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 la respectiva sala.

Asunto: Sentencia – 2ª instancia que resuelve una apelación – 06 de diciembre de 2016

Radicación: 66001-31-18-001-2011-01493-01

Proceso: Homicidio culposo – Sistema de Responsabilidad Penal en Adolescentes

Magistrado Ponente: EDDER JIMMY SÁNCHEZ CALAMBÁS

**Temas: HOMICIDIO CULPOSO / SEÑALES DE TRÁNSITO VISIBLES / PUENTE PEATONAL / ZONA RESIDENCIAL / CAUSA EFICIENTE O DETERMINANTE DEL HECHO DAÑOSO / CONCURRENCIA DE CULPAS O CULPA COMPARTIDA EN MATERIA PENAL Y CIVIL / SE CONFIRMA SANCIÓN /** “Al observar las fotografías, se aprecia con claridad meridiana que dichas señales están ubicadas al lado izquierdo de la vía, que hay árboles frondosos en el sitio, pero no le quitan visibilidad a las mismas.

El Instituto Municipal de Tránsito de Pereira, por intermedio del Profesional Especializado en Movilidad, Jorge Alberto López Holguín, termina por desvirtuar la tesis de la inconformidad expresada por el apelante, al informar que las señales existentes en el sector donde ocurrió el accidente se encuentran en el costado izquierdo de la vía, vía demarcada en el piso que indica doble carril. Trascribe el literal a del numeral 2.1.4.3 del Manual de Señalización que prescribe que “Todas las señales se colocarán al lado derecho de la vía, teniendo en cuenta el sentido de circulación del tránsito, de forma tal que el plano frontal…No obstante, y con el fin de complementar la señalización, en vías multicarril se podrá colocar en los dos costados lados de la vía; así mismo, de no existir completa visibilidad del lado derecho es permitido colocar una señal adicional a la izquierda.”

(…)

“Ahora, en el evento en que se pudiese afirmar que las señales no eran visibles, todo indica que a pesar de no tener buena visibilidad el conductor de la moto, no podía pasar por alto que se trataba de una zona residencial, con presencia de un establecimiento educativo en el lugar, que implicaba observar la norma que obliga a disminuir la velocidad a un límite máximo de 30 k/h, como lo indica el artículo 74 del estatuto de tránsito vigente para la época del accidente.

En conclusión, de los dos informes y de las fotografías, queda sin piso el argumento enarbolado por la defensa.”

(…)

“Y el cuarto reparo, se sustenta en el hecho de existir manifestaciones importantes de los testigos (el esposo de la víctima, el agente de tránsito Oscar Alexander Guevara Muñoz, el perito Conrado Beltrán, Kevin Alexander Cañas Pineda y el investigador criminalístico Antonio Orrego Osorio), que junto con las demás pruebas, deben conducir a que la causa eficiente del hecho es atribuible a la señora CHIQUITO GARCÍA y no a una concurrencia de culpas o culpa compartida. Frente a este reclamo, basta decir que ya se anunció al comienzo de estas consideraciones que es evidente y no hay discusión al respecto que en el sector del accidente de tránsito existía y aún existe un puente peatonal que permite cruzar dicha vía, sin embargo, la señora LINA MARÍA no lo utilizó y con ello se colocó en situación de peligro y puso en riesgo su vida. Como lo dice la defensa del encartado, atravesar la vía por el puente, era garantía del cien por ciento de conservación de su vida. Empero, tal circunstancia no tiene la entidad suficiente para exonerar de responsabilidad al joven encartado, por lo ya dicho en precedencia.

Bajo las anteriores premisas, cabe concluir que el hecho de cruzar la víctima la vía, omitiendo hacer uso del puente peatonal ubicado en el mismo lugar del accidente, NO fue la CAUSA EFICIENTE o DETERMINANTE del hecho dañoso (su muerte), por lo cual no es posible exonerar de la responsabilidad penal que se pregona del conductor de la motocicleta, por cuanto según se probó iba con exceso de velocidad e inobservó las señales de tránsito ubicadas en el sector del accidente. Tampoco podemos admitir la “compensación de culpas”, ya que en materia penal, cada sujeto activo de la acción o de la omisión responde por su propia culpa, independientemente de los otros copartícipes.

