

JOSÉ FRANCISCO ACUÑA VIZCAYA

Magistrado Ponente

SP933-2020

Radicación No. 54909

Aprobado Acta No.100.

Bogotá D.C. Veinte (20) de mayo de dos mil veinte (2020)

ASUNTO

La Sala decide la impugnación especial promovida por el defensor de CÉSAR TULIO GARCÍA ZAPATA contra el fallo del 30 de enero de 2019 proferido por la Sala Penal del Tribunal Superior de Pereira, mediante el cual revocó la absolución emitida por el Juzgado 6º Penal del Circuito de Conocimiento de Pereira del delito de homicidio culposo.

HECHOS

El 31 de marzo de 2014, hacia las 5:40 a.m., en la ruta “Y” Cerritos – Pereira (Risaralda), la motocicleta de placas UKX-44C, manejada por Cristian David García Montoya, colisionó de frente con la parte trasera del microbús de placas VOJ-976, conducido por CÉSAR TULIO GARCÍA ZAPATA, quien, al igual que el primer vehículo, transitaba por el carril derecho de la vía, pero en el momento del choque se dirigía hacia la berma, al parecer, para recoger un pasajero.

Debido a las graves heridas sufridas por el fuerte impacto, el motociclista falleció tres días

después.

ACTUACIÓN PROCESAL

El 5 de diciembre de 2014, en audiencia preliminar llevada a cabo ante el Juzgado 7º Penal Municipal con Función de Control de Garantías de Pereira, la Fiscalía General de la Nación formuló imputación a CÉSAR TULIO GARCÍA ZAPATA como autor del delito de homicidio culposo de acuerdo a lo previsto en el artículo 109 del Código Penal¹, conducta no aceptada por el imputado.

El 16 de diciembre siguiente la fiscal radicó escrito de acusación², cuya formulación efectuó el 8 de mayo de 2015 ante el Juzgado 6º Penal del Circuito de Conocimiento Pereira, conforme a la misma calificación jurídica antes descrita³.

La audiencia preparatoria se llevó a cabo el 22 de julio de 2015⁴ y el juicio oral, el 21 de abril de 2016⁵. El 12 de agosto siguiente el juzgado emitió sentido de fallo absolutorio⁶, mientras que el 6 de diciembre profirió la respectiva sentencia, fundamentada, en esencia, en que la Fiscalía no probó que CÉSAR TULIO GARCIA ZAPATA, al detener el microbús, vulneró alguna norma de tránsito o fue imprudente al ejecutar dicha maniobra.

Al efecto, explicó que, de acuerdo con el testimonio del Subintendente John Jairo Ramírez Cardona, en el lugar de los hechos no había señal de tránsito de prohibido dejar o recoger pasajeros, al tiempo que no observó huellas de frenado de alguno de los dos vehículos, último evento que hubiera «permitido suponer una velocidad irreglamentaria (sic) o una parada súbita del microbús como causante del siniestro».

De manera que, a juicio de la primera instancia, como tampoco se acreditó que el acusado omitió encender las luces de parqueo o las direccionales, resulta desacertado atribuirle responsabilidad alguna. Por el contrario, en su parecer, la víctima «no guardó distancia prudencial con respecto al carro que iba adelante, por cuya causa pudo originarse el

accidente»⁷.

La anterior decisión fue recurrida por la Fiscalía, consecuencia de lo cual la Sala Penal del Tribunal Superior de Pereira, mediante sentencia del 30 de enero de 2019, revocó la absolución y condenó a CÉSAR TULIO GARCÍA ZAPATA como autor del delito de homicidio culposo⁸.

Por ser primera condena, el defensor interpuso y sustentó impugnación especial, asunto que pasa a decidir la Sala.

LA SENTENCIA IMPUGNADA

Señaló el a quo que a partir de los testimonios del Subintendente John Jairo Ramírez Cardona, quien suscribió el informe de accidentes de tránsito, y del perito de la defensa Iván Darío Pérez Pedraza, se probó que la colisión entre la motocicleta y el autobús se produjo en el carril derecho de la doble calzada, sobre la que transitaban en la misma dirección sobre la vía “Y” Cerritos – Pereira. En cuanto al motivo por el que el segundo vehículo se detuvo, advirtió que según lo declaró el policía, el conductor CÉSAR TULIO GARCÍA ZAPATA le informó que lo hizo para recoger a un pasajero, instante en el que sintió un golpe en la parte trasera del autobús.

