El siguiente es el documento presentado por el Magistrado Ponente que sirvió de base para proferir la providencia dentro del presente proceso. El contenido total y fiel de la decisión debe ser verificado en la Secretaría de esta Sala.

Providencia: Sentencia – 2ª Instancia – 10 de mayo de 2018

Proceso: Penal – Condena - Confirma

Radicación Nro.: 66001 60 00 035 2014 02692 01

Procesado: Martha Luz Marín Bedoya

Delito: Lesiones Personales Culposas

Magistrado Ponente:  JAIRO ERNESTO ESCOBAR SANZ

**TEMA: LESIONES PERSONALES CULPOSAS / ACCIDENTE DE TRÁNSITO / DOBLE LÍNEA / CRUCE / PRELACIÓN / CONCURRENCIA DE CULPAS / EN PENAL NO HAY COMPENSACIÓN / CONDENA / CONFIRMA -** Por otra parte la existencia en la vía de una doble línea amarilla, no tiene los efectos que le atribuye la impugnante para aducir una situación de culpa exclusiva de la víctima, ya que se entiende que esa señalización tiene como fin demarcar los carriles de una doble vía, como ocurre en este caso y por ello tal predicamento solo podría ser considerado en caso de que el motociclista hubiera colisionado con un vehículo que transitara por su carril en la vía principal lo que no ocurrió en este caso, donde la señora Marín estaba atravesando la doble calzada para tomar la vía que va hacia la vereda “El Congolo”.

Para ahondar más en este punto, debe decirse que el señor Hidalgo, pese a que pudo haber invadido el carril por dónde venían los vehículos en dirección contraria, no se estrelló contra un automotor que viniera de frente por su calzada, caso en el cual podría plantearse una hipótesis de violación del “principio de confianza”, sino contra la camioneta que manejaba la procesada, que en ese momento atravesaba la vía principal en sentido transversal, lo que quedó debidamente demostrado con el sitio donde se localizó el impacto que recibió ese automotor.

Precisamente lo consignado en el álbum fotográfico y en el croquis sobre la prelación que tenía en la vía el señor Hidalgo, llevan a desestimar la teoría de la recurrente, quien pretende atribuir la culpa de lo sucedido exclusivamente a la víctima, ya que si bien se puede inferir de la prueba practicada en el proceso que el lesionado posiblemente transitaba a una velocidad no permitida, y que ello lo condujo a cambiarse de carril para evadir las boyas que fueron colocadas como señal de reducción de velocidad en la vía, igualmente resulta cierto que la procesada no tuvo la debida precaución al cruzar la vía, lo que se desprende de su declaración en el sentido de que no vio al conductor de la moto, pese a que había mirado hacia ambos lados de la calzada, pues se entiende que quien va a ejecutar una maniobra riesgosa, como ingresar desde un ramal hasta una carretera principal, tiene que extremar todos los cuidados al hacer ese tipo de cruces en un sector donde circulan vehículos en ambos sentidos, como ocurrió en el presente caso.

A lo anterior se debe agregar que la señora Marín conocía ampliamente el sector, donde transitaba a diario para ir a su sitio de trabajo que era una finca cerca de las “Bethlemitas”, por lo cual la conducta que se esperaba de ella era que adoptara las debidas cautelas al cruzar la vía principal para encaminarse hacia la vereda “El Congolo”, verificando que no viniera ningún rodante a ambos lados, pese a lo cual la procesada trato de soslayar su responsabilidad, manifestando que ella no transitaba por la carretera que tenía esa señal de precaución que era la vía “Condina”, sino que hizo un cruce que era permitido, situación que para la Sala no la relevaba de observar el cuidado debido al hacer esa maniobra para atravesar la vía de doble sentido.

Como se observa, de las pruebas practicadas en el juicio oral se desprende claramente que la acusada incurrió en una conducta antinormativa al vulnerar diversas disposiciones del CNT como los artículos 55, 60 y 61 de ese estatuto.

Sin embargo debe aclararse que la referencia que hizo el fallador de primera sobre el artículo 110 de la misma codificación, en concordancia con el numeral 3.9.2. del Manual de Señalización Vial en lo atinente al significado de la forma y ancho de las líneas longitudinales -en donde se establece que la línea doble indica el máximo nivel de restricción o restricciones especiales y que una línea continua significa que ningún conductor con su vehículo debe atravesarla ni circular sobre ella, y que cuando la marca separe los dos sentidos de circulación, significa que no se debe circular por la izquierda de ella, no tiene el alcance que le dio el A quo, ya que esta norma lo que prohíbe es salirse de la demarcación existente para cada carril con el fin de hacer maniobras de adelantamiento, mas no atravesar vías de doble calzada en los puntos de desembocadura de carreteables o vías alternas, lo que obviamente se debe hacer con el máximo de precaución.

Lo anterior significa que la acusada no observó el deber de cuidado que le era exigible e incrementó el riesgo permitido al realizar el cruce hacia la vereda “El Congolo”, que le implicaba atravesar la vía principal por donde transitaba el señor John Jairo Hidalgo, quien tenía prelación en el tránsito, con lo cual realizó un acto contrario a sus deberes en ejercicio de una actividad riesgosa como la conducción de automotores, lo que tuvo injerencia directa en el resultado que se produjo, lo cual permite subsumir su conducta en el tipo de lesiones personales en modalidad culposa.

(…)

Sin embargo la Sala estima que la prueba practicada en el proceso igualmente permite inferir que hubo un aporte en sentido causal del señor Hidalgo al resultado producido en virtud de las situaciones antes mencionadas, entre ellas la invasión del carril contrario a aquel por donde debía transitar, como se expuso en el informe de tránsito, que constituyen una violación de los artículos 55, 60 y 74 del CNT que se puede atribuir a la víctima, que no pueden conducir a eximir de responsabilidad a la señora Marín por la conducta por la cual fue sentenciada, ya que en materia penal no opera el criterio de compensación de culpas como factor de exención penal, fuera de que no se probó la existencia de una situación de autopuesta en peligro del lesionado, ya que no se reúnen las condiciones de la jurisprudencia pertinente sobre la materia como CSJ SP del 20 de abril de 2006, radicado 22941, donde se citó CSJ SP del 20 de mayo de 2003, radicado 16636

(…)

A su vez, en virtud de las mismas circunstancias anotadas, se puede concluir que la conducta del ocupante de la motocicleta tampoco se adecua a los eventos que se conocen como “elevación del riesgo”, examinados en CSJ SP del el 27 de octubre del 2004 (radicado 20.926),

(…)

En consecuencia, no resulta aceptable plantear en este caso la existencia de una situación de culpa exclusiva de la víctima a efectos de demandar la absolución de la procesada, por lo cual se confirmará el fallo recurrido.

Sin embargo y siguiendo la opinión mayoritaria de esta Colegiatura, al presentarse el evento de concurrencia de culpas ya examinado, se dispondrá en la parte resolutiva del fallo, que de cobrar ejecutoria esta decisión, adelantarse el respectivo incidente de reparación integral y efectuarse declaraciones de condena en favor de la víctima, su monto sea reducido en un cuarenta por ciento (40%), en virtud de la injerencia que tuvo la conducta del señor Hidalgo en el resultado producido.

