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 respectiva Secretaría.

**TEMAS: LESIONES PERSONALES CULPOSAS / RESPONSABILIDAD DEL PROCESADO / PRINCIPIO DE SELECCIÓN PROBATORIA / CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS / ACTIVIDAD RIESGOSA / DEBER DE PROTECCIÓN DEL BIEN JURÍDICO DE LA VIDA Y LA INTEGRIDAD PERSONAL / ARTÍCULO 25 DEL CÓDIGO PENAL /**

En aplicación del principio de selección probatoria se prescindirá del examen de los testimonios y pruebas introducidas con los testigos Erwin Montoya Zapara…, Hernán Villa Mejía… y del galeno Jorge Federico Gartner Vargas…, ya que el recurrente no controvirtió la existencia del hecho ni los resultados que se produjeron en la integridad de las personas antes mencionadas. Lo anterior de acuerdo a lo decidido por la CSJ SP en providencia del 21 de octubre de 2013, radicado 39611, en la que se estableció lo siguiente:

“[E]l juzgador […] no está obligado a hacer un examen exhaustivo de todas y cada una de las pruebas incorporadas al proceso, ni de todos y cada uno de sus extremos asertivos, porque la decisión se haría interminable, sino de aquellos que considere importantes para la decisión a tomar, de suerte que sólo existirá error de hecho por omisión o mutilación de la prueba cuando aparezca claro que el medio, o un fragmento del mismo, fue realmente ignorado, siendo probatoriamente relevante”. (…)

… 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 existía prueba suficiente para declarar la responsabilidad del procesado, puesto que con la referida maniobra de adelantamiento realizó un acto contrario a sus deberes en el ejercicio de una actividad riesgosa como la conducción de automotores, lo que conllevó al resultado que se produjo, lo cual permite subsumir su conducta en el tipo de lesiones personales en modalidad culposa.

… la posición particular del señor ARZS 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…

“(…) 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. (…) 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”. (…)

… se concluye que si el procesado hubiera observado la debida diligencia y se hubiera abstenido de llevar a cabo la maniobra de adelantamiento de la volqueta que lo precedía, no se habría presentado la colisión con el vehículo particular 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 del acusado y las lesiones sufridas por los afectados.

**RAMA JUDICIAL DEL PODER PÚBLICO**



**TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO JUDICIAL DE PEREIRA - RISARALDA**

**SALA DE DECISIÓN PENAL**

**M.P. JAIRO ERNESTO ESCOBAR SANZ**

Pereira, doce (12) de agosto de dos mil veinte (2020)

Acta Nro. 607

Hora: 2:00 p.m.

|  |  |
| --- | --- |
| Radicación | 66001 60 00 000 2019 00089 01 |
| Acusado | ARZ |
| Delitos | Lesiones personales culposas |
| Juzgado de conocimiento | Juzgado 3º Penal Municipal de Pereira |
| Asunto a decidir | Recurso de apelación contra sentencia de primera instancia proferida el 14 de julio de 2020 |

**1. ASUNTO A RESOLVER**

Se procede a decidir el recurso de apelación que interpuso el defensor del procesado, contra la sentencia de primera instancia proferida por el Juzgado 3º Penal Municipal con función de conocimiento de esta ciudad el día 14 de julio de 2020, en contra del señor ARZ, como autor del delito de lesiones personales culposas, cometido en contra de los señores Diana Marcela Tapasco Díaz, Martha Cecilia Bermúdez Atehortúa y Ronald Fernando Marín García.

