

PATRICIA SALAZAR CUÉLLAR

Magistrada Ponente

SP4815-2018

Radicación n° 48801

Aprobado acta n° 377

Bogotá, D.C., siete (7) de noviembre de dos mil dieciocho (2018)

VISTOS:

Resuelve la Sala el recurso extraordinario de casación presentado por el defensor de RAFAEL DE JESÚS MEJÍA PERTÚZ en contra de la sentencia de segunda instancia proferida por la Sala Penal del Tribunal Superior del Distrito Judicial de Barranquilla, el 2 de junio de 2016, mediante la cual revocó el fallo absolutorio emitido por el Juzgado Promiscuo Municipal de Sabanagrande (Atlántico), el 23 de octubre de 2015, condenando al mencionado procesado como autor del delito de Lesiones personales culposas.

H E C H O S

De acuerdo con los hechos declarados como demostrados en el fallo recurrido, el 30 de noviembre de 2012 se produjo un accidente de tránsito en el sitio conocido como la Y, ubicado en la entrada y salida del municipio de Santo Tomás (Atlántico), cuando el automóvil de placas KLJ 767, conducido por RAFAEL DE JESÚS MEJÍA PERTÚZ, colisionó con una motocicleta en la que se transportaba como parrillero Jhonatan Vargas Nieto, quien, al caer del automotor, sufrió varias heridas que le determinaron deformación y perturbación

funcional de carácter permanente. La moto era conducida por Didier de Jesús Charris Montenegro, quien abandonó el lugar de los hechos una vez producido el accidente.

ACTUACIÓN PROCESAL RELEVANTE

Con fundamento en los anteriores hechos, el 29 de abril de 2014, ante el Juez Promiscuo Municipal con función de control de garantías de Santo Tomás (Atlántico), la Fiscalía formuló imputación en contra de RAFAEL DE JESÚS MEJÍA PERTÚZ por el delito de Lesiones personales culposas, sin que se allanara a los cargos.

Presentado el escrito de acusación por parte del Fiscal Primero Local de Santo Tomás (Atlántico), le correspondió al Juzgado Promiscuo Municipal de Sabanagrande (Atlántico) adelantar la etapa de juzgamiento, celebrándose las audiencias de acusación y preparatoria los días 8 de septiembre y 10 de octubre de 2014, respectivamente.

La audiencia de juicio oral y público se llevó a cabo en sesiones desarrolladas los días 17 de abril, 15 de mayo, 17 de julio y 24 de agosto de 2015. Clausurado el debate, se anunció sentido del fallo declarando inocente al acusado MEJÍA PERTÚZ.

Conforme con lo anterior, el 23 de octubre de 2015, el mismo despacho judicial emitió el fallo absolutorio, siendo impugnado mediante recurso de apelación por la representante de la Fiscalía y por el apoderado de la víctima.

La Sala Penal del Tribunal Superior de Barranquilla, en decisión del 2 de junio de 2016, revocó el fallo, condenando a RAFAEL DE JESÚS MEJÍA PERTÚZ, en calidad de autor del delito de Lesiones personales culposas (artículos 120 y 111 del Código Penal), consistentes en deformidad permanente (artículo 113-2 ibídem) y perturbación funcional permanente (artículo 114-2 ib.), a las penas principales de 12.8 meses de prisión y multa de 20.8 salarios mínimos legales mensuales vigentes. Le reconoció el derecho a la suspensión condicional de la ejecución de la pena, garantizado mediante caución de cien mil pesos.

Oportunamente el defensor del condenado interpuso el recurso extraordinario de casación, cuya demanda fue estudiada en su aspecto formal y mediante auto del 18 de enero de 2017 fue admitida por esta Sala de Casación Penal, celebrándose la audiencia pública de sustentación el 11 de septiembre de ese año.

RESUMEN DE LA IMPUGNACIÓN

Un único cargo postula el apoderado del procesado RAFAEL DE JESÚS MEJÍA PERTÚZ, con fundamento en el numeral 3 del artículo 181 de la Ley 906 de 2004, acusando la sentencia de segundo grado por violación indirecta de la ley sustancial, proveniente de un error de hecho por falso raciocinio.