 RAMA JUDICIAL DEL PODER PÚBLICO


TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO JUDICIAL DE PEREIRA – RISARALDA

SALA DE DECISIÓN PENAL

M.P. JAIRO ERNESTO ESCOBAR SANZ

Pereira, diez (10) de mayo de dos mil dieciocho (2018)

Acta Nro. 407

Hora: 8:12 a.m.

|  |  |
| --- | --- |
| Radicación | 660016000035201402692 |
| Procesado | Martha Luz Marín Bedoya |
| Delito | Lesiones Personales Culposas |
| Juzgado de conocimiento | de Pereira, Risaralda |
| Asunto | Resolver la apelación interpuesta en contra de la sentencia emitida el diecinueve (19) de septiembre de dos mil diecisiete (2017) |

1. ASUNTO A DECIDIR

Se procede a resolver lo concerniente al recurso de apelación interpuesto por la defensora de la procesada contra la sentencia del diecinueve (19) de septiembre de dos mil diecisiete (2017) del Juzgado 2º Penal Municipal de Conocimiento de esta ciudad, por medio de la cual se condenó a Martha Luz Marín Bedoya, como autora del delito de lesiones personales culposas, a la pena principal de 3 meses y 6 días de prisión y multa equivalente a 2.66 SMLMV para la época de los hechos (2014).

2. ANTECEDENTES

2.1 De conformidad con el escrito de acusación el supuesto fáctico es el siguiente[[1]](#footnote-1):

*“Los hechos tuvieron ocurrencia el 18 de junio de 2014, a la altura de la variante Condina km. 10 vía Armenia Pereira, de esta ciudad, aproximadamente a las 07.40 horas, en momentos en que la señora Martha Luz Marín Bedoya, al momento de pilotear el vehículo de placa KFS 820, no respeta la prelación vial y como consecuencia la moto de placa UQJ 07 A piloteada por John Jairo Hidalgo, impacta el rodante de la señora Marín, resultando el motociclista lesionado.*

*Al ser valorado por medicina legal se le determinó a John Jairo Hidalgo, una incapacidad definitiva de 70 días sin secuelas médico legal.*

*(...)”*

2.2 La audiencia de formulación de imputación se celebró el 26 de junio de 2015[[2]](#footnote-2), acto en el cual la delegada de la FGN le comunicó cargos a Martha Luz Marín Bedoya por el delito de lesiones personales culposas previsto en el artículo 111; 112 inc. 2 y 120 del CP. La procesada no aceptó la imputación.

2.3 El Juzgado Segundo Penal del Municipal de Pereira (Risaralda), asumió el conocimiento de la presente causa, la audiencia de formulación de acusación se realizó el 30 de marzo de 2016[[3]](#footnote-3). La audiencia preparatoria se llevó a cabo el 12 de julio de 2016[[4]](#footnote-4).

2.4 El juicio oral tuvo lugar el 12 de junio de 2017[[5]](#footnote-5), y continuó los días 17 de julio de 2017[[6]](#footnote-6) y 08 de septiembre de 2017[[7]](#footnote-7). La sentencia fue proferida el 19 de septiembre de 2017[[8]](#footnote-8).

2.5 La abogada de confianza de la señora Martha Luz Marín Bedoya apeló la decisión de primera instancia.

3. IDENTIDAD DE LA ACUSADA

Se trata de Martha Luz Marín Bedoya, identificada con cédula de ciudadanía número 42.002.447 de Dosquebradas (Risaralda), nacida el 06 de junio de 1963 en Apía (Risaralda), hija de Libardo Marín Pérez y Adela Bedoya Bedoya, de ocupación comerciante de ganado.

4. SOBRE LA DECISIÓN DE PRIMERA INSTANCIA

4.1 Los fundamentos del fallo de primera instancia se pueden sintetizar así:

4.1.1 Se pudo establecer la existencia del delito de lesiones culposas, ocurrido el 18 de junio de 2014, a través de los elementos materiales probatorios presentados, sobre lo cual no existe controversia probatoria.

4.1.2 En lo concerniente a la responsabilidad de la procesada, se hicieron las siguientes consideraciones:

* De acuerdo a lo narrado en el juicio por el patrullero del cuadrante vial, quien atendió los hechos materia de investigación, la vía donde se produjo el evento de tránsito era de una calzada, en doble sentido, totalmente demarcada.
* Ninguno de los dos vehículos quedó ubicado en el lugar del impacto y no hay testigos presenciales que relacionen si fueron movidos o no.
* La fijación fotográfica que describe la “posición final” de la motocicleta no podría considerarse como tal, pues esta se encuentra de pie –folio 35 del expediente-, mientras en otra fijación se encuentra tendida en el piso –fotografía 4 plano general, folio 34 del dossier-, por lo tanto no puede haber certeza sobre su posición de esta. Tampoco existe ese convencimiento respecto de la ubicación de vehículo de la acusada, pues como bien manifestó el policía de carretera Diego Armando Rodríguez al intentar frenar al momento del accidente, el vehículo no pudo haberse detenido de inmediato y por lo tanto continuó en su marcha unos metros más adelante.
* Ante la ausencia de testigos presenciales que puedan dar información sobre la trayectoria de ambos vehículos, se deben tener en cuenta las versiones de las partes.
* El afectado Jhon Jairo Hidalgo, sostuvo que bajaba hacia Armenia, en el sector de “Condina” y que la acusada salía de la vía que sale del sector de Cuba, e iba a hacer cruce horizontal para entrar a la vereda “El Congolo”.
* El *A quo* no le otorgó credibilidad a lo manifestado por la defensa en relación con que la víctima pudo haber invadido el carril de la acusada, ya que ninguna prueba respaldaba ese aserto, pues no había evidencia sobre el momento del impacto, como para vislumbrar la posición en que se encontraba la moto en ese momento, ni tampoco alguna huella de frenado, derrape o arrastre en la vía que indicara su trayectoria. En consecuencia consideró que no era plausible la hipótesis consignada por el guarda de tránsito por falta de EMP para comprobarla. Tampoco puede predicarse un presunto exceso de velocidad del lesionado, ya que no se contaba con huella de frenado que permitiera determinar en términos de probabilidad el kilometraje al que se desplazaba el rodante, no existió prueba pericial al respecto y del impacto que presentaban los dos vehículos solo se evidenciaba el daño que sufrieron, pero ello no permite sugerir las trayectorias o límites de velocidad. En consecuencia, no se le puede atribuir ninguna responsabilidad a la víctima por lo sucedido.
* Del testimonio de la acusada se desprende que lo que la incrimina no fue haber omitido la señal de “pare”, sino haber desatendido de manera flagrante la señalización de doble línea continua en amarillo que había sobre la intersección, de acuerdo lo que manifestó el patrullero Rodríguez y lo que se evidencia de las fijaciones fotográficas que este realizó.
* La conductora de la camioneta infringió el artículo 110 del Código Nacional de Tránsito, parágrafo 1º[[9]](#footnote-9). Para entender el concepto de “doble línea continua” debe acudirse al Manual de Señalización Vial[[10]](#footnote-10) del Ministerio de Transporte, para concluir que una línea doble longitudinal amarilla continua, conformada por dos líneas continuas amarillas, que hacen las veces de un verdadero separador, lo que indica que se encuentra prohibida la maniobra de adelantamiento por cualquiera de los carriles que se transite.
* En este caso la vía se encontraba dividida en sentidos opuestos, por lo que cada vehículo debía continuar con su respectiva dirección.
* En consecuencia, en el momento en que la acusada hizo el cruce tranversal sobre la vía principal, infringió una norma de tránsito, concretamente el artículo 131, literal D.5 del CNT, por transitar sobre esa demarcación y esa fue la causa eficiente para que se produjera el accidente donde resultó lesionado el señor Hidalgo.
* Citó jurisprudencia pertinente de la SP de la CSJ sobre la teoría de la imputación objetiva, la conexidad entre el incremento del riesgo permitido y el resultado producido.[[11]](#footnote-11)
* Es claro que la acusada admitió que realizó un cruce que no estaba permitido sin prever las consecuencias de dicha acción. En tal virtud si la procesada una vez salió del sitio donde venía haciendo su recorrido hubiera continuado por su vía, el accidente no habría ocurrido, bien fuera porque la motocicleta se encontraba a una distancia considerable de ella y detrás suyo, y en caso de aceptarse que su conductor hizo un cambio de carril para evadir los reductores de velocidad, lo que no fue probado, en tal caso ni siquiera la hubiera impactado al encontrarse el automóvil en un trayecto paralelo al suyo.
* En consecuencia concluyó que se reunían los requisitos del artículo 381 del CPP para dictar una sentencia condenatoria contra la procesada por el delito de lesiones personales en modalidad imprudente por el cual fue acusada.