Acorde con esos hechos, para el Tribunal, el acusado contrarió «lo que se esperaba de quien ejerce» una actividad riesgosa, al no estacionarse completamente fuera de la vía (en la berma) previa señalización a través de las direccionales. Dicho proceder lo consideró como una «maniobra indebida» que llevó a que el conductor de la motocicleta colisionara con el autobús, sin que tuviera alguna posibilidad de reaccionar. Lo anterior, explicó, teniendo en cuenta no solo la ausencia de huellas de frenado, sino que el impacto se dio específicamente en la parte central del parachoques trasero, como lo indican el croquis y la fijación fotográfica del autobús.

De esta manera, señaló que el enjuiciado, al estacionar el vehículo «en un lugar inapropiado», creó un riesgo no permitido, al tiempo que desconoció la prohibición descrita en el párrafo del artículo 66 del Código Nacional de Tránsito, según la cual ningún conductor debe frenar intempestivamente y disminuir la velocidad sin cerciorarse que la maniobra no ofrezca peligro.

En lo que respecta a la conducta de Cristian David García Montoya, consideró que aunque no existe prueba directa sobre la velocidad que llevaba al conducir la motocicleta, conforme a los daños ocasionados a los vehículos y las lesiones sufridas por aquél, «se puede determinar que la velocidad a la que se desplazaba el motociclista era superior a los 50 km/h permitidos para la zona donde ocurrió el siniestro».

A partir de tal premisa, dedujo que el agraviado igualmente contravino la regla de tránsito del artículo 108 ídem, que exige mantener una distancia de 20 metros entre 2 vehículos que circulen uno tras de otro en el mismo carril de una calzada, porque de haber obrado de esa manera, «muy seguramente [pudo] haber efectuado alguna maniobra... para evitar la colisión con el rodante».

Por lo expuesto, concluyó que no es viable atribuir la culpa exclusiva de alguno de los dos involucrados en el siniestro, y que ambos «aportaron imprudencias concurrentes que dieron lugar al resultado antijurídico». En consecuencia, dispuso que CÉSAR TULIO GARCÍA ZAPATA sólo podrá responder por el 50% de los perjuicios que se llegaren a probar en favor de los familiares de la víctima, proporción que consideró ajustada «al grado de concurrencia de culpas y al porcentaje de compensación de carácter civil que el caso amerita».

Al dosificar las penas, la primera instancia fijó los límites legales en el primer cuarto e impuso los mínimos, esto es: 32 meses de prisión; 26.66 SMLMV de multa; inhabilitación para el ejercicio de derechos y funciones públicas por el mismo lapso de la pena privativa de la libertad y 48 meses de privación del derecho a conducir vehículos automotores.

Por último, le concedió al acusado la suspensión condicional de la ejecución de la pena⁹.

FUNDAMENTOS DE LA IMPUGNACIÓN

Para el defensor, el Tribunal desconoció el peritaje elaborado por el físico Iván Darío Pérez Pedraza, quien, a partir del informe de policía de tránsito, determinó que conforme a la posición final del autobús respecto a la calzada, CÉSAR TULIO GARCÍA ZAPATA «estaba ejecutando una maniobra de ingreso a la berma, girando de izquierda a derecha», cuando «es colisionado por la motocicleta».

A ese respecto, precisa que se equivoca la segunda instancia al afirmar que el autobús se detuvo dentro de la calzada derecha, cuando las fotografías muestran que la llanta delantera derecha abandona el carril y ocupa la berma, mientras que la llanta trasera derecha se encuentra en la mayor parte sobre la berma. Evento que, en su criterio, indica que el vehículo estaba abandonando el carril para situarse sobre la acera.

No encuentra prueba que acredite que el acusado frenó intempestivamente, ante la ausencia de algún testigo que así lo evidenciara. Por el contrario, reitera que en la escena no se registró huella de frenado a partir de lo cual se pudiera deducir que el enjuiciado se detuvo de forma imprevista.

En cuanto a lo que le manifestó CÉSAR TULIO GARCÍA ZAPATA al subintendente cuando documentó lo relacionado con el accidente, considera que tal declaración no debe tenerse en cuenta porque el acusado no renunció a su derecho a guardar silencio. En todo caso, añade, de lo afirmado por aquél, en el sentido de que «una persona le había hecho la parada para que la recogiera y que en ese momento sintió el golpe», tampoco se desprende que se haya detenido en forma imprevista.

