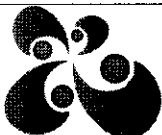


 JUSTICIA PENAL BUGA	SENTENCIA SEGUNDA INSTANCIA TRIBUNAL SUPERIOR	 ERES RESPONSABILIDAD ÉTICA Y SOCIAL
Código: GSP-FT-09	Versión: 2	Fecha de aprobación: 22/05/2012

TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO JUDICIAL DE BUGA
SALA DE DECISIÓN PENAL

Magistrado Ponente: **ÁLVARO AUGUSTO NAVIA MANQUILLO**

Radicación: 76895-60-00-192-2.011-00421-01

Aprobado según Acta 051 del dos de febrero de dos mil dieciséis

Guadalajara de Buga, nueve de febrero dos mil dieciséis

1. OBJETO

Resolver el recurso de apelación oportunamente propuesto y sustentado por la defensa del señor Freiman García Vélez, contra la sentencia del 05 de agosto de 2015, a través de la cual el Juez Promiscuo Municipal de Obando condenó al precitado en calidad de autor de la conducta punible de lesiones personales culposas, a la pena principal de seis (6) meses y cuatro (4) días de prisión y multa de cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes, a las accesorias de inhabilitación para el ejercicio de derechos y funciones públicas y la prohibición de conducir vehículos por el mismo período de la principal y le concedió la suspensión condicional de la ejecución de la pena.

2. ANTECEDENTES

Conforme a lo narrado en el escrito de acusación, entre las 17:40 y 17:55 horas del 15 de junio de 2.011, en el kilometro 46 + 500 metros de la vía Andalucía –

Cerritos, se presentó un accidente de tránsito, en el momento que se autorizó la continuación del tráfico vehicular por el carril donde hacía fila la buseta de placas ZDA-150, conducida por Freyman García Vélez, la cual al tratar de adelantar otros vehículos que tenían prelación por el orden de llegada al sitio de reparación de la vía impactó a la señora María Rosalba Castaño Toro y le causó a la víctima las lesiones culposas con las siguientes consecuencias:

“Deformidad física que afecta el rostro dada por asimetría facial muy ostensible por parálisis facial post traumática, perturbación funcional del órgano de la visión binocular dada por la limitación de cierre de ojo izquierdo por parálisis de músculos palpebrales, perturbación funcional del órgano del sistema de la masticación, dada por la limitación de apertura bucal, por lesión de articulación temporo mandibular izquierda, perturbación funcional del órgano del sistema nervioso central, dada por la lesión del séptimo par craneano que generó parálisis facial, perturbación funcional del órgano de la prensión dada por la limitación de movimientos de hombro derecho y escalón óseo evidente y doloroso en clavícula derecha, perturbación funcional, del órgano de la audición, dada por la hipoacusia por oído izquierdo confirmada por audiometría, secuelas definitivas otras por determinarse por psicología y/o psiquiatría, incapacidad definitiva setenta (70) días”.

3. ACTUACIÓN PROCESAL

Ante el Juzgado Penal Municipal de Control de Garantías de Roldanillo Valle del Cauca, el 12 de febrero de 2.014, se surtió la audiencia preliminar de imputación y el 13 de mayo de 2.014 ante el Juzgado Promiscuo Municipal de Obando, la fiscalía 16 local de Zarzal Valle del Cauca, radicó el escrito de acusación en contra del señor Freyman García Vélez por el delito de lesiones personales culposas, el 26 de agosto adiado se celebró la audiencia de formulación de acusación y el 27 de octubre siguiente la preparatoria.

El 16 de abril de 2.015 se dio inicio a la audiencia de juicio oral, la cual continuó el 15 de mayo y finalizó el 02 de julio de 2.015, procediéndose a escuchar los

alegatos finales de las partes, se anunció el sentido del fallo condenatorio y, el 05 de agosto de 2015, se creó y leyó la condena.

4. SENTENCIA IMPUGNADA

Identificó al acusado, relacionó los antecedentes de la actuación procesal, verificó los presupuestos de validez que legitiman el fallo, sintetizó los hechos jurídicamente relevantes, resumió la secuencia de los actos procesales y pruebas evacuadas en el juicio oral, los alegatos esgrimidos por las partes y finalmente, abundó en argumentos de orden fáctico, probatorio y jurídico para motivar la condena.

En lo toral, tales argumentos son del siguiente tenor: las lesiones ocasionadas son culposas o imprudentes, en la medida que el agente Freyman García Vélez, incrementó el riesgo permitido, infringiendo de paso el deber objetivo de cuidado que estaba obligado a observar.