Como sustento de su censura, aduce que durante el trámite del juicio oral y público la Fiscalía no logró establecer las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos, por lo que de manera equivocada se asumió por parte del fallador de segunda instancia que el responsable de la conducta lesiva de la integridad personal de Jhonatan Vargas Nieto fue el acusado MEJÍA PERTÚZ y no el conductor de la motocicleta en la que aquel se movilizaba, quien huyó del lugar una vez se produjo la colisión.

Por ese motivo, agrega, no se pudo elaborar un croquis que recogiera la información necesaria para poder determinar las condiciones en que ocurrieron los hechos, como tampoco se pudo establecer cuál fue el otro vehículo que participó en el siniestro ni se aclararon aspectos importantes, tales como el punto de impacto de la moto y los instrumentos preventivos que empleó el conductor de la motocicleta, pues ninguna experticia mecánica se pudo llevar a cabo sobre dicho automotor. Puntualiza, además, que no hay claridad sobre si, aparte del lesionado y el conductor del automóvil, otras personas se encontraban en el lugar.

Por último, hace alusión al álbum fotográfico incorporado a la actuación, del que cuestiona su valor probatorio, pues dice que sólo puede observarse el automóvil que intervino en la

colisión, pero no aparece allí la motocicleta que huyó del lugar.

Por lo anterior, concluye que no fueron superadas las dudas sobre la responsabilidad penal del acusado, por lo que en virtud del principio de in dubio pro reo demanda su absolución.

AUDIENCIA DE SUSTENTACIÓN

Debe acotarse que el demandante no se hizo presente a la audiencia de sustentación, dejando constancia que en materia de fundamentación bastaba con los términos de su demanda. Los demás sujetos procesales efectuaron las siguientes intervenciones:

1. La Fiscalía:

El Delegado de la Fiscalía General de la Nación solicitó casar la sentencia recurrida.

Sostuvo que el demandante planteó, implícitamente, la presencia de un error de hecho por falso juicio de identidad en relación con el álbum fotográfico presentado como prueba por el acusador y que fue levantado por las autoridades en el lugar donde se presentó la colisión.

Al respecto expuso que se hace evidente el error del Tribunal cuando argumentó que el acusado violentó el reglamento de tránsito, de una parte, al no realizar el PARE al que se encontraba obligado y, de otra, al detenerse sobre la berma de la carretera.

Sin embargo, agregó, del álbum fotográfico se percibe que el automóvil conducido por el procesado no se encontraba estacionado sobre la berma, sino en un carril destinado al tránsito de vehículos, según lo define el Código Nacional de Tránsito, y, concretamente, sobre un carril de aceleración paralelo previsto, según lo establece el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras del Instituto Nacional de Vías, para que los vehículos se incorporen a la calzada principal, con una velocidad similar a la que lleven los automotores que transiten por aquella.

En todo caso, subrayó el delegado de la Fiscalía, no se trata de una intersección perpendicular en la que el conductor deba detener su marcha, verificar y seguir; tampoco había allí una señal de Pare que lo obligara a esa maniobra. Por lo tanto, adujo, no existió vulneración a los reglamentos de tránsito por parte del acusado MEJÍA PERTÚZ y, según la evidencia, fue la motocicleta la que en realidad invadió el carril en el que se encontraba el vehículo del acusado, por lo que el conductor de aquella fue el responsable de la colisión.

Con lo anterior concluyó que no existió culpa atribuible al acusado, por lo que solicitó a la Corte casar la sentencia para absolverlo.

2. La Procuraduría:

La representante del Ministerio Público reclamó de la Corte casar la sentencia.

Expuso que, de acuerdo a las fotografías aportadas como prueba en el juicio, se advierte que el vehículo conducido por el acusado MEJÍA PERTÚZ se encontraba en un carril de aceleración y desaceleración, mientras que la Y y el Pare se encontraban más atrás del lugar donde a aquel le era permitido ingresar a la vía principal. También se observa, agregó, que la moto chocó con el espejo retrovisor del automóvil.

Por lo anterior, solicitó absolver al acusado.

3. El representante de la víctima:

El abogado que atiende los intereses de la víctima Jhonatan Vargas Nieto solicitó no casar la sentencia y mantener la condena impuesta al acusado.