De otro lado, advierte que independientemente de la velocidad a la que se desplazaba la víctima, los daños producidos al autobús e incluso a la misma motociclista son evidentes

para denotar que aquél no llevaba la distancia de seguridad debida, en los términos del artículo 108 del Código Nacional de Tránsito, lo que le hubiera permitido reaccionar para esquivar el otro vehículo o activar el freno.

Así, reclama la absolución en favor del procesado, porque pese a que «existe nexo causal» entre su actuar y el fallecimiento de la víctima, dicho resultado no fue consecuencia de una conducta negligente o carente de pericia. En cambio, se encuentra acreditado que el motociclista fue quien violó el deber objetivo de cuidado, cuyo desconocimiento conllevó a que se produjera el siniestro¹⁰.

De manera subsidiaria, solicita que en caso confirmarse el fallo condenatorio, se prescinda de la sanción consistente en privación del derecho a conducir vehículos automotores, ya que es la forma en que CÉSAR TULIO GARCÍA ZAPATA consigue el sustento para él y su familia.

CONSIDERACIONES DE LA CORTE

1. Competencia

La Sala es competente para conocer de la impugnación interpuesta por la defensa contra la sentencia de segunda instancia proferida por el Tribunal Superior de Pereira, conforme al numeral 7° del artículo 235 de la Constitución Nacional¹¹ y a lo dispuesto por esta Corporación en la providencia CSJ AP, 3 abr. 2019, rad. 54215.

2. De la responsabilidad penal

2.1 El artículo 23 del Código Penal dispone que la conducta es culposa cuando el resultado típico es producto de la infracción al deber objetivo de cuidado y el agente debió haberlo

previsto por ser previsible, o habiéndolo previsto, confió en poder evitarlo. No obstante, el estatuto punitivo igualmente señala que la causalidad por sí sola no basta para la imputación jurídica del resultado, ya que se encuentra erradicada toda forma de responsabilidad objetiva (arts. 9º y 11).

Conforme a estos postulados, la verificación de la causalidad natural será un límite mínimo, pero no suficiente para la atribución del resultado. Es decir, comprobada la necesaria causalidad natural, la imputación del resultado requiere, además, verificar si la acción del autor ha creado o incrementado un peligro jurídicamente desaprobado para la producción del resultado y si el resultado derivado por dicha acción es la realización del mismo peligro creado por la acción.

De tal manera que, de faltar algunos de estos dos condicionantes complementarios de la causalidad natural, se eliminaría la tipicidad de la conducta y, por consiguiente, su relevancia para el derecho penal (CSJ SP, 30 may. 2007, rad. 23157).

2.2 La conducción de vehículos es una actividad socialmente admitida, pero peligrosa, por lo que la exigencia de cuidado y prudencia es superior para quien la realiza. Es por ello que el Código Nacional de Tránsito impone a los conductores, pasajeros o peatones que se comporten en forma que no obstaculicen, perjudiquen o pongan en riesgo a las demás personas y cumplan las normas y señales de tránsito que le sean aplicables (art. 55).

En esta oportunidad las instancias no tuvieron duda, como tampoco la planteó el impugnante, que el 31 de marzo de 2014, hacia las 5:40 a.m., Cristian David García Montoya conducía la motocicleta de placas UKX-44C cuando colisionó con el autobús de servicio público de placas VOJ-976, manejado por CÉSAR TULIO GARCÍA ZAPATA, vehículos que se desplazaban por la misma vía ("Y" Cerritos - Pereira), el primero detrás del segundo sobre el carril derecho de la calzada¹².

Tampoco existe discusión en lo que concierne al hecho de que, como consecuencia del gran

impacto, Cristian David García Montoya sufrió un trauma craneoencefálico severo, que conllevó a que falleciera 3 días después¹³.

La discrepancia gira en torno a si el accidente de tránsito fue consecuencia directa del actuar del acusado, por frenar intempestivamente y estacionar el vehículo sobre la vía (carril derecho), o si tal resultado es imputable exclusivamente al afectado, por no llevar la distancia de seguridad debida en relación con el autobús que iba delante de él.