**2. ANTECEDENTES**

2.1 El contexto fáctico del escrito de acusación es el siguiente:

*"El día 20 de junio de 2014, siendo las 15:40 horas aproximadamente en la vía que de la Y de Cerritos conduce a Cauya, a la altura del kilómetro 5+940, por el sector de Hato Viejo, colisionaron dos vehículos, el uno conducido por el señor ARZ, consistente en una buseta marca Agrale, modelo 2006, placa SJS 699, color azul, marfil, rojo, de servicio público, afiliado a la empresa Flota Occidental y el automóvil marca aveo emotion, modelo 2010, color gris, placa PFO494, conducido por CAROLINA CARDONA LÓPEZ, quien falleció por lesiones que sufriera en la colisión mencionada. Quedaron lesionadas tres personas que viajaban como pasajeras del bus: Diana Marcela Tapasco Díaz, Martha Cecilia Bermúdez Atehortúa y Ronald Fernando Marín García.*

*Las lesiones sufridas por los afectados se establecieron así: MARTHA CECILIA BERMÚDEZ ATEHORTÚA: En el dictamen DROCC-05161-2014, del INMLYCF se consignó lo siguiente: INCAPACIDAD MÉDICO LEGAL DEFINITIVA 25 días. SECUELAS MÉDICO LEGALES: Perturbación funcional del órgano del sistema nervioso central de carácter transitorio dado por la cefalea. - requiere nueva valoración cuando aporte resultados de audiometría y consulta por otorrino.*

*DIANA MARCELA TAPASCO DÍAZ: Mediante dictamen número DROCC 05242-C-2014 del INLMLYCF se concluye: MECANISMO TRAUMÁTICO DE LESIÓN: CONTUNDENTE, INCAPACIDAD MEDICO LEGAL: 10 DÍAS. Debe regresar a nuevo reconocimiento para determinar las secuelas médico legales. Requiere el estudio radiológico inicial y control reciente de huesos, de la nariz, otorrino y ortopedia.*

*RONALD FERNANDO MARÍN GARCÍA: Mediante dictamen número DROCC-04163-2014 del INMLYCF SE CONCLUYE: MECANISMO TRAUMÁTICO DE LESIÓN: CONTUNDENTE, INCAPACIDAD MÉDICO LEGAL DEFINITIVA: CUARENTA DÍAS (40) Sin secuelas al momento del examen”.*

2.2 El día 24 de agosto del 2017 ante el Juzgado Tercero Penal Municipal con Función de Control de Garantías de esta ciudad, se realizaron las audiencias preliminares, dentro de las cuales el señor ARZ no aceptó los cargos imputados.

2.3 El día 21 de mayo de 2019, la Fiscalía 1 Seccional delegada ante los Jueces Penales del Circuito, realizo la ruptura procesal dentro de la investigación 660016000035201402727, por el delito de homicidio culposo, en contra del señor ARZ, lo anterior debido a que en audiencia de juicio oral celebrada el 11 de octubre de 2018, esa delegada solicitó la preclusión por indemnización integral en lo que respecta a la conducta punible de homicidio culposo en donde funge como víctima la señora Carolina Cardona López (occisa), pero al advertirse que existían víctimas lesionadas que aún no eran reparadas, el Juzgado Tercero Penal del Circuito ordenó la ruptura de la unidad procesal dentro de dicho proceso para que se continúe con la etapa de juicio oral sobre el delito de lesiones personales culposas.

2.4 Luego de que esta Colegiatura dirimiera un conflicto de competencia, a través del cual se dispuso que los jueces penales municipales eran los llamados a conocer de la presente actuación por tratarse de un delito de su competencia, la causa fue repartida, correspondiéndole al Juzgado Tercero Penal Municipal de esta ciudad.

2.5 La audiencia de juicio oral, fue iniciada el día 25 de octubre de 2019 y continúo el 6 de julio de 2020. La sentencia de primera instancia se dictó el 14 de julio de 2020.

**2. IDENTIFICACIÓN DEL ACUSADO**

Se trata de ARZ, identificado con la cédula de ciudadanía No. … expedida en Pereira (Risaralda); nacido el día 30 de mayo de 1972 en Versalles (Valle); hijo de Lucelly Zapata Muñoz y Marcelo de Jesús Ramírez Agudelo; estado civil soltero; ocupación conductor; residente en la carrera 5 No. 42B-36 barrio "Las Palmas" de esta ciudad; teléfono 3148225085.