4.3 Al hacer el ejercicio de dosimetría penal, se le impuso a la procesada una pena de tres (3) meses y seis (6) días de prisión, y multa de 2.66 SMLMV para la época de los hechos, esto es el año 2014, como responsable del delito lesiones personales culposas. Se le impuso como pena accesoria la inhabilidad para ejercer derechos y funciones públicas por igual tiempo al de la pena principal. Así mismo la privación del derecho a conducir vehículos automotores y motocicletas por el término de dieciséis (16) meses contados a partir de la ejecutoria del fallo. Se concedió la suspensión condicional de la ejecución de la pena por período probatorio de dos (2) años garantizada con caución prendaria de $200.000 pesos.

4.4 La sentencia fue recurrida por la defensora de la procesada.

5. SOBRE EL RECURSO PROPUESTO.

5.1 Defensora de la procesada (Recurrente)

Su argumentación se sintetiza así:

* El juez de primera instancia consideró que su representada incumplió una norma de tránsito, pues cruzó la vía, ya que ella se desplazaba en sentido transversal y según su dicho la existencia de una doble línea que significaba que no podía hacer ese cruce, por lo cual, aunque el motociclista excedió su límite de velocidad, sin atender los reductores allí instalados e invadiera el carril contrario, si se suprime la conducta de su mandante, el accidente no se hubiera presentado.

* Discrepa del análisis del Juez de primer grado, toda vez, que revisadas las normas de señalización expedidas por el Ministerio de Transporte[[12]](#footnote-12), se puede determinar claramente que la prohibición radica en no adelantar (pasarse para el carril contrario), ni virar a la izquierda, lo cual no realizó su representada, quien cruzó la vía transversalmente lo que no estaba prohibido.
* En la carretera no existía ninguna señal vertical que indicara que no se podía cruzar al otro lado, pues allí continúa la carretera veredal por la que se desplazaba la acusada, quien respetó la señal de “pare” que había en el lugar.
* En la vía por la que transitaba el motociclista existen reductores de velocidad (estoperoles) en ambos sentidos, con señalización de zona peatonal antes de la intersección que forman las vías veredales transversales por las que transitaba Martha Luz Marín Bedoya, como quedó consignado en el croquis.
* Lo anterior demuestra que el motociclista fue quien violó la norma de tránsito del límite de velocidad para la zona, que era de 30 km/h, ya que no redujo su marcha al encontrarse con los estoperoles y prefirió esquivarlos invadiendo el carril contrario, como quedó consignado en el *ítem* sobre hipótesis de la posible causa que originó el accidente.
* En la Resolución No, 0001805 de 2015 se he referencia a las situaciones que obligan a colocar reductores de velocidad para la prevención de accidentes, como complemento de la señalización vertical, entre los cuales se encuentran los estoperoles o boyas.
* El Código Nacional de Tránsito establece la prohibición de adelantar otro vehículo[[13]](#footnote-13) entre otros casos, en intersecciones y en las proximidades de pasos de peatones, por lo cual su infracción se tipifica cuando los vehículos abandonan el carril por el cual transitan, tal como lo hizo el motociclista en este caso.
* No existe ninguna norma de tránsito que prohíba cruzar esa doble línea cuando se accede a la vía donde se encuentra esa demarcación. Además en el sector no existía un sitio debidamente señalizado para realizar el retorno correspondiente, lo cual indica que el cruce al cual se hace referencia era permitido.
* Los artículos 74 y 94 del Código Nacional de Tránsito, establecen la reducción de velocidad a treinta (30) kilómetros por hora en caso de zona escolar, y establecen el deber de los conductores de motocicletas de transitar por la derecha de las vías a una distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla.
* Si el conductor de la motocicleta hubiera estado transitado a esta distancia podría haber pasado sin ningún contratiempo, porque la camioneta ya había cruzado totalmente la vía del motociclista al momento del impacto.
* El conductor de la moto “*transitaba en contravía”* y por su impericia no pudo evitar el accidente, ya que debido a su velocidad trató de evitar o de sobrepasar el carro invadiendo el carril contrario.
* La camioneta recibió el impacto en el costado izquierdo parte posterior y al estar la camioneta en el carril contrario al que debía llevar el motociclista, si este hubiera cumplido las normas del tránsito sobre la velocidad permitida, habría alcanzado a pasar ya que su carril estaba libre.
* Es falso lo que dijo el guarda de tránsito en el sentido de que la camioneta estaba ocupando otro carril porque necesitaba unos metros para frenar, ya que la señora Ospina se desplazaba a menos de 15 kp/H, y además el golpe lo recibió la parte trasera izquierda de ese vehículo, lo que significa que aquella había abandonado en su mayor parte el carril por el cual transitaba el motociclista.
* El motociclista cometió tres (3) infracciones de tránsito, así: i) invadió el carril contrario, cambiando de carril en lugar prohibido, es decir, en doble línea continua, ii) excedió el límite de velocidad, por lo cual evadió los reductores de velocidad que se encontraban en la vía en un sitio que es paso peatonal; y iii) no transitaba por la derecha de la vía a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla. Estas infracciones fueron determinantes para la causación del accidente, y fueron ignoradas por el juez de primera instancia al momento de proferir el fallo, pese a que estaban claramente demostradas con el respectivo croquis de tránsito.
* Por lo anterior, solicitó que se revocara la sentencia de primera instancia, al haber sido propiciado el accidente por culpa exclusiva de la víctima.