La conducción es una actividad peligrosa, por ello quien la desarrolla debe ser diligente e idóneo en su actuar, porque de lo contrario aumenta los riesgos jurídicamente permitidos por el entorno social. Esto es, cuando se vulnera el estamento de tránsito se está en curso del aumento del riesgo jurídicamente no permitido, y es ahí donde se establece la responsabilidad penal por defraudar las expectativas plasmadas por el legislador.”

**TRIBUNAL SUPERIOR DE PEREIRA**

**Sala No. 5 de Asuntos Penales Para Adolescentes**

Magistrado Ponente:

**EDDER JIMMY SÁNCHEZ CALAMBÁS**

Expediente No. 66001-31-18-001-2011-01493-01

Aprobado Acta No. 578 del 6-12-2016

Pereira, seis (6) de diciembre de dos mil dieciséis (2016)

**I. ASUNTO**

Se resuelve la APELACIÓN que interpuso la defensa del adolescente infractor, contra la sentencia proferida el 11 de abril de 2016 por el Juzgado Primero Penal para Adolescentes con Función de Conocimiento de Pereira.

**II. HECHOS**

Aquellos, ocurridos en la ciudad de Pereira, Risaralda, fueron compendiados así por el juzgador *a quo*: *“Según se extracta de la actuación, los hechos objeto de esta investigación tuvieron ocurrencia el día Abril 12 del año 2.011, a eso de las 18:15 horas, en la avenida de las Américas con calle 27 de esta misma Ciudad, cuando la señora que respondía al nombre de LINA MARÍA CHIQUITO GARCIA, al cruzar dicha avenida, fue atropellada por una motocicleta conducida por el joven JARAMILLO GRISALES, recibiendo la misma graves lesiones en diferentes partes del cuerpo que le causaron la muerte (sic.).*

**III. LA SENTENCIA**

Luego de llevarse a cabo el juicio oral, el a quo resolvió condenar al acusado a la sanción de imposición de reglas de conducta por un término de doce meses, por haber sido encontrado autor responsable de la conducta punible de homicidio culposo, figurando como occisa quien en vida respondía al nombre de LINA MARÍA CHIQUITO GARCÍA.

Para decidir así, dijo el funcionario judicial que existen dos puntos de tensión sobre los cuales ha versado la controversia. El primero de ellos, referido al comportamiento de la víctima, cuando la misma en lugar de tomar el puente peatonal existente en el sitio de los hechos, optó por cruzar la vía, con el resultado conocido. Y el segundo, el comportamiento del procesado, es decir, si actuó con el debido cuidado y acatando las normas de tránsito, o si por el contrario no lo hizo, porque de ser esto último, deberá responder penalmente, no importa incluso, que haya habido culpa concurrente de la víctima, porque en materia penal no hay compensación de culpas.

Analizado el asunto y valoradas las pruebas, concluyó que, el joven procesado iba a una velocidad superior a 30 kilómetros por hora, que era la permitida por el sitio del accidente; conclusión a la que llegaron los peritos, que se compadece con las graves lesiones que sufrió el cuerpo de la occisa, aunado a que la huella de arrastre fue muy prolongada, según el croquis 29.90 metros. Indicadores para el Juzgado, que en efecto transitaba a alta velocidad, transgrediendo normas de tránsito, haciéndose responsable de dicha muerte, en la modalidad culposa.

**IV. LA APELACIÓN**

1. El fallo fue apelado por la defensa del adolescente encartado, para que se revoque y en su lugar se le absuelva. En su sentir hubo una errónea interpretación y/o valoración probatoria, que condujo a una decisión equívoca y perjudicial para el adolescente.