**4. SOBRE LA DECISIÓN DE PRIMERA INSTANCIA.**

(Sinopsis)

* Inicialmente se hizo referencia a los tipos sancionatorios en que se subsumía la conducta atribuida al acusado, que eran los de los artículos 112 del CP, incapacidad para trabajar o enfermedad y 114 *ibidem,* perturbación funcional transitoria de un órgano o miembro.
* Estaba acreditado que el 20 de junio de 2014, siendo las 15:40 horas aproximadamente, en la vía que de la Y de Cerritos conduce a Cauya, a la altura del kilómetro 5+940, por el sector de Hato Viejo, colisionaron una buseta de servicio público afiliado a la empresa Flota Occidental de placas SJS 699, conducida por el acusado ARZ y el automóvil marca Aveo Emotion, placa PFO494, conducido por Carolina Cardona López, quien falleció por lesiones que sufrió, hecho en el cual además resultaron lesionados Diana Marcela Tapasco Díaz, Martha Cecilia Bermúdez Atehortúa y Ronald Fernando Marín García, quienes iban en el vehículo de servicio público. En el fallo se hace referencia a las lesiones sufridas por la victimas del hecho.
* No hay discusión sobre la ocurrencia del accidente, las lesiones sufridas por las personas afectadas y el lugar donde se presentó la colisión.
* Hizo referencia a los elementos que conforman la triada de la conducta punible, con referencia al evento suscito que se atribuyó al procesado como un delito culposo, de conformidad con lo previsto en el artículo 23 del CP, con sus elementos de: i) violación del deber objetivo de cuidado; ii) previsibilidad; iii) conocimiento de la posibilidad de afectar un bien jurídico; iv) modalidades de la conducta culposa, por imprudencia, negligencia o violación de reglamentos, que son los factores generadores de la culpa.
* Hizo referencia al testimonio rendido por el señor Mario José Segura, quien conducía una volqueta el día de los hechos y expuso que la buseta conducida por el procesado se le había adelantado en el sector de Hato Viejo y que el vehículo particular empezó a moverse en zig–zag, por lo cual detuvo su automotor, luego de lo cual la buseta lo adelantó y se fue a tomar su carril colisionando contra el carro pequeño, versión que coincidía con lo expuesto por la víctima Diana Marcela Tapasco sobre la conducta imprudente del conductor de la empresa Flota Occidental.
* De acuerdo a lo manifestado por el SI. Alexis Fernando Reyes García, aunque inicialmente se dijo que fue el vehículo particular, identificado como el No. 1 era el que se había adelantado, con lo manifestado por los testigos del hecho y las indagaciones que se hicieron, se pudo concluir que quien rebasó e invadió el carril fue el vehículo No. 2 o sea la buseta conducida por el procesado.
* El perito en física David Ricardo Novoa Santos conceptuó que de acuerdo a las evidencias encontradas en el sector donde había una curva a la derecha según las evidencias encontradas, la conductora del vehículo particular pudo advertir que en bus se desplazaba en sentido contrario Cauya Cerritos sobre el carril de ella, por lo cual hizo una maniobra evasiva hacia la izquierda, mientras que quien manejaba el bus al ver el carro pequeño, giró hacia la derecha para tomar su carril nuevamente, momento en el cual se produjo la colisión entre ambos automotores.
* En consecuencia le otorgo credibilidad a estas versiones, ya que los testigos fueron claros en señalar que el acusado al tratar de sobrepasar la volqueta manejada por el señor Segura, que venía delante por su carril, invadió el contrario ocasionando el accidente, ya que esas manifestaciones fueron acordes con la fijación fotográfica y los informes realizados.
* El *A quo* no otorgó credibilidad a lo manifestado por el procesado en el sentido de que el vehículo particular fue el que invadió su carril, ya que de acuerdo a los testimonios y dictámenes periciales, no había claridad con respecto a la presencia de una motocicleta que supuestamente intentó adelantar el vehículo particular, ya que ningún testigo refirió ese hecho, ni se encuentra consignada su existencia en algún dictamen o informe pericial.
* Tampoco consideró convincente el testimonio del físico Diego Manuel López Morales presentado por la defensa, en lo relativo a que: i) el bus giró y vino a quedar en su posición final debido al impacto con el vehículo particular, indicando que el accidente se produjo por el hecho de que su conductora había invadido el carril contrario en este caso por parte del automóvil; ii) la parte final de la buseta esta sobre la línea que divide la calzada y esa fue la posición en la que quedaron los vehículos después del choque, lo que hizo que el bus girara hacia la derecha y por esa razón quedara atravesado sobre la línea que dividía las dos calzadas, fuera de que esos vehículos no podían verse antes de llegar a la curva; y iii) sus inferencias frente al peso del vehículo de servicio público y el del carro contra el cual colisiono, ya que esta conclusión se oponía a la expuesta el dictamen que elaboró David Ricardo Novoa, en el sentido de que desde el punto de vista de la física era improbable que el vehículo particular por ser de menor masa hubiera arrastrado al bus.
* Las entrevistas y declaraciones de las víctimas son precisas en afirmar que el acusado trató de adelantar la volqueta que conducía el señor Segura, en un lugar donde había una línea separadora central continua y donde tenía poca visibilidad, por lo cual invadió el carril contrario, lo que hizo que la conductora del rodante particular al verlo de frente sobre su vía, intentara esquivarlo ocupando el carril contrario, momento en el cual fue impactado por la buseta al tratar de volver a enrutarse sobre su calzada.
* Por lo tanto consideró que el acusado no había observado el deber objetivo de cuidado ya que pese a saber que al invadir el carril contrario podía encontrarse a otro vehículo en la vía y ocasionar un accidente de tránsito, no tomó las precauciones debidas y por continuar con su trayecto sobrepasó en doble línea continua la volqueta que lo precedía, vulnerando los artículos 55, 61,68 y 73 del CNT, lo que generó las lesiones sufridas por las víctimas.
* Al hacer el ejercicio de dosificación punitiva y teniendo en cuenta que se trataba de un concurso de conductas punibles, se le impuso al procesado la pena de nueve (9) meses de prisión, la privación de conducir vehículos automotores y motocicletas por veinte (20) meses y la pena accesoria de inhabilitación para el ejercicio de derechos y funciones públicas, por un tiempo igual al de la pena de prisión. Se le concedió el subrogado de la condena de ejecución condicional frente a la pena corporal y la inhabilitación para el ejercicio de esa actividad.