La tesis de la defensa se dirige a controvertir la postura base de la condena, en razón a que, en su criterio, se está ante una acción a propio riesgo o una autopuesta en peligro de la víctima. A la par, refuta la hipótesis de la «conurrencia de culpas», pues considera que la colisión se dio por alcance de la motocicleta al autobús mientras éste se dirigía a la berma para estacionarse. Por tanto, en su criterio, no puede atribuírsele al acusado la creación de un riesgo no permitido concretado en detener el vehículo intempestivamente en un lugar indebido.

2.3 En orden a resolver el problema jurídico planteado, lo primero que ha de advertir la Sala es que el Tribunal, para dar solución correcta al caso específico, no hizo un correcto juicio de imputación objetiva frente al comportamiento desplegado por CÉSAR TULIO GARCÍA ZAPATA.

En efecto, desde el punto de vista de la causalidad material, dicha Corporación afirmó que el resultado (muerte de Cristian David García Montoya) se produjo en virtud de la concurrencia de dos riesgos jurídicamente desaprobados. Por una parte, la elevación del riesgo permitido con la conducta del procesado, quien –como lo dio por acreditado– se detuvo de forma intempestiva sobre la vía, no en la berma. Y por otro lado, con la conducta del motociclista, por no conservar la distancia exigida para los vehículos en carretera.

Sin embargo, omitió analizar si la violación al deber objetivo de cuidado por parte del enjuiciado fue determinante para producir el resultado, así hubiera concurrido otro riesgo.

Dicho de otro modo, que aún si la víctima no hubiera incurrido en esa violación, el hecho de que el procesado frenara intempestivamente en un lugar no permitido precipitó la colisión y de ahí su responsabilidad penal. Pues, en caso contrario, de prescindirse hipotéticamente de este curso lesivo y se llega a la conclusión de que no existía una amenaza concreta al bien jurídico finalmente lesionado, entre dicho riesgo y el resultado solo obraría un nexo de causalidad física o material.

Con tal propósito, constata la Corte que la segunda instancia dio por acreditada la violación por parte del acusado de las reglas de conducción previstas en los artículos 65 y 66 del Código Nacional de Tránsito, sin que obraran pruebas que condujeran a su comprobación. Tales normas indican:

Artículo 65. Utilización de la señal de parqueo. Todo conductor, al detener su vehículo en la vía pública, deberá utilizar la señal luminosa intermitente que corresponda, orillarse al lado derecho de la vía y no efectuar maniobras que pongan en peligro a las personas o a otros vehículos.

Artículo 66. Giros en cruce de intersección. (...) Parágrafo. Ningún conductor deberá frenar intempestivamente y disminuir la velocidad sin cerciorarse que la maniobra no ofrezca peligro.

El ad quem infirió la conducta imprudente del procesado, a partir de hechos como: i) el motivo por el que se detuvo el conductor; ii) el lugar de la vía en donde se dio la colisión entre los dos vehículos; iii) la ausencia de huellas de frenado y iv) la parte del autobús que sufrió el impacto. Eventos que pasan a analizarse.

2.4 Aunque no lo documentó en su informe, el Subintendente John Jairo Ramírez Cardona testificó que al preguntarle a CÉSAR TULIO GARCÍA ZAPATA lo sucedido, éste le contestó «que un pasajero le había hecho una parada para que lo recogiera y en ese momento fue que sintió el golpe en la parte de atrás»¹⁴.

En atención al reparo del censor frente al valor probatorio que le diera el Tribunal a tal hecho, lo primero que ha de indicarse es que la garantía a la no autoincriminación, amparada en el artículo 33 Constitucional y literal b) del artículo 8º de la Ley 906 de 2004, según la cual el procesado no puede ser obligado a declarar contra sí mismo, opera desde el momento en que adquiere la calidad de indiciado, no antes. Es decir, cuando la Fiscalía ha desplegado una actividad judicial en su contra y la manifestación de responsabilidad se hace ante una autoridad judicial, como la policía judicial (CSJ SP, 13 may. 2020, rad. 54600).

Luego, pese a que no aparece registrado que a CÉSAR TULIO GARCÍA ZAPATA se le haya puesto de presente tal prerrogativa, sus aserciones ante el agente de tránsito –además de no ser inculpativas– se ofrecieron en un contexto dentro del cual no se había dado inicio a una actuación procesal penal. Por ende, tales manifestaciones no estaban amparadas por el derecho a no inculpatión.