Argumentó que del álbum fotográfico presentado como prueba en el curso del juicio oral y público, se puede observar que el automóvil conducido por el acusado MEJÍA PERTÚZ se detuvo después de la colisión, por lo que la valoración que hizo el Tribunal de Barranquilla

se ajusta a las reglas de la sana crítica y de la experiencia, evidenciándose que el procesado realizó una maniobra prohibida por las normas de tránsito, constitutiva de una infracción al deber objetivo de cuidado.

Además, agregó, los testigos son coincidentes en señalar que la imprudencia fue del conductor del automóvil, cuando aseveraron que no detuvo su marcha en el lugar donde se encontraba obligado, por lo que fue el causante del accidente.

CONSIDERACIONES DE LA CORTE

Toda vez que la demanda presentada se declaró ajustada conforme con los parámetros del artículo 184 de la Ley 906 de 2004, no obstante las deficiencias de fundamentación que claramente se pueden advertir, la Corte analizará los problemas jurídicos allí propuestos, de conformidad con las funciones del recurso de casación, dirigidas a la búsqueda de la eficacia del derecho material, el respeto de las garantías de quienes intervienen en la actuación, la reparación de los agravios inferidos a las partes y la unificación de la jurisprudencia, según lo establecido en el artículo 180 ibídem.

1. Planteamiento del problema y sustento fáctico y probatorio de la condena por el delito de Lesiones personales culposas:

Los errores de hecho, según lo propone el demandante, se presentaron cuando el Tribunal Superior de Barranquilla, al estimar la prueba, declaró que fue demostrada la responsabilidad del acusado, incurriendo en un falso raciocinio en la valoración de los medios de conocimiento allegados, pues con base en ellos no resulta posible establecer las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se sucedieron los hechos.

De manera particular, el defensor del procesado cuestiona la interpretación que dio el

Tribunal a las fotografías tomadas en el lugar del accidente, aduciendo que con ellas no puede sostenerse que haya sido el conductor del automóvil el causante de la colisión que determinó las lesiones personales de Jhonatan Vargas Nieto. Así mismo, estima que el conocimiento de los hechos no podría adquirirse con base en los testimonios allegados a la actuación, los que considera inconsistentes y desacertados.

Yerros que, a decir del censor, resultaron trascendentes en la declaración de justicia contenida en el fallo de condena, en la medida en que por esa vía se entendió de manera equivocada que se estructuró la culpa en la conducta realizada por RAFAEL DE JESÚS MEJÍA PERTÚZ.

En este orden de ideas, se recordará que el Tribunal Superior de Barranquilla revocó el fallo absolutorio proferido por el Juzgado Promiscuo Municipal de Sabanagrande (Atlántico), al concluir que se estructuró la conducta punible de Lesiones personales culposas, porque, en su entender, el procesado quebrantó el deber objetivo de cuidado cuando desatendió las normas del Código Nacional de Tránsito Terrestre -Ley 769 de 2002-, que lo obligaban a respetar la señal de Pare en la intersección que conducía a una vía principal, como la que existía en la salida del municipio de Santo Tomás a la carretera oriental del departamento del Atlántico, siendo esa la causa del resultado lesivo contra la integridad personal del pasajero de la motocicleta.

Para llegar a tal conclusión, el juez ad quem se fundamentó básicamente en las fotografías incorporadas a la actuación a través del agente de tránsito Carlos Alberto Fernández de la Hoz, quien atendió el accidente, bajo cuyo registro puede observarse el sitio de los hechos y la posición en la que quedó el automóvil tras producirse la colisión, además de los rastros dejados sobre la vía.

Según sus conclusiones, se confirmó con tales documentos la veracidad de los testimonios de Didier de Jesús Charris Montenegro, conductor de la moto, Oscar Enrique Rodríguez de

Oro y Francisco Almeida Alvarado, presentados en el juicio, quienes dieron cuenta de que el procesado inobservó la señal de Pare que se encontraba en la intersección vial; además, que fue el propio acusado MEJÍA PERTÚZ quien confirmó dicha aserción, cuando afirmó que detuvo la marcha de su vehículo sobre la berma paralela a la carretera principal, con lo que se evidenció que desatendió la señal de tránsito que le imponía parar antes de integrarse al flujo vehicular de la vía oriental.

En resumidas cuentas, la infracción al deber objetivo de cuidado reprochado al acusado, se fundamentó en que no atendió la señal de Pare dispuesta en el umbral de la intersección vial y se detuvo sobre la berma, lugar prohibido para estacionarse, donde se produjo la colisión, cuando ya había traspasado el límite de dicha intersección.