4.2 La sentencia fue recurrida por el defensor del procesado.

**5. SOBRE EL RECURSO PROPUESTO.**

Defensor (recurrente)

(Sinopsis)

* Transcribió apartes de lo consignado en la sentencia sobre las manifestaciones de los testigos Mario José Segura Vergara, del PT Alexis Fernando Reyes sobre su informe del accidente de tránsito y sus anexos y lo manifestado por la victima Diana Marcela Tapasco, para considerar que; i) no era cierto lo manifestado por el señor Segura, en el sentido de que se encontraba en una curva cuando la buseta ingresó a su carril; ii) en el informe de investigador de campo FP11 de septiembre 28 de 2014, que había parte de la prueba No. 1 de la FGN se dijo que se había entrevistado al señor Danilo Sandro Carmona Cardona, testigo presencial de los hechos quien venía en una moto y afirmó que la conductora del automóvil lo había adelantado por el costado izquierdo, lo que corroboraba lo dicho por el acusado sobre la existencia de esa motocicleta en el lugar de los hechos; iii) la juez de primer grado tergiverso el testimonio de Diana Marcela Tapasco Díaz, quien nunca dijo lo que la juez afirmó en su fallo en el sentido de que la buseta se le adelantó a la volqueta , ya que en ningún momento habló de un adelantamiento en lugar prohibido, ni que el acusado hubiera invadido el carril de la conductora del vehículo particular.
* No comparte el criterio de la juez de primera instancia en el sentido de que la buseta hizo una maniobra de adelantamiento indebida, lo que genero el accidente de tránsito.
* Hizo referencia al informe y la declaración del PT Alexis Fernando Reyes García en el sentido de que el hecho ocurrió en una vía recta, demarcada horizontalmente por una línea continua, y que en su informe se consignó la causal 104 que es “Adelantar invadiendo carril sentido contrario”, para el vehículo No 1 que era el automóvil, con base en las versiones de su representado y del Intendente González, agregando que el PT Reyes luego había señalado como responsable del accidente al conductor de la buseta por haber realizado la citada maniobra de adelantamiento, lo que hizo que colisionara con el vehículo pequeño cuando la persona que lo manejaba realizó una maniobra evasiva, pese a que la versión del citado Intendente era distinta.
* En el informe de investigador de campo FP11 de septiembre 28 de 2014, que hacia parte de la prueba No. 1 de la FGN se dijo que había existido responsabilidad compartida por parte del acusado ARZ y de Carolina Cardona López (QEPD), por no tomar las precauciones debidas para evitar el hecho de tránsito, fuera de que existía una entrevista tomada al motociclista Danilo Sandro Carmona Cardona, quien como testigo presencial de los hechos dijo que la señorita Cardona López, (hoy occisa), lo adelantó por el costado izquierdo.
* No comparte la valoración que hizo la juez de primer grado sobre el testimonio y el informe del perito David Ricardo Novoa Santa, quien señaló: i) que era muy probable que la conductora del automóvil hubiera percibido la situación de riesgo al ver que la buseta invadía su carril, por lo cual se desplazó hacia su izquierda, y al tratar de regresar al mismo colisionó contra la buseta; ii) que antes del accidente el vehículo Aveo iba por una curva a su derecha que no le permitía ver varios metros adelante; ii) hubo una deficiente apreciación de este perito sobre el informe policivo del accidente ya que no tenía evidencia que le sirviera para calcular la velocidad del automóvil, ni el peso de la buseta, por lo cual se trató de un informe incompleto al cual le faltaba mucha información tal como lo manifestó el citado perito.
* La juez de primer grado consideró que al existir una disparidad en los dictámenes de los peritos en física forense, se debía tener en cuenta el testimonio del señor Segura, quien era el conductor de la volqueta, fuera de que no se aportó de manera preclusiva el informe del perito de la defensa y solamente se contaba con la declaración que hizo el físico Diego Manuel López Morales, por lo cual se consideró que el responsable del accidente era el acusado ARZ ya que además la falladora no creyó convincente el testimonio del experto López Morales, quien expuso que la señora Cardona invadió el carril de la buseta y que era posible que el vehículo conducido por esa dama (quien falleció en el accidente) hubiera cambiado la posición de la buseta que era un vehículo de mayor tamaño, volumen y peso por lo cual quedó sobre ese carril, con lo cual se desvirtuaron