En segundo término, debe indicarse que, pese a que las autoridades de tránsito ejercen permanentemente funciones especializadas de policía judicial dentro del proceso penal y en el ámbito de su competencia (art. 202-3 Ley 906 de 2004), las exposiciones y las entrevistas realizadas por tales funcionarios a los potenciales testigos en aquellos accidentes que puedan constituir una infracción a la ley penal, carecen de valor probatorio y sólo sirven como criterios para orientar la investigación (CSJ SP, 7 jul. 2010, rad. 30987).

De ahí que el Código Nacional de Tránsito, en su artículo 7º (inc. 4º) de manera expresa le confiere a cualquier autoridad de tránsito la facultad de avocar el conocimiento de la infracción o de un accidente, pero solo mientras «la autoridad competente asume la investigación». Lo que en efecto diferenciaría las actividades realizadas por tales funcionarios de aquellas que ejerce policía judicial cuando ha iniciado la actuación penal (en la indagación o investigación conforme lo regula el artículo 205 de la Ley 906 de 2004).

En todo caso, aun considerando como motivo para detener el autobús el hecho que del

acusado iba a recoger un pasajero, tal conducta no fue reprochada por la Fiscalía como imprudente –ante la ausencia de una señal de tránsito que lo prohibiera–¹⁵, y menos como la generadora del siniestro.

2.5 Según el informe ejecutivo FPJ-3 del 31 de marzo de 2014¹⁶, el croquis de la misma fecha¹⁷ y el testimonio de John Jairo Ramírez¹⁸, producida la colisión, tanto la motocicleta como el autobús quedaron sobre el carril derecho de la vía.

De manera más específica, las fotografías N° 1 (folio 42) y N° 2 (folio 26) tomadas por el Subintendente el día de los hechos, muestran que una pequeña parte del segundo vehículo involucrado quedó sobre la berma, concretamente las llantas delantera y trasera derecha, las cuales se observan al lado derecho de la línea blanca que delimita la vía con la berma.

Por su parte, con base en las mencionadas pruebas documentales, el formato investigador de campo (álbum fotográfico) del 31 de marzo de 2014, el informe pericial de necropsia y el informe de investigador de campo FPJ-11 del 20 de mayo de 2014, el ingeniero físico Iván Darío Pérez Pedraza –testigo de la defensa– hizo un análisis de reconstrucción del accidente, luego de lo cual emitió un Concepto Físico.

Conforme a su estudio, la posición final del autobús presenta «una desviación hacia su costado derecho, lo cual indica que el vehículo básicamente está ejecutando una manera de ingreso a la berma, girando de izquierda a derecha»¹⁹. Desde esa perspectiva y teniendo en cuenta la zona de impacto del microbús, esto es, el tercio central de la parte trasera (27:10), concluyó que el accidente ocurre por alcance de la motocicleta al microbús (29:08), de manera que «la colisión sucede antes de la posición final de la buseta» (42:18).

A ese respecto, el testigo explicó:

Testigo. Cuando hablamos de una colisión por alcance estamos hablando de una condición

en la cual un vehículo que viene tras otro presenta mayor velocidad y por efecto de esa mayor velocidad respecto a la velocidad de circulación del otro vehículo, se presenta una colisión. Defensa. De acuerdo a los documentos que usted tuvo a la vista para realizar el informe, cuál vehículo colisionó a qué vehículo. Testigo. Evidentemente por ser colisión de alcance, la motocicleta es la que colisionó al microbús. Defensa. De acuerdo al informe, a la gráfica N° 15 donde nos dice sobre el posible sector o zona de impacto... las fotografías..., se podría decir que la buseta está en movimiento o está detenida. Testigo. De acuerdo a la evidencia analizada y teniendo en cuenta que tenemos en sí la evidencia como lo observamos en la fotografía N° 11 de fragmentos antes de la posición final del bus, se puede establecer que ambos vehículos al momento de la colisión tendrían que estar en movimiento²⁰. (Subraya la Sala)

De la prueba pericial, cuyo concepto físico no fue puesto en duda en desarrollo del testimonio practicado al experto, se extraen dos eventos que precedieron el siniestro: que la colisión se dio cuando los vehículos estaban en movimiento, es decir, por alcance de la motocicleta al microbús, y que éste se dirigía hacia la berma previo al choque, lo que explica su posición final.