2. Análisis de la Corte acerca de los fundamentos de la decisión recurrida:

Antes de entrar en materia del problema jurídico planteado, es importante recordar que los hechos se presentaron en el sitio conocido como la Y, lugar en el que la calle de salida del municipio de Santo Tomás desemboca en la carretera oriental, la cual, en su dirección sur-norte, conduce al municipio de Sabanagrande y a la ciudad de Barranquilla.

En aquella oportunidad, RAFAEL DE JESÚS MEJÍA PERTÚZ conducía un automóvil de placas KLJ-767, haciendo tránsito por la vía de salida del casco urbano de Santo Tomás y al llegar a la intersección vial referida, colisionó con una motocicleta, no identificaba, que se movilizaba en dirección a Sabanagrande, en la que se transportaba como parrillero Jhonatan Vargas Nieto, quien, como consecuencia del impacto, cayó a la calzada, sufriendo diferentes lesiones en su cuerpo.

Como se ha dicho, el fundamento del juicio de reproche emitido por el Tribunal, se puede sintetizar en que al llegar a la intersección vial, el procesado debió detener la marcha, no

solamente porque así se lo indicaba la señal de tránsito existente sobre la calzada, sino porque además ingresó en esos momentos a una vía principal, teniendo la prelación vial la motocicleta que transitaba por ella.

Lo anterior obliga, en primer lugar, a verificar si son reales las condiciones materiales de la vía, condensadas en el fallo cuestionado. Valga decir, a efectos de determinar cuáles eran las obligaciones que recaían sobre el procesado, de acuerdo con el artículo 109 de la Ley 769 de 2002 -Código Nacional de Tránsito Terrestre-, es necesario determinar aspectos referidos a las condiciones de las vías y su señalización, pues no de otra manera podría afirmarse que transgredió la normativa vigente para el momento de los hechos.

Así, de acuerdo a la prueba aducida en ese sentido, se tiene que en el lugar de los hechos existía un cruce o intersección vial, en el que confluían una vía ordinaria de salida del municipio de Santo Tomás y una vía principal de doble calzada con direcciones opuestas, siendo de esta última la prelación vial, por lo que se encontraba a ella subordinada la primera¹.

A la salida de la vía ordinaria, para el momento de los hechos, de acuerdo a las fotografías tomadas una vez ocurrieron los hechos y que fueron incorporadas como prueba por parte de la Fiscalía, no se observa la presencia de algún tipo de señalización de Pare, horizontal o vertical, que indicara la obligación de detenerse para el vehículo conducido por el acusado MEJÍA PERTÚZ y que transitaba por la vía secundaria, en la salida del casco urbano de Santo Tomás.

Por lo tanto, no es cierta la afirmación que se hace en el fallo recurrido cuando, en referencia a dichas fotografías, se sostuvo que en la salida de aquella vía existía una señal de Pare. Tampoco es una interpretación adecuada sobre este asunto la que hace el Tribunal frente al dicho del conductor de la motocicleta, Didier de Jesús Charris Montenegro, y de los testigos Oscar Enrique Rodríguez de Oro y Francisco Almeida Alvarado, cuando refirieron,

desde su percepción de los hechos, que el conductor del automóvil «se voló el pare», «no atendió el pare» o «el conductor se voló el pare», puesto que claramente no hicieron alusión a la existencia de una señal de tránsito en ese sentido, sino a una conducta que, en su opinión, se debió observar relacionada con la detención de la marcha antes de ingresar a la calzada principal.

Ahora bien, es verdad que la ausencia de la señal de tránsito no eximía al acusado de detener su marcha al arribar a la intersección vial, puesto que transitaba por una vía sin prelación, subordinada, y se disponía a ingresar a la principal. La obligación de detenerse en tales eventos, con la presencia o no de la señal de tránsito, dimana del artículo 66 de la Ley 769 de 2002 -Código Nacional de Tránsito Terrestre-: «Giros en cruce de intersección. El conductor que transite por una vía sin prelación deberá detener completamente su vehículo al llegar a un cruce y donde no haya semáforo tomará las precauciones debidas e iniciará la marcha cuando le corresponda».