Adujo que el delito culposo en este evento no ofrece dificultad en lo concerniente al tipo objetivo del reato; dado que, el sujeto Freyman García Vélez, a la sazón ejecutó una acción esencialmente riesgosa o peligrosa como lo es conducir una buseta y en el devenir de esa acción violó el deber objetivo de cuidado al realizar un adelantamiento no permitido, actuar imprudente que desencadenó el resultado físico dañino.

Asimismo, pregonó que medió una relación de causalidad entre la acción violatoria del deber objetivo de cuidado impuesto por la normas de tránsito e imputable al acusado y desenlace del resultado físico dañino.

Adicionalmente, subjetivamente el acusado, tenía conocimiento y consciencia del riesgo o peligro, que su actuar imprudente y violatorio de las normas de tránsito, generaba para los bienes jurídicos de los demás. Y, no obstante, su capacidad de

prever el resultado no observó ni adoptó las medidas que redujesen el riesgo a niveles permitidos.

Concluyó que frente al caso específico, las partes antípodas coinciden inequívocamente en la realización del tipo objetivo, la discrepancia radicó en el tipo subjetivo; pues, para la fiscalía la responsabilidad en el accidente radicó en el acusado esencialmente porque violó las normas de tránsito que le prohibían adelantar vehículos en un sitio no permitido como era el caso.

Mientras que para la defensa, la causa del accidente se le debe imputar exclusivamente a la víctima María Rosalba Castaño Toro, quien no observó a todos los lados de la vía y continuó su marcha sin reparar en el peligro, dado que, en ese momento habían autorizado el paso vehicular en sentido contrario.

El a quo, advirtió que la actuación de la señora Castaño Toro, en su afán de obtener su subsistencia, fue incuestionablemente imprudente. Sin embargo, esa imprudencia no fue la causa eficiente del resultado dado que no tenía la entidad de producirlo. En cambio el acusado, sí tenía el dominio de la máquina y, de haber obrado dentro los parámetros del riesgo permitido, (Arts., 60 y ss, del Código de Tránsito) habría evitado el resultado físico dañino. En ese orden de ideas, le derivó las consecuencias jurídico penales correspondientes.

5. FUNDAMENTOS DEL RECURSO

La defensa expresó su inconformidad frente a la valoración probatoria realizada por el juez de primera instancia, al considerar que no se demostró con certeza la responsabilidad de su defendido, dado que se acreditó fue la culpa exclusiva de la víctima al atravesarse intempestivamente la carretera intermunicipal de alto tráfico vehicular.

Adujo que el tipo objetivo, constitutivo de las lesiones personales que sufrió la señora María Rosalba Castaño Toro, se encuentra debidamente demostrado, en

cambio, sobre la responsabilidad penal de su cliente no obra ninguna prueba idónea que de certeza que reclama la ley para condenarlo, iteró la existencia de “dudas y errores” que no explicó sobre la prueba testimonial, documental y pericial.

A su juicio, la carretera en el espacio donde sucedió el accidente tiene una visibilidad de 200 metros aproximadamente y al centro la línea blanca segmentada. Por consiguiente, la maniobra de adelantamiento está autorizada por el Código de Tránsito Terrestre.

Sin embargo, a renglón seguido admite que el día de los hechos la vía que de Andalucía conduce a Cerritos a la altura del kilómetro 46 + 500 metros, sitio del siniestro, la doble calzada no estaba en servicio. Por lo tanto, se utilizaba una sola calzada en doble sentido, porque el otro carril estaba en reparación.

Así que, la empresa contratista situó a prudente y suficiente distancia unos operarios con radios portátiles que regulaban el tránsito en ese sitio, usando al efecto, una paleta verde de SIGA y otra color rojo que ordena PARE, así alternativamente, daban paso usando una sola calzada en ambos sentidos.

Indicó que la víctima María Rosalba Castaño Toro, una vez, dieron orden de seguir a la fila de vehículos, en la cual se halló el acusado Freyman García Vélez, la dama atravesó la calzada para vender unas uvas y papas a un camionero que se hallaba más adelante del vehículo del procesado, sin reparar que el mismo venía adelantando, así que atribuyó el accidente a culpa exclusiva de la víctima.

Asumió que la víctima excedió los límites del riesgo permitido, no observó el deber objetivo de cuidado, específicamente, transgredió los Artículos 57 y 58 del Código Nacional de Tránsito, que le ordena a la víctima el deber de antes de cruzar una vía observar en todas las direcciones a fin de estar cierta que no corre peligro.

Recalcó que en el sitio del accidente, no quedó registrada huella de frenada, lo cual indicaría la irrupción intempestiva de la víctima, mientras el vehículo aún, no alcanzó una velocidad significativa.

Adicionalmente, al tenor del croquis o informe policial del accidente #1 de la Fiscalía General de la Nación, la causa probable del accidente sería el #409; esto es: cruzar sin observar, la cual le es aplicable a su juicio exclusivamente a los peatones.