5.2 Delegado FGN (No recurrente)

* El recurso interpuesto por la defensora presenta una falencia procedimental por no señalar en el momento de interponerlo, cuáles eran los fundamentos del fallo de primer grado que pretendía atacar.
* El juez de primer grado acató el trámite procesal de afincar su sentencia en la sana crítica del testimonio, partiendo del hecho cumplido de que por causa del accionar imprudente de la conductora de la camioneta de placas KFS-820 se violentó la integridad física del conductor de la motocicleta de placa UQJ-07.
* Fue un hecho probado que la conductora Marín Bedoya, atravesó la vía “Condina” desde un sector del Barrio “Cuba” hacia la vereda “El Congolo”, como ella misma lo aceptó, lo cual consta en el croquis y el álbum fotográfico aportados por el funcionario de tránsito.
* La procesada admitió que no había visto a la motocicleta en la vía y que había seguido su camino, pasando por encima de una doble raya amarilla plasmada sobre una importante vía nacional.
* No existía ninguna prueba técnica sobre la velocidad de la motocicleta que conducía el señor Hidalgo, ni de que este hubiera efectuado alguna maniobra imprudente al pasar por esa vía en el sentido Armenia – Mercasa.
* La acusada violó el deber obejtivo de cuidado al no observar las prohibiciones legales de no conducir por encima de esa doble línea amarilla, tal como lo dictamina el artículo 131 literal D.5. del Código Nacional de Tránsito; situación que no le era ajena a la señora Marín porque de manera cuotidiana pasaba por ese mismo sitio para ir a su lugar de trabajo, es decir, que día a día ella se enfrentaba al riesgo de atravesar esa vía con las limitaciones de visual que tiene el sector (semicurva, de doble sentido de circulación) y cuando hacía el cruce transversal sobre la vía circulando por encima de la doble raya amarilla.
* Su comportamiento imprudente fue determinante para que se afectara la integridad corporal del señor Hidalgo, a quien no se le pudo demostrar culpa su exclusiva. Incluso la misma apelante deja entrever la responsabilidad de su defendida cuando aseveró “*y de haber una responsabilidad de la camioneta (sic) en el accidente, también se debe tener en cuenta la impericia del conductor de la motocicleta y la alta velocidad que llevaba”*.
* No se aportó ninguna prueba indicativa de la impericia del motociclista.
* No se demostró ninguna de las infracciones que relacionó la impugnante en el acápite Nro. 15 de su escrito y que le atribuyó a la víctima.
* Por lo anterior, solicita que se confirme la decisión de primera instancia.

5.3 Representante de la víctima (No recurrente)

* El *A quo* manifestó que con el informe de tránsito y el testimonio del guarda de carreteras no era posible establecer el sitio del impacto ya que la camioneta y la moto fueron movidas, sin que exista testigo de los hechos, o una huella de frenado que pueda brindar dicha información y que tampoco fue posible determinar la velocidad a la que transitaba la motocicleta por no existir prueba pericial al respecto u otros elementos que permitieran determinarla, por lo cual no era posible atribuirle la responsabilidad a la víctima.
* Con respecto a la responsabilidad de la acusada, se debe tener en cuenta que existía una doble línea continua que le impedía realizar el cruce que produjo la colisión. Por ello, con base en la teoría de la Imputación Objetiva, de haber respetado esa señal, no hubiera ocurrido el accidente.
* Pese a la argumentación de la defensa, lo que se probó durante el juicio fue que la procesada no tuvo la suficiente precaución al intentar salir de la vía alterna y que la doble línea existente le impedía realizar el cruce que pretendía hacer, sin que existan elementos de juicio para atribuirle responsabilidad al conductor de la motocicleta.
* Si en gracia de discusión se aceptara que el motociclista hubiera invadido el carril contrario, aquella infracción sería inocua, si la procesada se hubiera abstenido de realizar el cruce que le prohibía la señal de tránsito.
* La no existencia de huellas de frenado indica que la camioneta salió abruptamente por lo cual no tuvo la posibilidad de frenar y de ser cierto que ese vehículo ya estaba al otro lado de la vía, habría podido ser observado por la víctima dándole tiempo de frenar, lo que hubiera dejado la huella respectiva o le habría producido su caída antes del impacto.
* Sin embargo lo que se advierte es que la acusada salió intempestivamente del cruce de la vía sin percatarse de que la víctima estaba cerca y su falta de cuidado se evidencia al manifestar que no vio venir la motocicleta al momento de cruzar la vía.
* Ninguna de las premisas fácticas de la recurrente dirigidas a alegar la culpa de la víctima, fue comprobada en el proceso.
* La acusada violó el artículo 110 del CNT que es concordante con el numeral 3.9.2 del Manual de Señalización Vial, ya que no podía realizar el cruce transversal ante la existencia de la doble línea en la vía.
* El mismo manual[[14]](#footnote-14) indica que cuando una vía en doble sentido se encuentra dividida por una doble línea amarilla, ello significa que ningún carro puede sobrepasar dicha demarcación, sea de forma paralela en una maniobra de adelantamiento o transversal en una maniobra de cruce; y que ello apenas es lógico pues lo que pretende dicha señalización es reemplazar la existencia de un separador físico. Por lo anterior se tiene que el cruce que habitualmente realizaba la procesada se encontraba prohibido.
* No se probó ningún evento de concurrencia de culpas por actuación imprudente de la víctima y por el contrario quedó demostrada la conducta culposa en que incurrió la procesada, como para afirmar, bajo un supuesto hipótetico alguna injerencia en el hecho por parte de la víctima, ya que siguiendo el proceso de los cursos causales hipotéticos, si se suprime el hecho de que la acusada no hubiera realizado ese cruce indebido, violando el deber objetivo de cuidado y el principio de confianza legítima, no se habría presentado el accidente.
* La presunta invasión del carril por parte del afectado no pasa de ser un supuesto hipotético ya que no fue demostrada. Además esa argumentación se debe examinar bajo el principio de confianza legítima ya que la víctima tan solo podía prever y aceptar el riesgo desaprobado respecto de los vehículos que vinieran de frente, es decir, por el carril invadido mas no le era posible prevenirlo respecto de un vehículo que violara una norma de tránsito y cruzara transversalmente la carretera y como en este caso la acusada aceptó el riesgo jurídicamente desaprobado al cruzar la vía transversalmente, vulneró el principio de confianza legítima, ya que el cruce que hizo estaba prohibido en los dos sentidos.
* Por lo tanto solicita que se confirme la sentencia de primera instancia.