las conclusiones del citado perito, quien expuso: i) que el choque entre el vehículo Aveo y la buseta se produjo en una vía curva y casi plana donde había una línea doble central amarilla en el sentido del automóvil y para la buseta una línea doble continua a la derecha y discontinua a la izquierda en el sentido que se desplaza la buseta; ii) en la fotografía No 18, se observaba que la buseta presenta el impacto desde la zona anterior o sea delantera, desde la zona central al lado derecho y el automóvil desde la zona anterior o delantera en su lado derecho y parte central con unos ángulos de impacto entre los dos, y el área de impacto se encontraban en un área de 2,5 metros por 1,5 metros; iii) que por no existir una grabación del accidente, era muy difícil ubicar una zona de colisión precisa; iv) que al momento del impacto el vehículo transitaba a una velocidad de entre 50 y 55 kmh y para la buseta al momento del impacto se encontraba entre 43 y 57 kmh, y que para para entender la celeridad de la colisión era como si se produjera a 100 km/h para uno y el otro estuviera detenido; v) el carro Aveo se desplazaba en el sentido Cerritos - La Virginia y al salir del tramo curvo ingresa en sentido contrario al carril de circulación, colisionando con el bus que transitaba en el sentido La Virginia Cerritos, lo que generó al muerte de la conductora de Aveo y las lesiones a los ocupantes del bus, luego de lo cual se produjo un proceso de desplazamiento de los dos vehículos unidos hacía el costado lateral derecho de la vía con rotación en sentido horario para el bus hasta alcanzar las posiciones finales; vi) el citado perito de la defensa consideró que el hecho se originó en la maniobra imprudente de la conductora del automóvil al ingresar al carril contrario a aquel por donde debía transitar; vii) que por el impacto los vehículos quedaron hacia la derecha; viii) que si hubo una maniobra de adelantamiento por parte del conductor de la buseta, tuvo que haberse iniciado mucho más atrás de la zona del impacto y que posiblemente la señora Cardona perdió el control de su vehículo al tomar la curva y hacer la maniobra de frenado, lo que indica que la buseta transitaba por su carril, que la maniobra de adelantamiento fue mucho antes del punto de impacto, y el automóvil se inclinó hacia el carril contrario y que por estar llegando a una curva el conductor de la buseta solo pudo ver al automóvil al inicio de la curva.
* La juez de primer grado consideró de manera errónea que no se debía tener en cuenta el informe de reconstrucción del accidente de tránsito al cual se refirió el perito Diego Manuel López Morales, por no haberse presentado la base de opinión pericial, ya que esa prueba se practicó y se introdujo con la presentación que hizo ese experto el día 06 de julio de 2020 donde cuando fue interrogado por la defensa y la delegada de la FGN y al no existir ninguna objeción, se entiende que ingresó como prueba, ya que el perito en su intervención realizó apartes de lectura del documento base de su dictamen y se refirió a las fotografías mencionadas por la defensa sobre lo cual también fue interrogado, con lo cual se vulneró el artículo 415 del CPP, que establece que el documento como tal es la base pericial ya que en este caso el perito de la defensa lo sustentó en el juicio, sin que esa prueba hubiera sido cuestionada.
* No se apreció debidamente el testimonio del acusado quien manifestó que vio que el automóvil conducido por la señora Cardona venía haciendo zig-zag por el carril suyo, el cual invadió porque se asustó en el momento en que iba a mucha velocidad y adelantando una moto; que hizo el adelantamiento de la volqueta 100 metros antes del sitio de la colisión, cuando iba por su carril derecho, al tiempo que la moto iba a la derecha de la conductora del Aveo, por lo cual el hecho no se hubiera presentado si la citada dama hubiera transitado por su carril y que cuando su representado realizó la maniobra de adelantamiento, había una línea discontinua a ambos lados de la vía, lo que correspondía a lo consignado en la entrevista tomada al r Danilo Sandro Carmona que formaba parte de la prueba No. 1 de la FGN.
* A su modo de ver que existían dudas de suficiente entidad sobre la responsabilidad del procesado, por lo cual se debía proferir un fallo absolutorio, ya que lo determinante para la causación del accidente fue la conducta imprudente de Carolina Cardona López (occisa), al invadir el carril por donde transitaba su representado.