1.1. Expresa que el señor Juez decidió poner en una balanza las dos actuaciones irregulares y finalmente concluyó que tiene más peso, más gravedad, el exceso de velocidad del motociclista que la inobservancia de la regla de tránsito para el peatón del uso del puente peatonal, y de allí radica su inconformidad, porque estima que la causa eficiente y de mayor preponderancia fue el no uso del puente; de haberlo utilizado, simplemente el hecho no hubiese acaecido, era garantía del cien por ciento de conservación de su vida.

1.2. Pone en duda la obligatoriedad de la observancia de las normas de tránsito por el sector de los hechos por parte de su prohijado, porque quedó probado en el proceso que las señales, tanto preventivas como reglamentarias, están ubicadas en el lado izquierdo de la vía, contraviniendo el manual de señalización de tránsito literal A, numeral 2.1.4.3. y su defendido circulaba por el lado derecho de la vía.

Que junto a dichas señales existe arborización densa que dificulta su visibilidad, sobre todo cuando el conductor va por la vía derecha. Por tanto no resulta del todo exigible para el joven haber observado dichas señales, por el contrario, dice, lo que existe es una evidente responsabilidad del Estado.

1.3. Llama la atención sobre la distancia de la huella de arrastre, calculada por la perito en Física Forense de Medicina Legal, al momento de ocurrencia del hecho. Si bien es significativo, señala, porque midió 29.8 metros, no se tuvo en cuenta el peso del conductor (90 k), el del combustible (9 k), refrigerante y aceite (1 k), el de la moto (115 k), para un total de 216 k, y a que el hecho sucedió en una pendiente con inclinación en bajada, que influyeron en la larga distancia de la huella de arrastre, sin que de ello se pueda deducir el exceso de velocidad del motociclista.

1.4. Resalta que hay unas manifestaciones importantes de algunos testigos a tener en cuenta (el esposo de la víctima, el agente de tránsito Oscar Alexander Guevara Muñoz, el perito Conrado Beltrán, el testigo de la Defensa Kevin Alexander Cañas Pineda y del investigador Antonio Orrego Osorio), para solidificar su teoría del caso y el recurso.

Hace especial énfasis en el testimonio del señor Orrego Osorio, de quien dice realizó un programa metodológico y rindió sus resultados en el juicio oral, que considera de gran importancia porque con él se pudo establecer la circunstancia de dificultad que existe en la percepción de las señales de tránsito, estableciéndose la existencia de árboles frondosos y altos al lado de las señales de tránsito, lo cual dificulta aún más la visibilidad de las mismas. Señala que nada manifestó el juez de instancia al respecto; fue “una mutilada monumental la que se le hizo a este testimonio.”

2. El vocero judicial de las víctimas se pronunció para manifestar que es un abuso de parte de la defensa, que después de trascurrir un largo periodo de tiempo el proceso (cinco años) y haberse demostrado hasta la saciedad que los hechos sucedidos el 12 de abril de 2011, se dieron en esencia por una conducta imprudente y temeraria del sujeto que conducía la moto de alto cilindraje, desconociendo todas las señales de tránsito aplicables a la zona donde ocurrió el accidente, con el recurso se trate de llenar una aspiración falsa de que no pasó nada, que el joven JD puede seguir viviendo sin ningún trama, porque no pasó nada, “solo fue una imprudencia de un tercero que casi le daña la moto.”

**III. CONSIDERACIONES**

1. Esta Corporación es competente para resolver la apelación en el caso que ahora ocupa su atención, de conformidad con lo previsto en el inciso 2º del artículo 168 del CIA, porque es el superior funcional del juzgado que profirió la decisión. Además, ha sido oportunamente interpuesta, debidamente sustentada y la providencia confutada es susceptible de este recurso por quienes están habilitadas para hacerlo –en este caso la defensa.

2. Corresponde, entonces, al Tribunal establecer el grado de acierto que contiene el fallo opugnado, a efectos de determinar si la decisión de responsabilidad penal impuesta al adolescente infractor, está acorde con el material probatorio analizado en su conjunto, en cuyo caso se dispondrá su confirmación; o, de lo contrario, a la revocación y el proferimiento de una sentencia absolutoria.