Por el contrario, las pruebas aportadas por la Fiscalía no llevaron al conocimiento más allá de toda duda razonable que, en efecto, CÉSAR TULIO GARCÍA ZAPATA frenó de manera imprevista sobre el carril derecho de la vía y que ello generó el resultado lesivo. Menos aún, como lo dio por sentado el Tribunal sin base probatoria alguna, que dicho conductor omitió encender las luces de parqueo, exigencia prevista en el artículo 65 del Código Nacional de Tránsito.

Y si bien en el informe de policía de accidentes de tránsito el funcionario consignó como hipótesis del incidente, frente al microbús, «detenerse o frenar repentinamente; sin causa justificada» (código 119)²¹, lo hizo a partir de la posición final de dicho vehículo, lo que merece las explicaciones ya puestas de presentes por el perito físico.

Además, el agente de tránsito documentó una segunda causa: «no mantener distancia de seguridad» (código 121) en relación al motociclista, hipótesis acogida en el transcurso de la investigación como la determinante del accidente, de acuerdo al informe de investigador de campo FPJ-11 del 20 de mayo de 2014, descubierto por la Fiscalía²² y puesto de presente por el ingeniero físico Iván Darío Pérez Pedraza en su estudio²³, frente al que destacó del acápite pertinente lo siguiente:

“... COMO CONCLUSIÓN DE LA ACTIVIDAD INVESTIGATIVA, SE PUEDE INFERIR QUE DESPUÉS DE RECOLECTAR CADA UNA (sic) DE LOS ELEMENTOS MATERIALES DE PRUEBA, COMO LO SON, ENTREVISTAS, ANÁLISIS DEL INFORME POLICIAL DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO ENTRE OTROS, SE TOMA COMO HIPÓTESIS FINAL DEL HECHO DE TRÁNSITO QUE LA RESPONSABILIDAD ES DEL SEÑOR CRISTIAN DAVID GARCÍA MONTOYA, CONDUCTOR DEL VEHÍCULO MOTOCICLETA DE PLACAS UKX-44C,...”, apoyado en los artículos 55 y 108... del CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE Ley 769 de agosto de 2002²⁴.

2.6 A propósito del comportamiento asumido por el motociclista, el ingeniero físico manifestó, acorde a lo registrado por el agente de tránsito, que no se cuenta con elementos como huellas o vestigios que me permitan establecer la dinámica de reducción de velocidad de los vehículos involucrados ni la «velocidad de circulación» que llevaban.

Sin embargo, precisó que, al considerar: i) el hecho de una colisión por alcance; ii) la zona de contacto del microbús -tercio central de la parte trasera- y de la motocicleta -parte frontal-; iii) «que la misma motocicleta presentó daños hacia el eje trasero»; y iv) las múltiples fracturas en miembros y cráneo presentadas por la víctima, es dable concluir que «la motocicleta involucrada necesariamente tendría que tener una velocidad mucho más elevada que la velocidad del microbús»²⁵.

Ahora, atendiendo que la velocidad máxima permitida en el tramo de la calzada en la que transitaban los dos agentes viales era de 50 km/h. y metros adelante aparecía una señal de

30 km/h.²⁶ la separación de los vehículos, por circular uno tras otro en el mismo carril de una calzada, debía ser de 20 metros, como lo exige el artículo 108 del Código Nacional de Tránsito para velocidades entre 30 y 60 km/h.

A partir de dicha premisa, tanto el Subintendente John Jairo Ramírez Cardona²⁷ como el perito Iván Darío Pérez Pedraza²⁸, ante las preguntas aclaratorias que les hiciera el juez, al unísono explicaron que de haber llevado la distancia reglamentaria debida, Cristian David García Montoya hubiera podido reaccionar activando el sistema de frenos o evadiendo el microbús, cuando este disminuyó la velocidad.

Luego, considerando la mayor velocidad del motociclista respecto de la que llevaba el procesado y que aquél no se transportaba a una distancia prudente con el vehículo que antecedió, resulta viable concluir que la acción que creó el riesgo que se concretó en el resultado pertenece exclusivamente a la víctima.