El Tribunal asumió como una circunstancia fáctica cierta que se trataba de un cruce perpendicular, que al ser franqueado por el vehículo que transitaba por la vía ordinaria desembocaba de inmediato en la vía principal, esto es, que el vehículo ingresaba a la carretera oriental, caso en el cual era en esa intersección donde el automóvil debía detener su marcha, dándole prelación a los vehículos que transitaban por la vía principal en dirección sur-norte, no obstante lo cual continuó su marcha y se detuvo indebidamente sobre la berma de la carretera. Bajo dicha apreciación es que llegó a las siguientes conclusiones:

En esta fotografía se registran dos aspectos de gran importancia: (i) Al fondo, la intercesión (sic) que sirve de salida del Municipio de Sabanagrande (sic) a la carretera oriental, o como es mencionado por los testigos y el procesado en sus declaraciones, la “Y” en la que ocurrió el lamentable accidente. Ambos vehículos se dirigían en sentido sur – norte, la motocicleta en el carril correspondiente de la vía principal y el automóvil que buscaba salir desde la intercesión (sic) hasta el mismo carril con destino hacia la ciudad de Barranquilla; y (ii) la

ubicación final del automóvil, con el impacto en el retrovisor derecho (lado del conductor), en la berma de la carretera oriental donde, afirma el procesado Rafael Mejía Pertúz, se detuvo atendiendo la señal de pare “antes de entrar a la carretera oriental”.

Es evidente, como lo puso de presente el Fiscal Delegado ante la Corte en su intervención en la audiencia de sustentación, que el Tribunal tergiversa la prueba, en tanto no es cierto que el cruce vial estructurara una intersección perpendicular y que el vehículo conducido por el acusado MEJÍA PERTÚZ se haya detenido «en la berma de la carretera oriental», resultando, por lo tanto, equivocado su juicio en el sentido de que el accidente se produjo en el carril de la carretera oriental.

Lo que en verdad puede apreciarse con toda claridad es que al salir de la intersección vial, se encontraba no una berma, como de manera equivocada se dio por sentado en el fallo impugnado, sino un carril paralelo de aceleración, el cual se encuentra definido en el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras de 2008, expedido por el Instituto Nacional de Vías²:

Carriles de aceleración: Se diseña un carril de aceleración para que los vehículos que deben incorporarse a la calzada principal puedan hacerlo con una velocidad similar a la de los vehículos que circulan por ésta. Los carriles de aceleración deben ser paralelos a la calzada principal.

Ese carril de aceleración no es más que la prolongación de la vía secundaria por la que transitaba en su vehículo el acusado MEJÍA PERTÚZ, valga decir, es un ramal de entrada a la vía principal y se estructura como un espacio de transición paralelo o de enlace en la que los vehículos pueden continuar su marcha hasta que encuentran las condiciones de movilidad para incorporarse al flujo de la carretera oriental.

En las fotografías aducidas como prueba por parte del acusador, se puede observar claramente la existencia de dicho carril de aceleración a partir de la misma demarcación

horizontal de la vía, puesto que se encuentra señalada con líneas blancas, las cuales son indicativas de la separación de los carriles de tráfico que se mueven en la misma dirección y sirven para definir los bordes de la calzada en carreteras, determinar el comienzo de separadores o indicar canalizaciones especiales. Cuando dicha línea es continua, significa que está prohibido cambiar de carril. Si la línea es a trazos o segmentada, el adelantamiento puede efectuarse.

Según se puede advertir en dichas fotografías, el espacio donde se produjo la colisión corresponde a una de aquellas líneas segmentadas, las que en la normativa de tránsito y transporte se conoce como líneas segmentadas de borde de calzada, cuya definición se encuentra en el Manual de Señalización Vial de 2015, expedido por el Ministerio de Transporte³:

Las líneas segmentadas de borde de calzada se emplean para limitar el ancho disponible de calzada en accesos a intersecciones con boca muy ancha, para delimitar ensanchamientos de calzada destinados al estacionamiento o detención de vehículos, o para delimitar carriles de desaceleración de salida o aceleración de entradas en enlaces de autopistas y carreteras.