**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 Problema jurídico a resolver

Teniendo en cuenta la argumentación del censor, la Sala se ocupará de resolver lo concerniente a la responsabilidad del procesado, ya que no se presenta ninguna discusión sobre la ocurrencia del hecho que tuvo lugar el 20 de junio de 2014, ni sobre las consecuencias que sufrieron las víctimas, que fueron mencionadas en el escrito de acusación.

6.3 CONSIDERACIÓN INICIAL NUMERO UNO

Al revisar el escrito de acusación y el dictamen del INMLYCF de la señora Diana Marcela Tapasco Díaz, de fecha 22 de agosto de 2017, firmado por el perito Hernán Villa Mejía, se observa que se dictamino lo siguiente: *“Incapacidad médico legal definitiva VEINTICINCO ( 25 ) DÍAS. Sin secuelas medico legales al momento del examen”[[1]](#footnote-1),* y que en el caso de Ronald Fernando Marín García en el dictamen suscrito por el medico Erwin Montoya Zapata, se le fijó “*Incapacidad médico legal DEFINITIVA CUARENTA (40) DÍAS. Sin secuelas médico legales al momento del examen.” [[2]](#footnote-2)*

En el escrito de acusación la FGN no presentó la prueba correspondiente a la realización de la audiencia de conciliación que es requisito de procedibilidad de la acción penal, cuando se trata de lesiones personales cuya incapacidad no excede de 60 días, conforme al artículo 522 del CPP, por delitos querellables.