En efecto, lo cerca que conducía respecto del autobús le impidió frenar y/o esquivarlo, maniobras frente a las que ni si quiera alcanzó a iniciar su ejecución, ante la ausencia de huella de frenado, para el primer evento, y porque la zona de impacto, se insiste, se dio en la parte trasera central del microbús, en el segundo caso, lo que denota inclusive que el afectado no logró observar el proceder del acusado.

2.6 Desde esa perspectiva, como la Fiscalía no probó que en este asunto el resultado típico es producto de la infracción al deber objetivo de cuidado por parte de CÉSAR TULIO GARCÍA ZAPATA, se revocará el fallo de segunda instancia y, en consecuencia, se absolverá al enjuiciado del delito de homicidio culposo.

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,

RESUELVE

PRIMERO-. REVOCAR la sentencia proferida el 30 de enero de 2019 por la Sala Penal del Tribunal Superior de Pereira. En su lugar, absolver a CÉSAR TULIO GARCÍA ZAPATA, identificado con la cédula de ciudadanía N° 10.197.062, del delito de homicidio culposo.

SEGUNDO-. COMUNICAR esta providencia a la Fiscalía General de la Nación, a fin de que actualice sus registros, en los términos del inciso 2º del artículo 166 de la Ley 906 de 2004.

TERCERO-. Contra esta decisión no procede recurso alguno.

Cópiese, comuníquese y cúmplase.

PATRICIA SALAZAR CUÉLLAR

Magistrada

JOSÉ FRANCISCO ACUÑA VIZCAYA

Magistrado

GERSON CHAVERRA CASTRO

Magistrado

EUGENIO FERNÁNDEZ CARLIER

Magistrado

LUIS ANTONIO HERNÁNDEZ BARBOSA

Magistrado

JAIME HUMBERTO MORENO ACERO

Magistrado

FABIO OSPITIA GARZÓN

Magistrado

EYDER PATIÑO CABRERA

Magistrado

HUGO QUINTERO BERNATE

Magistrado

NUBIA YOLANDA NOVA GARCÍA

Secretaria

NUBIA YOLANDA NOVA GARCÍA

Secretaria

1 Folio 11.

2 Folios 1 a 7.

3 Folio 12.

4 Folios 14 y 15.

5 Folio 65.

6 Folio 73.

7 Folios 77 a 81.

8 Momento a partir del cual se suspende el término de prescripción por un lapso máximo de 5 años, al cabo de los cuales se vuelve a contabilizar por el término que falta. Lo anterior, en aplicación del artículo 189 de la Ley 906 de 2004, aplicable igualmente al trámite de impugnación especial, como se ha precisado en las providencias CSJ SP, 6 ago. 2019, rad. 52848 y CSJ AP, 20 ago. 2019, rad. 45058.

9 Folios 105 a 115.

10 Folios 121 a 134.

11 Modificado por el artículo 3º del Acto Legislativo Nº 1 de 2018.

12 De acuerdo al informe ejecutivo FPJ-3 e informe policial de accidente de tránsito Nº 1409786, ambos suscritos el 31 de marzo de 2014 (folios 29 a 33), soporte del testimonio del Subintendente John Jairo Ramírez Cardona.

13 Como lo documentó el médico forense Ervin Montoya Zapata, en el informe pericial de necropsia (folio 40), expuesto en el juicio oral.

14 Audiencia del 21 de abril de 2016, minuto 34:20 y ss.

15 Acorde con lo testificado por el agente de tránsito a minuto 54:10 y ss. (audiencia del 21 de abril de 2016).

16 Folios 29 y 30.

17 Folio 32.

18 Minuto 35:10 y ss., audiencia del 21 de abril de 2016.

- 19 Minuto 25:07 y ss., audiencia del 21 de abril de 2016.
- 20 Minuto 35:03 y ss., audiencia del 21 de abril de 2016.
- 21 Folio 32.
- 22 Conforme al escrito de acusación, folio 6.
- 23 Minuto 33:20 y ss., audiencia del 21 de abril de 2016.
- 24 Folio 59.
- 25 Minutos 31:00 y 37:10, audiencia del 21 de abril de 2016.
- 26 Según el Informe Policial de Accidentes de Tránsito (folios 31 a 33) y
fotografías expuestas del lugar documentadas en el Concepto Físico (folios 45 y 48).
- 27 Audiencia del 21 de abril de 2016, minuto 01:00:50 y ss.
- 28 Audiencia del 21 de abril de 2016, minuto 49:49 y ss.