3. Visto lo anterior, la Sala abordará el estudio de los reproches de la defensa del adolescente infractor contra el fallo, teniendo en cuenta que son cuatro los temas basilares de la impugnación.

3.1. El primero, consistente en que el a quo concluyó que tiene más peso, más gravedad, el exceso de velocidad del motociclista que la inobservancia de la regla de tránsito para la víctima del uso del puente peatonal. Estima el impugnante que la causa eficiente y de mayor preponderancia fue esto último; de haber utilizado el puente, dice, simplemente el hecho no hubiese acaecido, era garantía del cien por ciento de conservación de su vida.

Es evidente y no hay discusión al respecto que, la señora que en vida respondía al nombre de LINA MARÍA CHIQUITO GARCÍA, al atravesar una importante avenida de la ciudad de Pereira, fue atropellada por una motocicleta conducida por el joven JDJG, que le causó la muerte. También lo es que en el sector existe un puente peatonal que permite cruzar dicha vía, ubicado en el mismo lugar del accidente, sin embargo, la señora LINA MARÍA no lo utilizó y con ello se puso en situación de peligro y en riesgo su vida. Como lo dice la defensa del encartado, atravesar la vía por el puente, era garantía del cien por ciento de conservación de su vida. Empero, tal circunstancia no tiene la entidad suficiente para exonerar de responsabilidad al joven encartado, como se verá más adelante, por cuanto hay circunstancias atribuibles a él que concurrieron en el resultado: la muerte de la víctima.

3.2. El segundo reparo consiste en la inexigibilidad en la observancia de las normas de tránsito por el sector de los hechos, para el motociclista, porque quedó probado en el proceso que las señales, tanto preventivas como reglamentarias, están ubicadas en el lado izquierdo de la vía, contraviniendo el manual de señalización de tránsito y él circulaba por el lado derecho; además, junto a dichas señales existe arborización densa que dificulta su visibilidad, sobre todo cuando el conductor va por el carril derecho.

Delanteramente ha de decirse que dicho reparo carece de fundamento, porque en las fotografías que hacen parte del Informe Policial de Accidentes de Tránsito No. 10, rendido por el señor Óscar Alexander Guevara Muñoz, agente del IMTP, a las 18:20 del día 12 de abril de 2011, diez minutos después de ocurrido el accidente, claramente se observan dos señales: una reglamentaria que indica la velocidad máxima permitida, esto es 30 k/h, y otra preventiva que alerta sobre riego de accidente y ninguna de las dos tiene visibilidad disminuida por los arboles del sector (fl. 30 c. ppl.).

En su declaración, el señor Guevara Muñoz así lo corrobora. Sobre las condiciones de la carretera para el momento del accidente, dice, era muy buena, seca, buena visibilidad, con buena iluminación artificial, las luminarias que habían estaban funcionando. Refiere que la señal de riesgo preventiva, indica que está aproximándose un lugar donde hay mucha posibilidad de accidente; es visible a los conductores, porque no está obstruida por ningún otro elemento. También menciona que hay una señal de velocidad reglamentaria de 30 km por hora, y le indican a la persona en este caso la reducción de velocidad, porque se está acercando a una zona residencial, a una zona escolar o porque se está acercando a una intersección. Informa que del punto donde inicia la huella de arrastre hacia atrás, la distancia de la señal de transito de 30 km está más o menos a donde ocurrió el accidente a 70 o 80 mts. y entre la reglamentaria y la preventiva unos 30 y 40 mts.

Respecto de la visibilidad que puede tener un conductor en esa pendiente, expresa que es buena, porque no hay ningún otro objeto que impida a los conductores tener una buena visual, como arboles muy frondosos que verdaderamente las tapen o una valla.