Significa lo anterior, que dichas líneas segmentadas cumplían en el sitio de la colisión una doble función como señalización vial: en primer lugar, demarcaban la existencia de un carril de aceleración, el cual permitía a los vehículos que transitaban en la salida del municipio de Santo Tomás continuar su marcha hasta poder incorporarse a la carretera oriental; y, en segundo lugar, indicaba a los vehículos que transitaban por la carretera oriental en sentido sur-norte, que allí se encontraba el límite de la calzada y que no lo podía sobrepasar.

También se puede observar en las fotografías que finalizada la línea segmentada se daba inicio a la línea continua, proyectándose la berma de la carretera oriental, la cual, como se sabe, es la 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 (artículo 2º de la Ley 769 de 2002 –Código Nacional de Tránsito Terrestre-).

Es importante acotar que la existencia de ese carril de aceleración no solamente se encuentra documentada con las fotografías incorporadas en el juicio, sino que del mismo también da cuenta Carlos Alberto Fernández de la Hoz, agente de tránsito que atendió el caso, quien al ser interrogado sobre las condiciones físicas del cruce vial, refirió que a la salida de la población y antes de ingresar a la carretera oriental, existía una zona que denomina «como una isla», que servía para «que el vehículo que viene saliendo de Santo Tomás, antes de entrar a la intersección, vaya ubicándose a fin de evitar accidentes de tránsito» (CD récord 00:01:35 min.). Dentro de esa zona, agregó el agente de tránsito, encontró el automóvil accidentado.

En esas condiciones, debe concluirse en relación con el desarrollo de los acontecimientos que: i) el vehículo conducido por RAFAEL MEJÍA PERTÚZ apareció en el punto conocido como la Y, haciendo uso de la prolongación de la vía ordinaria de salida del municipio de Santo Tomás, para tomar la vía principal conocida como carretera oriental, en dirección sur-norte a Barranquilla; ii) el acusado, manejando dicho automóvil, ingresó al carril de aceleración, conduciéndolo hasta el final del mismo, demarcado por la línea blanca a trazos o segmentada, deteniéndose en el punto donde iniciaba la línea continua, indicativa del comienzo de la berma; iii) por la vía principal adyacente y paralela, transitaba la motocicleta en la que viajaba como pasajero Jhonatan Vargas Nieto, apareciendo en la Y por el único carril existente con dirección a Barranquilla; iv) la colisión se presenta, según se dedujo por el mismo Tribunal y acorde con las fotografías incorporadas a la actuación, en el carril donde el automóvil había detenido su marcha.

De lo anterior se infiere que el accidente ocurrió en el carril de aceleración, al que había ingresado de manera reglamentaria el acusado conduciendo su automóvil, pues salía de la

carretera ordinaria del municipio de Santo Tomás, aprestándose a incorporar a la vía principal o carretera oriental. No es cierto, entonces, que la colisión ocurrió sobre la berma. Tampoco es verdad que haya tenido obligación de marcar su parada antes de ese punto, cuando arribó a la Y, pues no se trataba de una intersección perpendicular sino paralela.

Siendo ello así, resulta evidente que para la producción del resultado que afectó la integridad personal de Jhonatan Vargas Nieto, la motocicleta debió ingresar a dicho carril de aceleración, lo que constituyó una maniobra infractora de los reglamentos de tránsito, pues precisamente las líneas trazas le indicaban la delimitación de ese carril de enlace, de uso exclusivo del vehículo que salía de la vía ordinaria y al que no podían ingresar los vehículos que transitaban por la vía principal.

Según las fotografías y la misma versión de los testigos, en ese lugar la motocicleta golpeó y desprendió el espejo retrovisor izquierdo del automóvil conducido por MEJÍA PERTÚZ, por lo que se deja en evidencia el error en que incurrió el Tribunal frente a aquella prueba admitida e incorporada a la actuación, en tanto le hizo decir algo que ella no expresaba materialmente, desfigurando su contenido y alterando su literalidad, tergiversándola.

Dicho error es producto de la indebida asunción de las reglas de tránsito por parte del fallador, lo que lo llevó a suponer que el conductor del automóvil desatendió una señal de Pare inexistente y que la colisión se produjo sobre la berma, lo cual, como se ha visto, no es cierto.