Transcribió apartes de la declaración de la señora María Rosalba Castaño Toro, en la cual la víctima indicó que un mulero le solicitó unas papas y uvas, observó que no iban, ni venían vehículos, ella avanzó hacia su cliente y, cuando iba llegando al mulero la buseta la impactó; pues, el acusado no esperó que los vehículos que estaban delante de él, continuaran en el orden de llegada.

El topógrafo Víctor Hugo Márquez Alarcón, constató que el sitio donde ocurrió el accidente es una vía de doble sentido, por lo tanto, es permitido el adelantamiento vehicular, dado que la línea central es segmentada y no existen señales restrictivas de tránsito.

Asimismo, los peritos Diego Fernando Melo en lofoscopia y dactiloscopia, el físico forense Miguel Ángel Hurtado González y el experto en vehículos Jairo Quintero Grajales no aportaron nada al esclarecimiento de los hechos.

A su entender, la maniobra de adelantar los vehículos no incidió en el resultado, dado que tal maniobra estaba autorizada por la línea segmentada, además adujo: “...esa vía Andalucía – Cerritos, es de doble calzada y cada calzada es de un solo sentido vial, pero que ese día estaba siendo utilizada en ambos sentidos, pero no al mismo tiempo, pues era imposible por las condiciones físicas de la propia carretera, dados los trabajos civiles que le estaban realizando, **con lo cual se descarta de plano que el día del accidente que nos ocupa esa vía estuviere siendo utilizada en doble sentido...**” (negrillas originales)

Indicó que el agente que realizó el informe policial del accidente señaló como causa del mismo: *“cruzar sin observar para el peatón”*, lo cual fue corroborado por el presencial Luis Alberto Arias Cardona cuando dijo: *“...salió la señora corriendo miró, como le iba a entregar a alguien”* y, concluyó o sea que se le atravesó a la buseta generando por culpa de la víctima el accidente de tránsito.

En el mismo sentido el acusado Freyman García Vélez aseguró: *“había llegado al punto en el que debió detenerse detrás de más o menos **diez(10) o quince (15) vehículos entre tractomulas y vehículos particulares y que cuando les dieron la orden para continuar lo hicieron varios de los vehículos que lo antecedían; pero que otros, entre éstos unas tractomulas no lo hicieron y es cuando decide adelantarlos tomando las precauciones necesarias como fijarse primero por el retrovisor, colocar las direccionales y salirse de la fila...y que de repente la señora salió corriendo que él frenó, pero, no alcanzó a evitar el lamentable accidente”***.

A continuación sintetizó sus argumentos defensivos en lo capital así:

- a) A su entender la prueba recaudada generó muchas dudas (que no especificó) acerca de la causa determinante del accidente.
- b) El a quo le negó sin fundamento plausible todo valor suasorio al testimonio imparcial del pasajero Luis Alberto Arias Cardona, quien atribuyó la tragedia a la culpa exclusiva de la víctima.
- c) La víctima transgredió las normas de tránsito previstas en los artículos 55 y siguientes del Código Nacional de Tránsito, en especial al invadir una zona destinada al tránsito de vehículos, al cruzar por un sitio no permitido y situarse delante de un vehículo con el motor encendido.
- d) Si bien se halla ***“demostrada la existencia del hecho... no milita en contra de mi representado, ninguna prueba que dé la certeza exigida para condenarlo”***.¹

¹ Folios 352 del cuaderno No 2

- e) Que se demostró que en el sitio del accidente la doble vía Andalucía – Cerritos, se redujo a un carril dado que el otro estaba en reparación, por ende, el único carril existente se usó alternativamente en uno y otro sentido respectivamente, o sea por turnos.
- f) Asimismo, en el sitio del suceso no estaba prohibido el adelantamiento vehicular y el acusado realizó cuidadosamente tal maniobra y no ofrecía peligro dado que en sentido contrario el tráfico se había detenido.
- g) Que su cliente no pudo prever, ni evitar, el acto imprudente de la víctima.
- h) El deber objetivo de cuidado también debió observarlo la víctima y abstenerse de infringir las normas de tránsito, en tanto, salió corriendo intempestivamente a entregar unos bienes a un camionero. O sea, víctima y acusado estaban obligados a cumplir las normas.
- i) El riesgo proveniente de realizar una maniobra de adelantamiento vehicular permitida y cuidadosa no fue la causa de la tragedia.

Con fundamento en los anteriores planteamientos solicitó la revocatoria de la condena.

6. CONSIDERACIONES DE LA SALA

Se resuelve el recurso de apelación, interpuesto por la defensa, dentro de los límites de los Artículos 31 Superior y 20 de la Ley 906/04, partiendo de la demostración indiscutida y, el reconocimiento explícito de las partes, acerca de la ocurrencia del delito de lesiones personales culposas, - tipo objetivo -, que sufriera la señora María Rosalba Castaño Toro.