De otro lado, esta Colegiatura se percata que dichas señales han permanecido en el lugar, como se puede apreciar en el Informe de Laboratorio No. DRC-FOT-012-2012, calendado el 23 de abril de 2012, rendido por el señor Conrado Beltrán Robayo, Técnico Forense del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, Regional Occidente (fls. 34 a 43). En las fotografías anexas al informe se pueden visualizar las mencionadas señales. En ese mismo informe, en el acápite de “INTERPRETACIÒN DE LOS HALLAZGOS Y RESULTADOS”, expresa el experto: *“En primera medida, el lugar objeto de este análisis, se encuentra que por las características del sitio, la velocidad debe moderarse, esto es reducirse y tomar todas las precauciones necesarias desde las mismas proximidades al cruce por cuanto así lo advierte la señal preventiva localizada 130 mts antes aproximadamente.”* También expresa que, *“El conductor que transita en dirección occidente oriente tiene perfecta visibilidad sobre la vía y de y los acontecimientos que ocurran a todos los lados de la misma, por lo tanto desde varios metros antes de llegar al lugar se puede percatar sobre los obstáculos y dificultades de la vía.”*

Así las cosas, dice que *“teniendo en cuenta que el lugar donde ocurrieron los hechos este es un cruce de velocidad máxima será de 30km/h, esto teniendo en cuenta la señal reglamentaria allí localizada y a la presencia del Colegio Deogracias así entonces le corresponde a todo conductor actuar con precaución y cuidado de acuerdo con los artículos 63, 74, 94,96, 57, 58 y 59 de la Ley 769 de 2002.”*

En su declaración señala, refiriéndose a las fotografías: *“Esta es la primera fotografía que me da acceso al sitio, al fondo se encuentra marcado con flecha roja el lugar donde ocurrieron los hechos, a la derecha se observa la estación de gasolina y a la izquierda una señal de tránsito que indica la velocidad máxima en el sector…”*

*“La foto número dos, exactamente al frente de la gasolinera, se ubica una señal preventiva que le advierte a todo conductor que se desplace por la vía, que en ese tramo hay alto riesgo de accidentalidad, aunque la norma técnica dice que esta clase de señales deben estar a la derecho de la vía por tener esa ubicación al frente de una gasolinera no se pueden ubicar ahí. Esa señal de velocidad está más o menos a 100 metros antes de sitio de los hechos, esa señal gobierna todo ese tramo de la vía.”*

Al observar las fotografías, se aprecia con claridad meridiana que dichas señales están ubicadas al lado izquierdo de la vía, que hay árboles frondosos en el sitio, pero no le quitan visibilidad a las mismas.

El Instituto Municipal de Tránsito de Pereira, por intermedio del Profesional Especializado en Movilidad, Jorge Alberto López Holguín, termina por desvirtuar la tesis de la inconformidad expresada por el apelante, al informar que las señales existentes en el sector donde ocurrió el accidente se encuentran en el costado izquierdo de la vía, vía demarcada en el piso que indica doble carril. Trascribe el literal a del numeral 2.1.4.3 del Manual de Señalización que prescribe que *“Todas las señales se colocarán al lado derecho de la vía, teniendo en cuenta el sentido de circulación del tránsito, de forma tal que el plano frontal…No obstante, y con el fin de complementar la señalización, en vías multicarril se podrá colocar en los dos costados lados de la vía; así mismo, de no existir completa visibilidad del lado derecho es permitido colocar una señal adicional a la izquierda.”*

 En cuanto al perito, llevado por la Defensa, señor Antonio Orrego Osorio, en su testimonio emite su criterio, en el sentido de que la espesa arborización impide ver las señales. Pues tal opinión no se puede tener por cierta, por cuanto las fotografías y los testimonios de los también expertos y demás pruebas, señalan lo contrario.

Ahora, en el evento en que se pudiese afirmar que las señales no eran visibles, todo indica que a pesar de no tener buena visibilidad el conductor de la moto, no podía pasar por alto que se trataba de una zona residencial, con presencia de un establecimiento educativo en el lugar, que implicaba observar la norma que obliga a disminuir la velocidad a un límite máximo de 30 k/h, como lo indica el artículo 74 del estatuto de tránsito vigente para la época del accidente.

En conclusión, de los dos informes y de las fotografías, queda sin piso el argumento enarbolado por la defensa.