6. CONSIDERACIONES DE LA SALA

6.1 Competencia

Esta Colegiatura tiene competencia para conocer del recurso propuesto, en atención a lo dispuesto en los artículos 20 y 34.1 de la Ley 906 de 2004.

6.2 En atención al principio de selección probatoria, la Sala se ocupará de resolver lo concerniente a la responsabilidad de la procesada, ya que no se presenta ninguna discusión sobre la ocurrencia del accidente que se presentó el 18 de junio de 2014 sobre el kilómetro 10 de la variante “Condina”, KM 10 de la vía Armenia - Pereira hecho, que se encuentra acreditado con lo dicho por el afectado John Jairo Hidalgo, así como con los testimonios del policía adscrito a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional Diego Armando Rodríguez Guzmán y de la procesada Martha Luz Marín Bedoya.

Además obra como estipulación probatoria[[15]](#footnote-15) el dictamen del Instituto de Medicina Legal[[16]](#footnote-16), suscrito por el profesional especializado forense Jorge Federico Tomas Gartner Vargas según el cual el señor John Jairo Hidalgo presentó una incapacidad definitiva de 70 días sin secuelas médico legales.

6.3 En este caso la acusación se formuló por el tipo sancionatorio establecido en el artículo 112, inciso 2º del C.P. En la sentencia de primera instancia se condenó a la procesada a la pena principal de tres (3) meses y seis (6) días de prisión, y multa de 2.66 SMLMV para la época de los hechos, esto es el año 2014, como responsable del delito de lesiones personales culposas.

6.4 Ahora bien en lo que atañe al acápite del fallo que fue controvertido por la censora que tiene que ver con la responsabilidad de la procesada, se debe manifestar que la decisión de primera instancia se basó esencialmente en la valoración que se hizo sobre las pruebas practicadas en el proceso, que a juicio del *A quo,* demostraban la existencia de un comportamiento imprudente por parte de la acusada al incurrir en una conducta antinormativa que generó el resultado producido.

6.5 En ese sentido se debe tener en cuenta que el juez de primer grado tuvo en cuenta lo narrado en el juicio por el agente de tránsito Diego Armando Rodríguez Guzmán, de lo cual se desprende claramente que los hechos ocurrieron en una vía pública de doble calzada y que la prelación en esta vía la tiene la variante “Condina” que era por donde transitaba el conductor de la motocicleta y que sobre la vía alterna que comunica hacia el paraje de “El Congolo” había una señal de “pare” y un reductor de velocidad. El citado agente realizó el informe de accidente de tránsito y anexó un álbum fotográfico que ilustra la posición final de los vehículos en el lugar.

Debe tenerse en cuenta que el citado agente no fue claro en su declaración, ya que de una parte dijo que la hipotesis que manejó en su informe fue que el conductor de la motocicleta trató de evadir los reductores de velocidad e invadir el carril por donde cruzaba la camioneta, lo que podía deducir del lugar donde quedó ubicada la moto, aunque aclaró que esa conclusión no la obtuvo de ningún testigo ni de ningún elemento material probatorio, fuera de que no se podía determinar la velocidad del velomotor.

Sin embargo, y en lo que tiene que ver con la conducta de la conductora de la camioneta, el mismo agente expuso que los vehículos que venían por la vía alterna le tenían que dar prelación a los que iba en la vía “La Condina”, por lo cual las personas que iban a salir a la vía principal tenían que tomar las debidas precauciones por razón de las condiciones de visibilidad del sitio y que en razón de la posición de los vehículos y el punto de impacto, se pudo establecer que la camioneta ya había sobrepasado la vía de circulación del motociclista.

Ahora bien, del mismo croquis elaborado por el agente Rodríguez, se deduce claramente que el vehículo 2 o sea la motocicleta transitaba por la vía principal que conduce a la ciudad de Armenia[[17]](#footnote-17), por lo cual no era posible que hubiera invadido el carril de la camioneta que no venía sobre la vía principal, sino que estaba saliendo de una vía alterna hacia la doble calzada, por lo cual la señora Marín estaba obligada a hacer el “pare” correspondiente antes de ingresar a la doble calzada, donde tenía preferencia el motociclista, lo cual se deduce claramente del álbum fotográfico que fue introducido con el citado guarda.[[18]](#footnote-18)

6.6 En ese sentido la Sala considera necesario poner de presente la existencia de dos versiones contrapuestas sobre la causación del hecho investigado, que se pueden sintetizar así:

6.6.1 El señor Jhon Jairo Hidalgo quien fue la persona que resultó lesionada, expuso en lo sustancial lo siguiente: i) que se había presentado una actuación imprudente por parte de la acusada, ya que cuando transitaba en su moto por la calzada principal, en la cual llevaba la prelación, salió de manera intempestiva la camioneta que manejaba la procesada, que venía del ramal destapado, por lo cual no tuvo tiempo de frenar: ii) transitaba a unos 20 k p/H y de haber venido a una velocidad mayor podría haber muerto a consecuencia de la colisión, ya que el casco que portaba se partió en dos; y iii) cuando venía sobre la vía en la cual tenía prelación la camioneta atravesó la doble calzada sin esperar a que el pasara.

6.6.2 Por su parte la señora Martha Luz Marín Bedoya expuso que: i) antes de ingresar a la vía principal había hecho el “pare” respectivo; ii) al cruzar la calzada había sentido el impacto porque el motociclista había “invadido” el otro carril para evitar los taches que existían en la vía; iii) al momento del accidente transitaba por su carril; y iv) no vio la motocicleta cuando hizo el “pare”.

6.7 Frente a estas versiones disímiles, se deben considerar algunas situaciones relevantes así:

6.7.1 Si se observa detenidamente el álbum fotográfico anexado al proceso, queda claro que la camioneta conducida por la señora Marín venía desde una vía que conducía a la vía principal que era la doble calzada en la vía “Variante Condina” y que en ese sitio existía una señal de “Pare”. Además resulta evidente que el propósito de la acusada era el de atravesar esa doble calzada, para tomar otro carreteable situado al frente del sitio donde debía detenerse antes de hacer la maniobra de cruce de la vía principal.

6.7.2 Las mismas fotografías indican que el señor Jhon Jairo Hidalgo venía por la carretera “Variante Condina”, por lo cual tenía la prelación en la vía. Sin embargo, si se analiza la segunda fotografía del álbum tomado por el SI. Diego Armando Rodríguez, donde se explica la trayectoria de la camioneta conducida por la procesada[[19]](#footnote-19) se puede inferir válidamente que el motociclista Clavijo debía transitar sobre el costado derecho, y que resulta factible que la colisión se hubiera producido en el carril contrario a aquel por donde debía transitar la moto, lo cual se puede explicar por el hecho de que el lesionado por transitar a una velocidad mayor a la permitida hubiera cambiado de carril para no cruzar sobre las boyas colocadas allí como señales de reducción de velocidad, lo cual también pudo tener injerencia en el accidente que se presentó.