No existe asomo de duda, ni controversia de ninguna índole, acerca de la ocurrencia de la conducta punible de lesiones personales culposas; causadas por la buseta que a la sazón conducía el acusado Freyman García Vélez, tal como se acreditó en el juicio oral a través del testimonio del sub-intendente Jefferson Alexis Muñoz Muñoz, quien además, introdujo el Informe del accidente de tránsito, los peritajes sobre las lesiones practicados por los galenos Mauricio Viveros Vázquez

y Oscar Marino Franco Arboleda profesionales adscritos al Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, con las secuelas descritas al inicio y que le generaron a la víctima la incapacidad y secuelas definitivas advertidas al principio.

La inconformidad de la apelante radicó en el deficiente análisis de las pruebas, que a su juicio realizó el juez de primera instancia, en relación con la responsabilidad del señor Freiman García Vélez, pues en su criterio, la tragedia ocurrió por causa exclusiva de la víctima; además, la Fiscalía no demostró el compromiso de su cliente en el accidente de tránsito.

En esa perspectiva, el problema a resolver consiste en determinar: ¿ si las lesiones en el accidente de tránsito se produjeron a consecuencia de la maniobra de adelantamiento vehicular que realizó el acusado Freiman García Vélez considerada violatoria del deber objetivo de cuidado por el a quo?. O en su defecto, ¿ se produjo como consecuencia de la imprudencia exclusiva de la víctima al transitar por la vía vehicular sin observar el deber objetivo de cuidado?.

Admitir la teoría expuesta por la recurrente según la cual el accidente se produjo por causa exclusiva de la víctima; implicaría el desconocimiento patético de los hechos relevantes, los cuales inexorablemente enseñan o demuestran, que si el acusado no hubiere realizado la maniobra peligrosa de adelantamiento masivo de vehículos con el único objeto de situarse a la cabeza o en los primeros puestos de la fila, el accidente indefectiblemente no habría ocurrido.

Así que, el actuar imprudente del acusado, quien trató de dar un golpe de mano a los conductores que lo antecedian, mediante una maniobra de adelantamiento riesgosa e imprudente, que consistió en salir a una velocidad mayor que la desplegada por los conductores que lo antecedian en la fila.

Desde esa perspectiva, resulta indiscutible que el actor desempeñó un papel protagónico y definitivo en la producción del resultado típico; de suerte tal, que si

mentalmente suprimimos su aventurada acción, indefectiblemente, el resultado dañino no se habría producido.

Así que, no fue la culpa exclusiva de la víctima lo que desencadenó la tragedia; sino, el actuar en extremo imprudente del conductor de la buseta que sin razón alguna quiso situarse a la cabeza de la fila de vehículos para abordar el único carril habilitado.

Ahora bien, la Sala al realizar un juicio *ex ante*; tanto, de la acción desplegada por el procesado como de la víctima, resulta que ambos separadamente e individualmente considerados, necesariamente, debían observar el deber objetivo de cuidado, el acusado como conductor de una máquina y la víctima como usuaria de una vía vehicular.

Por consiguiente, la movilidad de la víctima y el acusado en ese espacio, - vía que conduce de Andalucía a Cerritos Valle del Cauca – como cualquier desplazamiento por carretera, debió estar gobernada por el estricto cumplimiento del deber objetivo de cuidado, que disminuyese el riesgo a límites permitidos; en tanto que, para ambos su desplazamiento en ese espacio era en sí mismo de naturaleza riesgosa.

Tal actividad de movilización peatonal y de conducción de vehículos, en esos espacios se halla regulada por el Código de Tránsito Terrestre. Por lo tanto, los protagonistas en este caso debían cada quien observar el deber objetivo de cuidado ciñéndose estrictamente a la normatividad que regula el tránsito en esos lugares.

En esa dinámica argumentativa, importa determinar quien en el caso específico, si el procesado o en su lugar la víctima, con su obrar violatorio del deber objetivo de cuidado desencadenó la causa determinante o eficiente de la tragedia.

Inicialmente, verifiquemos la versión de la víctima, quien en la denuncia que se introdujo debidamente al juicio narró lo sucedido así: “...como *había señalización de pare y siga, porque se encuentran trabajando en la doble calzada, escuché que me pitaba un señor de una tractomula, para que le vendiera un kilo de uva y un paquete de papas; luego fui y saqué el pedido para llevárselo, ya faltaban unos metros para llegar dónde el señor ya que él se encontraba al otro lado de la calzada, dieron el SIGA, entonces, fue cuando el señor del bus, se adelantó por no esperar la fila y, ahí fue cuando el señor me atropelló*”.