Por lo tanto, tal y como lo precisó el Fiscal Delegado ante la Corte en la audiencia de sustentación del recurso de casación, no se trata de un error de apreciación en la valoración de la prueba, constitutivo de un falso raciocinio, como lo presentó el demandante, sino de un error de hecho por falso juicio de identidad, el cual tiene consecuencias trascendentales en el juicio de responsabilidad deducido por el ad quem en contra del acusado, relacionado con el delito culposo o imprudente, pues, como se verá a continuación, la tergiversación de

la prueba llevó a la conclusión de que el procesado incumplió una norma de tránsito, con lo que faltó al deber objetivo de cuidado y fue el causante del accidente que determinó los daños en el cuerpo y la salud de la víctima.

En efecto, para la doctrina tradicional, en materia de imputación al tipo subjetivo y como modalidad de la conducta punible, la culpa se caracteriza como la infracción al deber objetivo de cuidado necesario para la vida de relación social (artículo 23 del Código Penal), lo que supone el desconocimiento por parte del sujeto agente de un mandato de actuación conforme a una norma de cuidado, orientada a la evitación de situaciones de peligro para los bienes jurídicos.

Ese deber de cuidado es consecuencia de la existencia de normas o reglas técnicas, establecidas dentro de los distintos ámbitos de tráfico jurídico, cuyo origen diverso se encuentra sentado en disposiciones administrativas de reglamentación de determinado ámbito de actividad social, en normas expedidas por los agentes sociales intervinientes en el tráfico jurídico correspondiente o en normas derivadas del consenso social acerca de la necesidad de regulación y neutralización de los riesgos en particulares sectores de actividad.

En los últimos tiempos, dentro de la teoría de la imputación objetiva, se ha venido proponiendo la sustitución del elemento de la infracción del deber objetivo de cuidado por la idea de creación de un riesgo jurídicamente desaprobado, en un intento por superar la atribución del resultado por la mera comprobación de su relación causal con la acción y la omisión, por lo que el juicio de valor se concreta sobre dos momentos diferentes: la creación de un riesgo desaprobado por el ordenamiento jurídico y la realización de dicho riesgo en el resultado. Por lo tanto, resulta importante subrayar que dicho riesgo no existe, en una perspectiva ex ante, cuando es permitido por el ordenamiento jurídico.

En relación con las fuentes de determinación del carácter prohibido del riesgo en el derecho

de la circulación, es relevante reseñar que el mismo puede emanar de las normas jurídicas abstractas de tráfico, cuya infracción fundamenta en general la creación del peligro no permitido o incremento del riesgo permitido⁴. Aspecto que en realidad guarda similitudes con el concepto del hombre medio perteneciente al mismo sector de tráfico jurídico del actor, según el criterio rector que le otorga la teoría tradicional a ese aspecto en particular.

De cualquier forma, en la resolución del asunto que en concreto ahora ocupa a la Corte, la asunción de uno u otro criterio dogmático llevará a los mismos resultados, por lo que tratándose del tráfico terrestre basta con asumir las siguientes pautas como directrices para establecer los deberes de cuidado que competían al conductor del automóvil colisionado:

1. El autor debe realizar la conducta como lo haría una persona razonable y prudente puesta en el lugar del agente, de manera que si no obra con arreglo a esas exigencias infringirá el deber objetivo de cuidado. Elemento con el que se aspira a que con la observancia de las exigencias de cuidado disminuya al máximo los riesgos para los bienes jurídicos con el ejercicio de las actividades peligrosas, que es conocido como el riesgo permitido.
2. [Acatar] las normas de orden legal o reglamentaria atinentes al tráfico terrestre, marítimo, aéreo y fluvial, y a los reglamentos del trabajo, dirigidas a disciplinar la buena marcha de las fuentes de riesgos.
3. El principio de confianza, que surge como consecuencia de la anterior normatividad, y consiste en que quien se comporta en el tráfico de acuerdo con las normas puede y debe confiar en que todos los participantes en el mismo tráfico también lo hagan, a no ser que de manera fundada se pueda suponer lo contrario.

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

del comportamiento asumido por los demás.

4. El criterio del hombre medio, en razón del cual el funcionario judicial puede valorar la conducta comparándola con la que hubiese observado un hombre prudente y diligente situado en la posición del autor. Si el proceder del sujeto agente permanece dentro de esos parámetros no habrá violación al deber de cuidado, pero si los rebasa procederá la imprudencia siempre que converjan los demás presupuestos típicos⁵. (Negrita fuera de texto original).