3.3. El tercer reparo, consiste en que la perito en Física Forense de Medicina Legal, para calcular la velocidad del motociclista con base en la huella de frenado, no tuvo en cuenta el peso del conductor (90 k), el del combustible (9 k), refrigerante y aceite (1 k), el de la moto (115 k), para un total de 216 k, y la pendiente con inclinación en bajada de la vía, que influyeron en la larga distancia de la huella, sin que de ello se pueda deducir el exceso de velocidad del motociclista.

Según el informe de la mencionada auxiliar de la justicia, la ecuación para calcular la velocidad de la moto al inicio de la huella de arrastre en vía pendiente, contiene los siguientes ítems: La longitud de la huella de arrastre (l) que fue de 30 metros; el coeficiente de rozamiento para huella de arrastre (u) que fue de 0,5; la aceleración de la gravedad (g) y el valor de la pendiente de la vía (p) que fue de 6°.

La fórmula utilizada no exige información sobre el peso del vehículo, el del conductor ni el de los fluidos que necesita el automotor, para calcular la velocidad del mismo con base en la huella de arrastre. Además, el recurrente no ha presentado una ecuación aceptada por la comunidad internacional que así lo recomiende, por lo cual tampoco tiene vocación de prosperidad este reclamo.

3.4. Y el cuarto reparo, se sustenta en el hecho de existir manifestaciones importantes de los testigos (el esposo de la víctima, el agente de tránsito Oscar Alexander Guevara Muñoz, el perito Conrado Beltrán, Kevin Alexander Cañas Pineda y el investigador criminalístico Antonio Orrego Osorio), que junto con las demás pruebas, deben conducir a que la causa eficiente del hecho es atribuible a la señora CHIQUITO GARCÍA y no a una concurrencia de culpas o culpa compartida. Frente a este reclamo, basta decir que ya se anunció al comienzo de estas consideraciones que es evidente y no hay discusión al respecto que en el sector del accidente de tránsito existía y aún existe un puente peatonal que permite cruzar dicha vía, sin embargo, la señora LINA MARÍA no lo utilizó y con ello se colocó en situación de peligro y puso en riesgo su vida. Como lo dice la defensa del encartado, atravesar la vía por el puente, era garantía del cien por ciento de conservación de su vida. Empero, tal circunstancia no tiene la entidad suficiente para exonerar de responsabilidad al joven encartado, por lo ya dicho en precedencia.

Bajo las anteriores premisas, cabe concluir que el hecho de cruzar la víctima la vía, omitiendo hacer uso del puente peatonal ubicado en el mismo lugar del accidente, NO fue la CAUSA EFICIENTE o DETERMINANTE del hecho dañoso (su muerte), por lo cual no es posible exonerar de la responsabilidad penal que se pregona del conductor de la motocicleta, por cuanto según se probó iba con exceso de velocidad e inobservó las señales de tránsito ubicadas en el sector del accidente. Tampoco podemos admitir la “compensación de culpas”, ya que en materia penal, cada sujeto activo de la acción o de la omisión responde por su propia culpa, independientemente de los otros copartícipes.

La conducción es una actividad peligrosa, por ello quien la desarrolla debe ser diligente e idóneo en su actuar, porque de lo contrario aumenta los riesgos jurídicamente permitidos por el entorno social. Esto es, cuando se vulnera el estamento de tránsito se está en curso del aumento del riesgo jurídicamente no permitido, y es ahí donde se establece la responsabilidad penal por defraudar las expectativas plasmadas por el legislador.

4. Ahora, no obstante su carácter accesorio a la acción penal, la estimación de la responsabilidad civil sí puede verse reducida parcialmente por el hecho o conducta de la víctima, porque se debe ser consecuente con esa realidad, dado que en tales condiciones no sería justo cargar todo el rigor indemnizatorio a uno solo de quienes hicieron su aporte parcial al resultado. Como lo expresa el artículo 2357 del Código Civil: “La apreciación del daño está sujeta a la reducción, si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente”. Esa disposición ha de tenerse en cuenta para la graduación de perjuicios, como lo dio a conocer la Corte Suprema de Justicia desde hace ya varios lustros. (Sentencia del 14 de diciembre de 1992, M.P. Dr. Edgar Saavedra Rojas). En todo caso, no es el momento de resolver sobre este específico punto.