En el juicio la víctima señora María Rosalba Castaño Toro, narró lo sucedido sin ser desvirtuada por la defensa en los siguientes términos capitales:

(00.04.36) “Estaban en el pare y siga y eran muchos los carros que habían en ese momento, el de la buseta el señor estaba detrás de la mula y de dos (2) carros particulares; entonces, yo por eso dije alcanzó a llegar recibo la plata y ya, por eso fui a llevar eso; pero, dieron el siga, el señor no esperó que la cola de adelante pasara, el señor se adelantó, o sea, él trataba de pasar dos (2) carros particulares y la mula, fuera de la cola de adelante, el señor se adelantó y por eso se accidentó...”--(00.06.07) “Yo lo vi parado, por eso dije, no tengo ningún problema, de ir y llevar las uvas, ...(00.08.10) ambos carriles tenían pare”.

Ahora bien, antes de concluir confrontemos el aludido testimonio de la víctima con lo total que manifestó en el juicio el acusado así:

Declaración del acusado FREIMAN GARCIA VELEZ, **(00.07.56) “Estábamos en un pare y siga, ya llevábamos como 10 0 15 minutos más o menos, dan la orden de seguir salimos, algunas mulas iban delante de mí, es decir, no se movieron, entonces yo miré coloqué los direccionales salí, los adelanté y en el momento en que yo empecé a adelantar la señora repentinamente corrió la señora, no camino, corrió y, yo no pude hacer nada, o sea, ocurrió el impacto, también, quiero aclarar que había un pare y siga en el sentido**

contrario, yo podía adelantar porque el sitio estaba despejado...." (00.10.03)
"Yo obviamente frené; pero no pude hacer nada, nadie más salió lesionado, la señora se golpeó con el bomper, con el capo creo que por el lado izquierdo e inmediatamente, me bajé, trate de socorrerla, pero vi que no podía hacer nada, entonces, llamé a la empresa que llamaran a una ambulancia y a la policía...(00.16.56) "Yo a la señora la vi fue en el momento del impacto, cuando yo ya no podía hacer nada, porque ella salió corriendo...."(00.11.23) "iba como a unos 40 0 50 kilómetros por hora y desde que salgo al momento del impacto transcurrieron unos 30 segundos..." 00.44) era una sola vía, eran los dos (2) carriles el que va y el que viene ...

Nótese que el acusado conductor de la buseta en pleno juicio confesó ser el causante de la tragedia; no obstante, tal confesión es calificada en la medida que de hecho esgrimió a su favor la concurrencia de la causal de inculpabilidad el haber obrado bajo las circunstancias de la fuerza mayor o caso fortuito.

Al efecto adujo, que la causa real de la tragedia, fue el actuar exclusivo de la víctima, quien de improviso irrumpió en la vía, siéndole imposible evitar el impacto, o sea que, no le fue posible resistir el resultado típico, ante la irrupción súbita de la víctima en su recorrido.

Las explicaciones o descargos del encartado se desvanecen a partir de sí mismas, en la medida que él pregonó como instantes antes de la tragedia, él está haciendo fila detrás de varios vehículos, los cuales habían llegado a ese punto de obstrucción de la vía con antelación a él.

Por consiguiente, significó que al dar la autorización el guardavías a los vehículos que estaban a la espera y, hacían fila entre ellos el conductor del camión, que le estaba comprando algunos productos a la víctima y, atrás de él

se hallaba el acusado, éste necesariamente, estaba obligado a seguir detrás de la fila, no podía adelantar en ese sitio.

Contrario a lo afirmado por la defensora, según la cual, en ese espacio de vía obstruido, su cliente podía desplegar maniobras de adelantamiento; resulta evidente su desacierto, porque objetiva y desde la consideración del espacio físico que quedó habilitado, sólo podía continuar la marcha un vehículo tras de otro, so pena de causar un accidente al colisionar con otros vehículos que transitaban adelante y con prelación sobre la vía.

Así que, le estaba vedado adelantar en ese sitio específico, por la potísima razón que la fila de vehículos, en ese espacio y tiempo, únicamente, contaba con un carril para seguir; por consiguiente, el primero en la fila era el llamado a seguir, desde luego, en el estricto orden que constituía la prelación sobre el insular carril.

En otras palabras, el conductor del camión que pidió el servicio se halló necesariamente, sobre el carril derecho, o sea que, la víctima cruzó desde el carril izquierdo hacia el camionero, que se hallaba se repite en el carril derecho a la espera que habilitaran el único carril transitable que en ese momento se estaba habilitando alternativamente.

En el instante que los guardavías autorizan seguir, los vehículos empiezan a desplazarse lateralmente de su derecha hacia el carril izquierdo – único habilitado- según el orden final de la fila.

