no existía diseñado un paradero para los buses de Megabús, según así se acreditó, máxime que no se trata de una vía de servicio exclusivo para dicho sistema, pero tampoco para la fecha del hecho -2014- ni para aquella en que se realizó la reconstrucción -2019-, existía prohibición para que alguno de los vehículos del sistema masivo o incluso de los de servicio público, pudiera dejar o recoger pasajeros.

Mírese incluso que el artículo 2º de la Ley 769/02 -Código Nacional de Tránsito-, contempla que la berma es: “Parte de la estructura de la vía, destinada al soporte lateral de la calzada para el tránsito de peatones, semovientes **y ocasionalmente al estacionamiento de vehículos y tránsito de vehículos de emergencia**”.

Lo anterior, en criterio de la Sala, implica que al no existir señal que prohibiera dejar o recoger pasajeros en el lugar en donde ocurrió el siniestro, ello sí se podía hacer pero de manera esporádica, máxime cuando según se observa de las fotografías aportadas, para esa época había un cruce peatonal -aunque este no se plasmó en el croquis-, el cual en sentir de la Corporación significaba, que tal lugar era utilizado para que las personas se apearan de los vehículos de servicio público, entre ellos los alimentadores de Megabús, para luego movilizarse y superar la avenida, y de allí dirigirse hacia el barrio Gamma o sus alrededores.

De todas formas no puede sostenerse, como lo hace el apoderado de víctimas en su condición de recurrente, que al existir algunos paraderos especificados por Megabús -que no estaciones, las cuales son para los articulados-, los vehículos alimentadores no puedan parar en sitios donde no se cuenten con éstos, en tanto ello implicaría que los pasajeros que quisieran acceder al sector de las referidas canchas, solo tuvieran la posibilidad descender en el paradero ubicado frente al Centro Comercial "Unicentro", o aquél en el sector de "Café Mariscal" -a los cuales aludió el recurrente-, sitios que están ubicados muy distantes entre sí, y ello implicaría que los usuarios del sistema debieran caminar por un largo trayecto para llegar a su lugar de destino.

Bajo ese entendido, la Colegiatura concluye: (i) no existe prueba contundente acerca de que la maniobra del conductor del vehículo de servicio público fue irregular y que por ende vulneró el deber objetivo de cuidado como causa eficiente del daño; y (ii) el ciclista, al ir enfocado en llegar al sector donde desarrollaba sus prácticas, y a una aceleración que para esta clase de velocípedos se puede colegir como alta -entre 45 y 50 km/h-, no se percató que el bus que lo superó -como ya lo había hecho en al menos otra ocasión anterior- se había detenido para dejar un pasajero, con lo cual no logró disminuir su aceleración ni mucho menos culminar la fase de evasión que emprendió hacia la parte izquierda, con los conocidos resultados.

La Sala no cuestiona desde luego que el joven hubiera conducido su bicicleta por la línea de la berma, según así lo refirió, porque verificado el informe de tránsito y de reconstrucción de los hechos, no se evidencia la existencia de carril exclusivo para bicicletas en ese lugar, no obstante que el artículo 94 CNT señala que las bicicletas deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un metro de la acera u orilla⁶, ya que tal proceder se ha vuelto una práctica recurrente en las vías nacionales, pero de haberlo hecho a la distancia reglamentaria y con el cuidado debido, tal circunstancia le hubiera permitido continuar su marcha sin ningún contratiempo, dado que luego de haberse estacionado la buseta sobre la berma, el carril derecho había quedado prácticamente despejado y bien podía seguir por tal sitio sin percance alguno, salvo claro está que existiera otro actor vial que le impidiera esa maniobra, pero ello tampoco se corroboró.

Como se puede apreciar, y acorde con lo señalado igualmente por el a quo, se presentan serias dudas acerca del verdadero desarrollo de este acontecimiento, razón por la cual el Tribunal estima que en el asunto sometido a estudio existe una incertidumbre insalvable con respecto al compromiso que le puede corresponder al procesado **JUAN CARLOS DE LOS RÍOS ZAPATA** en relación con las lesiones ocasionadas al joven RODAS RAIGOZA, y en consecuencia lo que en derecho corresponde es hacer prevalecer la duda a favor del procesado, y en ese sentido se dará cabal confirmación a la sentencia absolutoria proferida por el despacho de primer nivel.

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 **JUAN CARLOS DE LOS RÍOS ZAPATA** por parte del

⁶ La disposición prescribe en su inciso 5º lo siguiente: "No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones, y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello".

Juzgado Segundo Penal Municipal con funciones de conocimiento de esta capital.

En acatamiento a lo reglado en el artículo 545 CPP, adicionado por el canon 22 de la Ley 1826/17, correspondería por Secretaría proceder a citar a las partes para efectos de dar traslado de esta sentencia, pero en atención 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, esta sentencia se notificará por la Secretaría vía correo electrónico a las partes e intervinientes acorde con las disposiciones del artículo 8º del Decreto Legislativo N° 806 de 2020⁷, determinación contra la cual procede el recurso extraordinario de casación que de interponerse deberá hacerse 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

⁷ En tal sentido se puede consultar CSJ AP, 11 nov. 2020, Rad. 58318, en el cual se estableció la procedencia en el proceso penal del régimen de notificaciones electrónicas consagrado en el Decreto 806 de junio 04 de 2020.

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

TRIBUNAL SUPERIOR

SALA 002 PENAL PEREIRA-RISARALDA

MANUEL ANTONIO YARZAGARAY BANDERA

MAGISTRADO TRIBUNAL O CONSEJO SECCIONAL

TRIBUNAL SUPERIOR

SALA 001 PENAL PEREIRA-RISARALDA

JULIAN RIVERA LOAIZA

MAGISTRADO

TRIBUNAL 003 SUPERIOR SALA PENAL DE LA CIUDAD 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: **4b71ffcfec386dc888460bf15484cb24cee379ceb496091289530cf07d98a60**
Documento generado en 28/07/2021 04:47:34 PM