6.8 Lo anterior indica que en este caso pudo presentarse un evento de concurrencia de culpas con efectos en la causación del accidente, conclusión a la cual se llega con base en las siguientes consideraciones:

6.8.1 Pese a que el agente Rodríguez consignó en su croquis como causa del accidente “invadir el carril”[[20]](#footnote-20), conducta que atribuyó al motociclista, no puede desestimarse el hecho de que existía un primer deber de comportamiento en el tránsito automotor que le correspondía a la señora Marín, quien iba a ingresar desde un carreteable a una vía principal y por ello debía cerciorase de que no venían vehículos que se dirigieran de Pereira a Armenia o viceversa por esa variante.

6.8.2 En ese sentido la fotografía tomada a la camioneta en el sitio donde quedó, muestra un impacto en la puerta izquierda trasera, es decir al lado del conductor[[21]](#footnote-21), lo que indica que la colisión se produjo cuando la señora Marín hacía un cruce transversal hacia la vereda “El Congolo y que el impacto se presentó en el carril contrario a aquel por el que debía transitar el motociclista, quien igualmente realizó una conducta antinormativa al salirse de su demarcación para eludir las señales de reducción de velocidad o sea los estoperoles que habían en la vía, lo cual bien pudo haber sido originado por el hecho de haber transitado a una velocidad mayor a la permitida, situación que puede inferirse de su misma manifestación en el sentido o de que con la colisión “se le partió el casco”.

6.8.3 Por otra parte la existencia en la vía de una doble línea amarilla, no tiene los efectos que le atribuye la impugnante para aducir una situación de culpa exclusiva de la víctima, ya que se entiende que esa señalización tiene como fin demarcar los carriles de una doble vía, como ocurre en este caso y por ello tal predicamento solo podría ser considerado en caso de que el motociclista hubiera colisionado con un vehículo que transitara por su carril en la vía principal lo que no ocurrió en este caso, donde la señora Marín estaba atravesando la doble calzada para tomar la vía que va hacia la vereda “El Congolo”.

Para ahondar más en este punto, debe decirse que el señor Hidalgo, pese a que pudo haber invadido el carril por dónde venían los vehículos en dirección contraria, no se estrelló contra un automotor que viniera de frente por su calzada, caso en el cual podría plantearse una hipótesis de violación del “principio de confianza”, sino contra la camioneta que manejaba la procesada, que en ese momento atravesaba la vía principal en sentido transversal, lo que quedó debidamente demostrado con el sitio donde se localizó el impacto que recibió ese automotor.

6.8.4 Precisamente lo consignado en el álbum fotográfico y en el croquis sobre la prelación que tenía en la vía el señor Hidalgo, llevan a desestimar la teoría de la recurrente, quien pretende atribuir la culpa de lo sucedido exclusivamente a la víctima, ya que si bien se puede inferir de la prueba practicada en el proceso que el lesionado posiblemente transitaba a una velocidad no permitida, y que ello lo condujo a cambiarse de carril para evadir las boyas que fueron colocadas como señal de reducción de velocidad en la vía, igualmente resulta cierto que la procesada no tuvo la debida precaución al cruzar la vía, lo que se desprende de su declaración en el sentido de que no vio al conductor de la moto, pese a que había mirado hacia ambos lados de la calzada, pues se entiende que quien va a ejecutar una maniobra riesgosa, como ingresar desde un ramal hasta una carretera principal, tiene que extremar todos los cuidados al hacer ese tipo de cruces en un sector donde circulan vehículos en ambos sentidos, como ocurrió en el presente caso.

6.8.5 A lo anterior se debe agregar que la señora Marín conocía ampliamente el sector, donde transitaba a diario para ir a su sitio de trabajo que era una finca cerca de las “Bethlemitas”, por lo cual la conducta que se esperaba de ella era que adoptara las debidas cautelas al cruzar la vía principal para encaminarse hacia la vereda “El Congolo”, verificando que no viniera ningún rodante a ambos lados, pese a lo cual la procesada trato de soslayar su responsabilidad, manifestando que ella no transitaba por la carretera que tenía esa señal de precaución que era la vía “Condina”, sino que hizo un cruce que era permitido, situación que para la Sala no la relevaba de observar el cuidado debido al hacer esa maniobra para atravesar la vía de doble sentido.

6.9 Como se observa, de las pruebas practicadas en el juicio oral se desprende claramente que la acusada incurrió en una conducta antinormativa al vulnerar diversas disposiciones del CNT como los artículos 55, 60 y 61 de ese estatuto.

Sin embargo debe aclararse que la referencia que hizo el fallador de primera sobre el artículo 110 de la misma codificación, en concordancia con el numeral 3.9.2. del Manual de Señalización Vial en lo atinente al significado de la forma y ancho de las líneas longitudinales -en donde se establece que la línea doble indica el máximo nivel de restricción o restricciones especiales y que una línea continua significa que ningún conductor con su vehículo debe atravesarla ni circular sobre ella, y que cuando la marca separe los dos sentidos de circulación, significa que no se debe circular por la izquierda de ella, no tiene el alcance que le dio el *A quo,* ya que esta norma lo que prohíbe es salirse de la demarcación existente para cada carril con el fin de hacer maniobras de adelantamiento, mas no atravesar vías de doble calzada en los puntos de desembocadura de carreteables o vías alternas, lo que obviamente se debe hacer con el máximo de precaución.

6.9.1 Lo anterior significa que la acusada no observó el deber de cuidado que le era exigible e incrementó el riesgo permitido al realizar el cruce hacia la vereda “El Congolo”, que le implicaba atravesar la vía principal por donde transitaba el señor John Jairo Hidalgo, quien tenía prelación en el tránsito, con lo cual realizó un acto contrario a sus deberes en ejercicio de una actividad riesgosa como la conducción de automotores, lo que tuvo injerencia directa en el resultado que se produjo, lo cual permite subsumir su conducta en el tipo de lesiones personales en modalidad culposa.

6.10 Por lo tanto se colige que en aplicación del principio de necesidad de prueba que establecen los artículos 372 y 381 del CPP, se puede concluir que en el caso *sub examen* se estableció la existencia de una conducta sancionable penalmente por parte de la procesada, que tuvo injerencia causal en el hecho investigado.