Por consiguiente, la maniobra de transgredir el orden de la fila, es ciertamente peligroso, porque se trató de la invasión abusiva del carril, en la medida que legítimamente otros vehículos con prelación vial están en marcha y, su carril único es usurpado riesgosamente por alguien de atrás que imprime la máxima

velocidad posible para lograrlo, él confesó que alcanzó de 40 a 50 kilómetros por hora en aproximadamente 30 segundos.

Tal proceder confesado por el acusado implicó una elevación del riesgo permito a límites intolerables y no permitidos en el espacio, tiempo y circunstancias que rodearon la tragedia.

Tal secuencia fáctica fue corroborada por un testigo de descargos, que se esforzó denodadamente por sacar adelante la tesis defensiva del acusado así:

En la sesión de Julio 2 de 2.015, declaró el señor: **LUIS ALBERTO ARIAS CARDONA**

(00.28.24) “Yo iba en la parte de adelante con el conductor, estábamos estacionados en un obstáculo, que había un trancón en la vía detrás de tracto mulas, por efectos de reparcheo de la calzada, cuando dieron vía, el señor conductor arrancó, íbamos como a 30 0 40 kilómetros, cuando sorpresivamente se atravesó una señora y ahí fue cuando ocurrió el accidente...”(00.33.27) reconoce entrevista que dice sustancialmente lo mismo y se lee...(00.36.28) “yo en ese momento iba visualizando la vía”...(00.37.12) la señora salió de improviso y se atravesó, no miró para ningún lado, parecía que le iba a entregar algo a alguien, porque ella salía con algo en la mano...(00.40.42) “yo ví de un momento a otro a la señora que salió corriendo salió de una tienda no se salió del lado izquierdo...(00.43.31) eso fue en cuestión de segundos”

Nótese, que el acusado incumplió lo ordenado por el artículo 60 del Código Nacional de Tránsito según el cual:

"Los vehículos deben transitar obligatoriamente por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.

(...)

Parágrafo 2º: Todo conductor antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o audibles **y efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones.**(Subrayado fuera de texto).

Adicionalmente, el acusado estaba en la obligación inexorable de abstenerse de realizar maniobras que afectasen la seguridad en la conducción del automotor y, fue precisamente, la norma que violó al incrementar el riesgo no permitido en ese lugar, la norma transgredida reza:

Artículo 61. Vehículo en movimiento. Todo conductor de un vehículo deberá abstenerse de realizar o adelantar acciones que afecten la seguridad en la conducción del vehículo automotor, mientras éste se encuentre en movimiento.

Igualmente, el acusado transgredió inexorablemente las siguientes normas de tránsito terrestre que se subrayan así:

Artículo 63. Respeto a los derechos de los peatones. Los conductores de vehículos **deberán respetar los derechos e integridad de los peatones.**

Artículo 71. Inicio de marcha. Al poner en movimiento un vehículo estacionado se utilizará la señal direccional respectiva, dando prelación a los demás vehículos en marcha y tomando las precauciones para evitar choques con los vehículos que se aproximen.

Artículo 73. Prohibiciones especiales para adelantar otro vehículo. No se debe adelantar a otros vehículos en los siguientes casos:

- En intersecciones
- ***En los tramos de la vía en donde exista línea separadora central continua o prohibición de adelantamiento.***
- En curvas o pendientes.
- **Cuando la visibilidad sea desfavorable.**
- En las proximidades de pasos de peatones.
- En las intersecciones de las vías férreas.
- Por la berma o por la derecha de un vehículo.
- **En general, cuando la maniobra ofrezca peligro.**

Artículo 74. Reducción de velocidad. Los conductores deben reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora en los siguientes casos:

- En lugares de concentración de personas y en zonas residenciales.
- En las zonas escolares.
- **Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad.**
- **Cuando las señales de tránsito así lo ordenen.**
- En proximidad a una intersección.

Asimismo, el artículo 68 del mismo estatuto consagra que en las vías de único sentido los vehículos transitarán de la siguiente manera: “*en aquellas vías con velocidad reglamentada para sus carriles, los vehículos utilizarán el carril de acuerdo con su velocidad de marcha*” y “*en aquellas vías donde los carriles no tengan reglamentada su velocidad, los vehículos transitarán por su carril derecho y los demás carriles se emplearán para maniobras de adelantamiento.*” (Subrayado fuera de texto).

Es más, el artículo 108 del Código Nacional de Tránsito establece que “**La separación entre dos (2) vehículos que circulen uno tras de otro en el mismo carril de una calzada,** será de acuerdo con la velocidad. Para

velocidades de hasta treinta (30) kilómetros por hora, diez (10) metros. Para velocidades entre treinta (30) y sesenta (60) kilómetros por hora, veinte (20) metros. Para velocidades entre sesenta (60) y ochenta (80) kilómetros por hora, veinticinco (25) metros. Para velocidades de ochenta (80) kilómetros en adelante, treinta (30) metros o la que la autoridad competente indique. En todos los casos, el conductor deberá atender al estado del suelo, humedad, visibilidad, peso del vehículo y otras condiciones que puedan alterar la capacidad de frenado de éste, manteniendo una distancia prudente con el vehículo que antecede." (Subrayado fuera de texto).