Teniendo en cuenta lo anterior, de regreso a las condiciones fácticas que se vienen de plantear, si se analiza la concreta situación que rodeó el hecho a partir de un juicio ex ante, tenemos que existían unas normas de cuidado que todo hombre diligente debe acatar en desarrollo de una actividad peligrosa como la de conducir vehículos, especialmente la contenida en el artículo 66 del Código Nacional de Tránsito Terrestre – Ley 769 de 2002-, según la cual, «El conductor que transite por una vía sin prelación deberá detener completamente su vehículo al llegar a un cruce y donde no haya semáforo tomará las precauciones debidas e iniciará la marcha cuando le corresponda».

Como quedó dilucidado, el acusado transitaba por una vía ordinaria y al llegar a la vía principal con prelación, detuvo su marcha dentro del carril de aceleración, que servía de enlace para ingresar a esa última, conocida como carretera oriental. Por su parte, la motocicleta que transitaba en dirección sur-norte por la vía principal, paralela a dicho carril de aceleración, al parecer ingresó al mismo franqueando las líneas segmentadas que le prohibían ejecutar esa maniobra. En ese instante se produjo la colisión, cuando la moto chocó contra el espejo retrovisor del automóvil, el cual, se reitera, se encontraba detenido de manera reglamentaria aprestando su incorporación al flujo vehicular de la calzada principal.

De ello deviene con toda claridad que el hecho resultante no fue causado por una infracción

al deber objetivo de cuidado del conductor del automóvil, quien acató la disposición normativa que persigue, precisamente, la evitación del resultado producido. La consecuencia desencadenada, ajena a su intervención, se produjo por la actividad desplegada por el otro sujeto involucrado en el tránsito vial, por lo que no le es imputable, por culpa, al acusado MEJÍA PERTÚZ.

Como consecuencia de lo expuesto, la Corte casará la decisión de segundo grado y, en su lugar, otorgará plena vigencia al fallo de absolución impartido por el juez a quo en favor del procesado RAFAEL DE JESÚS MEJÍA PERTÚZ.

En mérito de lo expuesto, la Sala de Casación Penal de la Corte Suprema de Justicia, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la ley,

R E S U E L V E

PRIMERO: CASAR la sentencia de segunda instancia dictada por el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Barranquilla el 2 de junio de 2016, en razón de la prosperidad del cargo formulado en la demanda presentada por el abogado defensor del acusado RAFAEL DE JESÚS MEJÍA PERTÚZ.

SEGUNDO: Como consecuencia de la anterior determinación, dejar en firme la sentencia de primera instancia dictada el 23 de octubre de 2015 por el Juzgado Promiscuo Municipal de Sabanagrande (Atlántico), mediante la cual absolvió a RAFAEL DE JESÚS MEJÍA PERTÚZ, por el delito de Lesiones personales culposas, objeto de la acusación.

Contra esta providencia no procede recurso alguno.

Cópiese, notifíquese, cúmplase y devuélvase al Despacho de origen.

LUIS ANTONIO HERNÁNDEZ BARBOSA

Presidente

JOSÉ FRANCISCO ACUÑA VIZCAYA

JOSÉ LUIS BARCELÓ CAMACHO

FERNANDO ALBERTO CASTRO CABALLERO

EUGENIO FERNÁNDEZ CARLIER

EYDER PATIÑO CABRERA

PATRICIA SALAZAR CUÉLLAR

LUIS GUILLERMO SALAZAR OTERO

Nubia Yolanda Nova García

Secretaria

1 Cfr., artículo 2 de la Ley 769 de 2002 –Código Nacional de Tránsito Terrestre-

2 Cfr. Manual de Diseño Geométrico de Carretera, Invias, 2008:

<https://www.invias.gov.co/index.php/archivo-y-documentos/documentos-tecnicos/especificaciones-tecnicas/985-manual-de-diseno-geometrico?format=html>, p. 200.

3 Manual de señalización Vial, Ministerio de Transporte, 2015:
https://www.mintransporte.gov.co/Documentos/documentos_del_ministerio/Manuales/manuales_de_senalizacion_vial, p. 381 y ss.

4 CLAUS ROXIN, Derecho penal, Parte general, Tomo I,
Fundamentos, Madrid, Civitas, 1997, p. 1001.

5 CSJ. SP., 24 oct. 2007, rad. 27325.