6.10.1 Sobre ese punto se debe hacer referencia a la posición particular de la señora Marín Bedoya frente a sus deberes de protección del bien jurídico de la vida y la integridad personal, que se tienen que resignificar a partir del concepto del deber de garante que le correspondía asumir en virtud de lo dispuesto en el artículo 25 del CP, tema que ha sido examinado en la jurisprudencia de la SP de la CSJ, concretamente en la sentencia del 4 de febrero de 2009, con radicado 26409,en la cual se expuso lo siguiente:

*“(…) El artículo 25 de la Ley 599 de 2000 es la fuente de dicha responsabilidad al disponer que la posición de garante asignada por la Constitución o la ley impone al sujeto el deber jurídico de impedir la ocurrencia del resultado típico y lo hace responsable por su acaecimiento. Dice al respecto la disposición en cita:*

*“Artículo 25. Acción y omisión. La conducta punible puede ser realizada por acción o por omisión.*

*Quien tuviere el deber jurídico de impedir un resultado perteneciente a una descripción típica y no lo llevare a cabo, estando en posibilidad de hacerlo, quedará sujeto a la pena contemplada en la respectiva norma penal. A tal efecto, se requiere que el agente tenga a su cargo la protección en concreto del bien jurídico protegido, o que se le haya encomendado como garante la vigilancia de una determinada fuente de riesgo, conforme a la Constitución o a la ley.*

*Son constitutivas de posiciones de garantía las siguientes situaciones:*

*1. Cuando se asuma voluntariamente la protección real de una persona o de una fuente de riesgo, dentro del propio ámbito de dominio.*

*2. Cuando exista una estrecha comunidad de vida entre personas.*

*3. Cuando se emprenda la realización de una actividad riesgosa por varias personas.*

*4. Cuando se haya creado precedentemente una situación antijurídica de riesgo próximo para el bien jurídico correspondiente.*

*Parágrafo. Los numerales 1, 2, 3 y 4 sólo se tendrán en cuenta en relación con las conductas punibles delictuales que atenten contra la vida e integridad personal, la libertad individual, y la libertad y formación sexuales”.*

*Sobre la posición de garante esta Corporación ha sostenido que:*

*“Posición de garante es la situación en que se halla una persona, en virtud de la cual tiene el deber jurídico concreto de obrar para impedir que se produzca un resultado típico que es evitable.*

*Cuando quien tiene esa obligación la incumple, y con ello hace surgir un evento lesivo que podía ser impedido, abandona la posición de garante.*

*En sentido restringido, viola la posición de garante quien estando obligado específicamente por la Constitución y/o la ley a actuar se abstiene de hacerlo y con ello da lugar a un resultado ofensivo que podía ser impedido. Es el concepto que vincula el fenómeno estudiado con los denominados delitos de comisión por omisión, impropios de omisión o impuros de omisión.*

*En sentido amplio, es la situación general en que se encuentra una persona que tiene el deber de conducirse de determinada manera, de acuerdo con el rol que desempeña dentro de la sociedad. Desde este punto de vista, es indiferente que obre por acción o por omisión, pues lo nuclear es que vulnera la posición de garante quien se comporta en contra de aquello que se espera de ella, porque defrauda las expectativas.”*

6.11 En ese contexto se debe entender que la señora Marín Bedoya estaba realizando labores de conducción de un vehículo automotor cuando se presentó el accidente en el cual resultó lesionado John Jairo Hidalgo, las cuales constituyen una actividad riesgosa, como se expuso en la sentencia CSJ SP del 11 de abril de 2012, radicado 33805, así:

*“(…)*

*1. Relativo al carácter riesgoso del tránsito vehicular la Corte Constitucional al confrontar algunas disposiciones de la Ley 769 de 2002, por medio de la cual se expidió el Código Nacional de Tránsito Terrestre, con el texto superior, señaló:*

*“El tránsito automotor es una actividad que es trascendental en las sociedades contemporáneas pues juega un papel muy importante en el desarrollo social y económico, y en la realización de los derechos fundamentales. Por ejemplo, la libertad de movimiento y circulación (CP art. 24) se encuentra ligada al transporte automotor, y el desarrollo económico depende también, en gran medida, de la existencia de medios adecuados de transporte terrestre. Sin embargo, la actividad transportadora terrestre implica también riesgos importantes, por cuanto los adelantos técnicos permiten que los desplazamientos se realicen a velocidades importantes, con vehículos que son potentes y pueden afectar gravemente la integridad de las personas. Por todo lo anterior, ‘resulta indispensable no sólo potenciar la eficacia de los modos de transporte sino garantizar su seguridad’, lo cual supone una regulación rigurosa del tráfico automotor. Ha dicho al respecto esta Corporación:*

*‘El tránsito automotriz está rodeado de riesgos. No en vano se ha establecido que la conducción de vehículos constituye una actividad de peligro. Asimismo, los accidentes de tránsito representan una causa importante de mortalidad y de daños en las sociedades modernas. Por consiguiente, el Estado tiene la obligación de regular la circulación por las carreteras, de manera tal que se pueda garantizar, en la medida de lo posible, un tránsito libre de peligros, que no genere riesgos para la vida e integridad de las personas. Con este propósito, se han expedido normas e instituido autoridades encargadas de su ejecución"5. (Sentencia T-258 de 1996. MP Eduardo Cifuentes Muñoz. Fundamento 7. En el mismo sentido”. (Sentencia T-258 de 1996. MP Eduardo Cifuentes Muñoz. Fundamento 7. En el mismo sentido, ver, entre otras, las sentencias T-287 de 1996, C-309 de 1997 y C-066 de 1999).*

*“La importancia y el carácter riesgoso del tránsito vehicular justifican entonces que esta actividad pueda ser regulada de manera intensa por el Legislador, quien puede señalar reglas y requisitos destinados a salvaguardar la vida e integridad de las personas, así como a proteger los bienes y propiedades. Por ello esta Corte ha resaltado que el tránsito es una actividad “frente a la cual se ha considerado legítima una amplia intervención policiva del Estado, con el fin de garantizar el orden y proteger los derechos de las personas”. El control constitucional ejercido sobre las regulaciones de tránsito debe entonces ser dúctil, a fin de no vulnerar esa amplitud de la libertad de configuración y de las facultades del Legislador para regular el tránsito, debido a su carácter riesgoso…”.*

6.12 En ese orden de ideas, se concluye que si la procesada hubiera observado la debida diligencia al hacer la referida maniobra de cruce de la vía, verificando previamente que no hubiera otros vehículos en la variante o carretera principal, no se habría presentado la colisión con la motocicleta y por ende su comportamiento imprudente se tradujo en un incremento del nivel de riesgo permitido que tuvo injerencia en el resultado producido; situación que es la que finalmente determina la existencia de una relación causal entre la conducta de la acusada y las lesiones que sufrió la víctima.

6.12.1 Las situaciones antes referidas no fueron desvirtuadas con la única prueba presentada por la defensa, que consistió precisamente en el testimonio de la acusada quien manifestó que efectivamente había ingresado a la vía principal, tal y como lo hacía habitualmente para dirigirse a su lugar de trabajo, y que no había visto la motocicleta con la cual colisionó.

6.12.2 Además esa consideración de la recurrente, basada única y exclusivamente en el testimonio de la señora Marín, no demerita la credibilidad de las manifestaciones de la víctima y del guarda de tránsito Diego Armando Rodríguez, sobre la conducta atribuida a la señora Martha Luz Marín consistente en hacer un cruce en la doble calzada donde tenía la prelación el vehículo conducido por Jhon Jairo Hidalgo sin tomar las debidas precauciones, quien como consecuencia de esa maniobra imprudente fue impactado por el vehículo que conducía la procesada lo que originó la afectación de su integridad personal.