Obviamente, aquí no podía adelantar el conductor de la buseta, dado que se habilitó un sólo carril, el cual sería abordado en el orden de la fila vehicular, según el puesto de llegada a la obstrucción y por el carril derecho esperaba la autorización de seguir.

Ahora bien, la Sala no desconoce que en la tragedia pudo incidir o contribuir, el descuido o la violación del deber objetivo de cuidado por parte de víctima²; esto es que, en el mismo tiempo y espacio concurrió la imprudencia o violación del deber objetivo de cuidado de parte del acusado y de la víctima; lo cual haría pensar que estemos ante una compensación de culpas figura jurídica de stirpe civil, pero que, no tiene aplicación en el derecho de castigar dada la naturaleza de los bienes jurídicos que entran en colisión.

² Código de Tránsito, **Artículo 57. Circulación peatonal.** El tránsito de peatones por las vías públicas se hará por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos. **Cuando un peatón requiera cruzar una vía vehicular, lo hará respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no existe peligro para hacerlo.**

Artículo 58. Prohibiciones a los peatones. Los peatones no podrán:

- Invadir la zona destinada al tránsito de vehículos, ni transitar en ésta en patines, monopatines, patinetas o similares.
- Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan obstaculizar o afectar el tránsito.
- **Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre el guardavías del ferrocarril.**
- **Colocarse delante o detrás de un vehículo que tenga el motor encendido.**
- Remolcarse de vehículos en movimiento.
- **Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.**
- Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.
- Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea.
- Subirse o bajarse de los vehículos, estando éstos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.
- Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas.

Aquí, se debe determinar necesariamente cual fue la causa eficiente de la tragedia y para el efecto es preciso realizar el ejercicio mental de suprimir la violación al deber objetivo de cuidado de cada actor a fin de determinar cual ciertamente causó el resultado lesivo y que de no existir el mismo no se habría producido.

Téngase en cuenta que la víctima, obró bajo el principio de confianza legítima, la cual le enseñaba certeramente que podía confiar que todos los conductores que hacían fila en orden a transitar por el único carril disponible, no realizarían la peligrosa maniobra de adelantar a la máxima velocidad por un espacio limitado a un vehículo y colocó e intensificó en peligro de causación de daños. Por consiguiente, fue el acusado quien superó el riesgo admitido jurídica y socialmente.

Y, se descarta que fuese la víctima la causa eficiente del resultado dañino, porque efectivamente, en ella no concurren las exigencias de la culpa exclusiva de la víctima, que exoneren al actor, presupuestos que se descartaron en este evento y los trae la sentencia de la Corte así:³

“a) Es sabido que el comportamiento de la víctima, bajo ciertas condiciones, puede eventualmente modificar y hasta excluir la imputación jurídica al actor”.

“b) Para que la acción a propio riesgo o autopuesta en peligro de la víctima excluya o modifique la imputación al autor o partícipe es necesario que ella:”

³ Corte Suprema de Justicia sentencia, del 11 de mayo de 2.005, radicación 22.511

“Uno. En el caso concreto, tenga el poder de decidir si asume el riesgo y el resultado”.

“Dos. Que sea autorresponsable, es decir, que conozca o tenga posibilidad de conocer el peligro que afronta con su actuar. Con otras palabras, que la acompañe capacidad para discernir sobre el alcance del riesgo”.

“Tres. Que el actor no tenga posición de garante respecto de ella”.

Por consiguiente, la acción desplegada por el acusado fue determinante en la producción del resultado lesivo; en tanto, no sólo creó el riesgo sino que lo intensificó produciendo el resultado lesivo. Así que, la contribución de la víctima al mismo, fue accesorio. Por consiguiente, el aporte de la víctima al resultado no releva de la responsabilidad penal al acusado; pues, en última instancia estaríamos ante el fenómeno jurídico, de la concurrencia de culpas, que la Corte la entiende como:

“16. La confluencia en tiempo y espacio de las imprudencias de los dos conductores, daría lugar a pensar en concurrencia de culpas... tal compensación de culpas es inaceptable porque en el derecho penal están en juego intereses públicos...”.

Con base en citas de jurisprudencia concluyó que la confluencia de comportamientos imprudentes, tanto del procesado como de la víctima, puede tener consecuencias para efectos civiles, pero no para quien desencadena el resultado antijurídico...