5. Se sostiene, que la víctima contribuyó con su actuar imprudente a su propio deceso; afirmación que la Sala considera cierta, sin embargo, esa contribución no fue tan principal como para hacer ver la del autor como irrisoria, para excluirlo de toda responsabilidad. La regla general indica que es inalterable la responsabilidad penal del autor aún en presencia de una imprudencia comprobada por parte de la víctima: *…el deber de no atropellar, impuesto a los conductores de vehículos, no se limita a proteger únicamente a los que se muestran diligentes en atender a su propia incolumidad, sino que se extiende hasta las personas que, por su propia imprudencia o negligencia, se ponen en condiciones de peligro, si no obstante el atropello pueda ser evitado. Esto se extiende a todos los casos de culpa, cuando ha habido concurso en ella por imprudencia o negligencia de la víctima, que no puede considerarse como causa única del resultado, por haber interrumpido el nexo causal entre este y la conducta culposa de otro…” [[1]](#footnote-1)*

6. Por todas esas evidencias, el Tribunal no puede menos que concluir, con el Juez y el Fiscal, que está probado más allá de toda duda que el procesado en su condición de conductor de esa moto si contribuyó de manera efectiva al resultado: muerte de la señora que en vida respondía al nombre de LINA MARÍA CHIQUITO GARCÍA. Y se insiste, esa culpa comprobada no debe ser perdonada en consideración a la gravedad de la culpa que pudo haber tenido la víctima al no hacer uso del puente peatonal ubicado al lado de lugar de los hechos como correspondía, porque si bien es de una considerable entidad no alcanza a minimizar la conducta del conductor de la motocicleta, también desencadenante del resultado.

7. Finalmente, no hay prueba que demuestre que la víctima haya atravesado de repente la vía y el conductor de la motocicleta no pudo sobreponerse a su presencia intempestiva, porque cuando fue atropellada (por el carril derecho) ya había andado todo el carril izquierdo de la calle, por donde la susodicha inició su desplazamiento; entonces, su aparición en la ruta no fue abrupta. Es evidente, entonces, que de haber sido el joven procesado un conductor probo y responsable, hubiera advertido el peligro y actuado oportunamente para superarlo.

8. Colofón de todo lo expuesto es que se confirmará la sentencia impugnada.

**V. DECISIÓN**

En mérito de lo expuesto, la Sala No. 5 de Asuntos Penales de Adolescentes del Tribunal Superior del Distrito Judicial de Pereira, administrando justicia en nombre de la república y por autoridad de la ley,

**RESUELVE:**

**Primero:** SE CONFIRMA la sentencia apelada, proferida el 11 de abril de 2016 por el Juzgado Primero Penal Para Adolescentes con Función de Conocimiento de Pereira, mediante la cual impuso al adolescente JDJG la sanción de reglas de conducta por 12 meses, por haber sido encontrado autor responsable de la conducta punible de homicidio culposo de la señora LINA MARÍA CHIQUITO GARCÍA.

**Segundo:** En caso de reproducción de este fallo, se deberá tener en cuenta la prohibición de que trata el numeral 8 del artículo 47 de la Ley 1098 de 2006.

**Tercero:** Esta providencia se notifica en estrados y contra ella procede el recurso de casación en los términos del artículo 181 de la Ley 906 de 2004.

**Cuarto:** Cumplido los trámites propios de esta instancia, devuélvase el proceso al juzgado de origen.

Los Magistrados,

**EDDER JIMMY SÁNCHEZ CALAMBÁS**

**JAIME ALBERTO SARAZA NARANJO**

**MANUEL YARZAGARAY BANDERA**

1. ALTAVILLA, Enrico, “La Culpa”, Temis, 1987, pág. 175. Citado en Sentencia Tribunal Superior de Pereira, Sala de Decisión Penal, junio 29 de 2007. MP. Jorge Arturo Castaño Duque. [↑](#footnote-ref-1)