6.13 Con base en lo expuesto la Sala no comparte las respetables opiniones de la recurrente, en el sentido de buscar la absolución de la acusada con el argumento de que la responsabilidad por los hechos investigados se originó exclusivamente en la conducta de la víctima por haber transitado a una velocidad excesiva haciendo caso omiso a las señales de tránsito y de los reductores de velocidad del sector, además de conducir su motocicleta por un carril distinto a aquel en que debería ir.

6.13.1 Sin embargo la Sala estima que la prueba practicada en el proceso igualmente permite inferir que hubo un aporte en sentido causal del señor Hidalgo al resultado producido en virtud de las situaciones antes mencionadas, entre ellas la invasión del carril contrario a aquel por donde debía transitar, como se expuso en el informe de tránsito, que constituyen una violación de los artículos 55, 60 y 74 del CNT que se puede atribuir a la víctima, que no pueden conducir a eximir de responsabilidad a la señora Marín por la conducta por la cual fue sentenciada, ya que en materia penal no opera el criterio de compensación de culpas como factor de exención penal, fuera de que no se probó la existencia de una situación de autopuesta en peligro del lesionado, ya que no se reúnen las condiciones de la jurisprudencia pertinente sobre la materia como CSJ SP del 20 de abril de 2006, radicado 22941, donde se citó CSJ SP del 20 de mayo de 2003, radicado 16636 así:

*“(...)*

*“4. Finalmente, el actor busca negar la imputación al conductor afirmando que el resultado lesivo fue producto de la autopuesta en peligro emanada de la conducta de la propia víctima”.*

*“Respóndese:”*

*“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:”*

*“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”.*

6.13.2 A su vez, en virtud de las mismas circunstancias anotadas, se puede concluir que la conducta del ocupante de la motocicleta tampoco se adecua a los eventos que se conocen como “elevación del riesgo”, examinados en CSJ SP del el 27 de octubre del 2004 (radicado 20.926), donde se dijo lo siguiente:

“(...)

*“19. Además, una circunstancia que exime de la imputación jurídica u objetiva es el denominado principio de confianza, en virtud del cual el hombre normal espera que los demás actúen de acuerdo con los mandatos legales. En materia de tránsito automotor el principio de confianza implica, por ejemplo, que el conductor de un vehículo que posee prioridad frente a otros automotores puede confiar en que ellos cumplirán su deber de detenerse respetando su derecho; o que otro automotor no invadirá, en contravía y en una curva, el carril por donde le corresponde desplazarse. El conductor del vehículo en el cual iban las víctimas, a pesar de haber ingerido licor, se desplazaba por el carril que le correspondía y podía confiar que ningún otro conductor cometería la imprudencia de desplazarse en contravía por el mismo, menos en una curva; pero el acusado vulneró esa confianza realizando la temeraria maniobra productora de los delitos investigados”...*

*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…”.*

6.14 En consecuencia, no resulta aceptable plantear en este caso la existencia de una situación de culpa exclusiva de la víctima a efectos de demandar la absolución de la procesada, por lo cual se confirmará el fallo recurrido.

6.15 Sin embargo y siguiendo la opinión mayoritaria de esta Colegiatura, al presentarse el evento de concurrencia de culpas ya examinado, se dispondrá en la parte resolutiva del fallo, que de cobrar ejecutoria esta decisión, adelantarse el respectivo incidente de reparación integral y efectuarse declaraciones de condena en favor de la víctima, su monto sea reducido en un cuarenta por ciento (40%), en virtud de la injerencia que tuvo la conducta del señor Hidalgo en el resultado producido.

7. CONSIDERACIÓN ADICIONAL

No se hace ningún pronunciamiento sobre la pena impuesta a la procesada, ya que ese acápite de la decisión de primer grado no fue controvertido por la censora.

DECISIÓN

Con base en lo expuesto en precedencia, la Sala de Decisión Penal del Tribunal Superior de Pereira, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la ley;

RESUELVE

PRIMERO: CONFIRMAR la sentencia del 19 de septiembre de 2017 del Juzgado Segundo Penal Municipal con Función de Conocimiento de Pereira, donde se condenó la señora Martha Luz Marín Bedoya, como responsable del delito de lesiones personales culposas, del cual fue víctima el ciudadano John Jairo Hidalgo.

SEGUNDO: En caso de que se tramite el incidente de reparación integral por parte de la víctima y este concluya con declaraciones de carácter patrimonial en su favor, las mismas serán reducidas en un cuarenta por ciento (40%), por presentarse concurrencia de culpas con injerencia en el resultado producido, como se explicó en el apartado 6.15 de esta decisión.

TERCERO: Esta decisión queda notificada en estrados y contra ella procede el recurso de casación, el cual debe ser interpuesto en el término de ley.

**NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE**

**JAIRO ERNESTO ESCOBAR SANZ**

**Magistrado**

**MANUEL YARZAGARAY BANDERA**

**Magistrado**

**(Con salvamento parcial de voto)**

**JORGE ARTURO CASTAÑO DUQUE**

**Magistrado**

1. FL. 1-7 [↑](#footnote-ref-1)
2. Fl. 8 [↑](#footnote-ref-2)
3. Fls. 12-13 [↑](#footnote-ref-3)
4. Fls. 17-18 [↑](#footnote-ref-4)
5. Fl. 31 [↑](#footnote-ref-5)
6. Fl. 51 [↑](#footnote-ref-6)
7. Fl. 59 [↑](#footnote-ref-7)
8. Fls. 60 a 68 [↑](#footnote-ref-8)
9. “(…) Las marcas sobre el pavimento constituyen señales de tránsito horizontales. Y sus indicaciones deberán acatarse (…)”. [↑](#footnote-ref-9)
10. Una línea doble indica el máximo nivel de restricción o restricciones especiales. Una línea continua significa que ningún conductor con su vehículo debe atravesarla ni circular sobre ella, y cuando la marca separe los dos sentidos de circulación, significa que no se debe circular por la izquierda de ella. [↑](#footnote-ref-10)
11. Proceso No. 28441 CSJ Sala de Casación Penal. M.P. Maria del Rosario González de Lemos. Aprobado Acta No. 175. Bogotá D.C., julio dos (2) de dos mil ocho (2008). [↑](#footnote-ref-11)
12. Ministerio de Transporte Resolución No. 0001885 de 2015, “por la cual se adopta el manual de señalización vial – dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorutas de Colombia. [↑](#footnote-ref-12)
13. Artículo 73 [↑](#footnote-ref-13)
14. Numeral 3.9.2, 3.5.1, y 3.8 [↑](#footnote-ref-14)
15. Folio 51. [↑](#footnote-ref-15)
16. Folio 39 y 40. [↑](#footnote-ref-16)
17. Folio 37 [↑](#footnote-ref-17)
18. Folios 32 a 36 [↑](#footnote-ref-18)
19. Folio 33 [↑](#footnote-ref-19)
20. [↑](#footnote-ref-20)
21. Folio 35 [↑](#footnote-ref-21)