El Ad quem, entonces, no desconoció la posible conjunción de conductas imprudentes y, con argumentos similares a la línea de pensamiento de la Sala de Casación Penal, expuesta en los apartes atrás transcritos, probatoriamente

concluyó que el factor determinante del suceso fue la invasión de la calzada contraria por parte del camión que conducía el procesado.

*Esto es, que así la víctima hubiese guiado su automóvil infringiendo el deber de cuidado que le era exigible –circunstancia que admite la sentencia reprochada-, **si no hubiera surgido la conducta del acusado el hecho no habría tenido ocurrencia.***

3. El censor hace hincapié en el principio de confianza y en el fenómeno conocido como elevación del riesgo, para concluir que el conductor del vehículo pesado no es responsable del hecho. Añade que como la Corte no se ha pronunciado concretamente sobre tal tema, debe hacerlo para efectos de la “unificación de la jurisprudencia”...

Si bien de las decisiones de la Corte que el actor cita, y de las utilizadas por la Sala en esta sentencia, se desprende que sí se ha ocupado del principio de confianza y de aquello que lo compone, se responde:

a. El fenómeno de la elevación del riesgo 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.

b. Para que exista imputación jurídica del resultado es menester que la creación del riesgo, por superación o por intensificación del mismo, genere el resultado lesivo, es decir, que haya nexo de fundamento a consecuencia entre uno y otro.

c. Si una persona realiza conducta contraria a las normas, pero su comportamiento no es la razón de ser del resultado reprochable, puede

invocar el principio de confianza. Afirmar lo contrario equivaldría a admitir la imputación a título de responsabilidad anómala o meramente objetiva.

d. Para casos como éste, al cual el casacionista vincula el principio de confianza y aquello que traslada de la doctrina con el nombre de “deber de observación”, es posible acudir a los fenómenos denominados “compensación de culpas” y “conurrencia de conductas”, este último superación de aquél. En virtud del primero, en materia penal no existe esa forma de extinguir las obligaciones pues si varias personas intervienen en el hecho, cada una responde por lo suyo; y según el segundo, la discusión sobre la responsabilidad de los concurrentes se resuelve acreditándola a quien ha hecho el aporte definitivo, cuando no es predicable de los dos o más imputados o acusados”⁴.

Consecuentes con la argumentación propuesta, se confirmará la sentencia creada y leída el 05 de agosto de 2.015, mediante la cual el Juez Promiscuo Municipal de Obando condenó al señor Freyman García Vélez, en calidad de autor responsable de la conducta punible de lesiones personales culposas imponiéndole las consecuencias jurídico penales advertidas al principio.

Con fundamento en las motivaciones expuestas, la Sala Cuarta de Decisión Penal del Tribunal Superior de Buga, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la ley,

7. RESUELVE

PRIMERO: Confirmar en su integridad la sentencia del cinco(5) de agosto de dos mil quince (2.015), a través de la cual el Juez Promiscuo Municipal de Obando condenó al señor Freyman García Vélez, en calidad

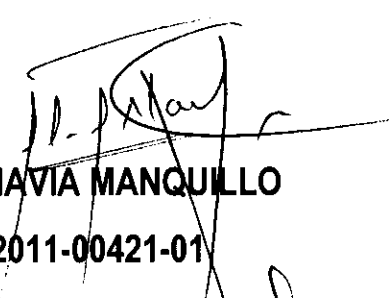
⁴ Idem.

de autor responsable de la conducta punible de lesiones personales culposas, imponiéndole seis (6) meses y cuatro (4) días de prisión, cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes de multa, inhabilitación para ejercer derechos y funciones públicas y conducir vehículos por el período de la pena principal, concederle la ejecución condicional de la ejecución de la pena, de acuerdo a las razones expuestas.

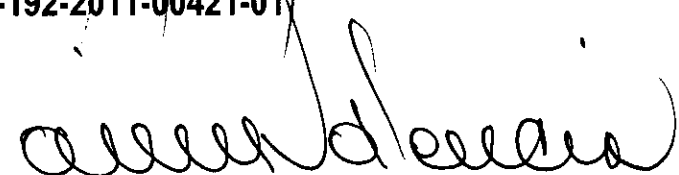
SEGUNDO: Declarar, que contra esta sentencia puede proceder el recurso extraordinario de casación mediante la presentación de la correspondiente demanda en los términos de ley, fallo que se notifica en estrados.

Cumplase y Devuélvase a la oficina de origen.

Los Magistrados,


ALVARO AUGUSTO NAVIA MANQUILLO

76895-6000-192-2011-00421-01


JOSE JAIME VALENCIA CASTRO

76895-6000-192-2011-00421-01


MARTHA LLIANA BERTIN GALLEGO

76895-6000-192-2011-00421-01


FERNANDO AFANADOR VACA

Secretario