A su vez en el acta de la audiencia preparatoria se menciona que se decretaron la totalidad de las pruebas pedidas por la FGN que son las mismas que fueron enunciadas en el escrito de acusación. Tampoco se introdujo ninguna prueba sobre el adelantamiento de la mencionada conciliación, lo que se deduce del acta del juicio adelantado el 5 de octubre de 2019[[3]](#footnote-3) y 6 de julio de 2020[[4]](#footnote-4).

En ese orden de ideas se debe tener en cuenta que el numeral 2º del artículo 74 del CPP establece como delitos querellables: “… *lesiones personales sin secuelas que produjeren incapacidad para trabajar o enfermedad sin exceder de sesenta días (CP , art, 112 , inciso 1º y 2º)”,* lo que obligaba a la FGN a cumplir el requisito de procedibilidad mencionado en el artículo 522 del CPP, por ello no se hizo en el presente caso, y en consecuencia la acción penal solo podía iniciarse por las lesiones sufridas por Martha Cecilia Bermúdez Atehortúa, que le generaron una incapacidad medio legal de VEINTICINCO (25) DÍAS y como secuela *“Perturbación funcional del órgano del sistema nervioso central de carácter transitorio, dada por la cefalea”.*

Por lo tanto se ordena la cesación de procedimiento por las lesiones sufridas por Diana Marcela Díaz Tapasco y Ronald Fernando Marín García.

6.4 CONSIDERACIÓN INICIAL NUMERO DOS

En aplicación del principio de selección probatoria se prescindirá del examen de los testimonios y pruebas introducidas con los testigos Erwin Montoya Zapara, quien le practicó el reconocimiento médico al señor Ronald Fernando Marín, Hernán Villa Mejía, quien le hizo los reconocimientos a la señora Martha Cecilia Bermúdez Atehortúa y del galeno Jorge Federico Gartner Vargas, quien le practicó los exámenes respectivos a Diana Marcela Tapasco Díaz, ya que el recurrente no controvirtió la existencia del hecho ni los resultados que se produjeron en la integridad de las personas antes mencionadas. Lo anterior de acuerdo a lo decidido por la CSJ SP en providencia del 21 de octubre de 2013, radicado 39611, en la que se estableció lo siguiente:

*“[E]l juzgador […] no está obligado a hacer un examen exhaustivo de todas y cada una de las pruebas incorporadas al proceso, ni de todos y cada uno de sus extremos asertivos, porque la decisión se haría interminable, sino de aquellos que considere importantes para la decisión a tomar, de suerte que sólo existirá error de hecho por omisión o mutilación de la prueba cuando aparezca claro que el medio, o un fragmento del mismo, fue realmente ignorado, siendo probatoriamente relevante”*

6.5 En lo que concierne a la decisión controvertida, en la sentencia de primer grado se consideró que existía prueba suficiente que señalara que el procesado… ARZ fue el responsable del accidente en el cual falleció la señora Carolina Cardona López y resultaron lesionadas las persona antes mencionadas[[5]](#footnote-5), ya que incurrió en una conducta antinormativa al hacer una maniobra de adelantamiento de la buseta que manejaba el señor Mario José Segura Vergara, en un sector donde había doble línea continua, lo que propició la colisión con el vehículo que conducía la señora Cardona López (QEPD), al tiempo que la tesis central del defensor del procesado es que el accidente se originó por una conducta imprudente de la conductora del vehículo particular que al tratar de adelantar una motocicleta se desvió hacia el carril por donde venía el bus de la Flota Occidental, indicando que al no estar plenamente probada la responsabilidad de su mandante debía ser absuelto aplicando en su caso el principio de duda probatoria. En consecuencia se debe analizar si de la prueba practicada en el juicio, es posible deducir la responsabilidad del procesado, como lo sostuvo la juez de primera instancia, o se debe revocar la sentencia de primer grado

6.6 En atención al principio de necesidad de prueba, que se deduce de los artículos 372 y 381 del CPP se hace la siguiente relación probatoria:

6.6.1 El señor Mario José Segura Vergara expuso en lo esencial lo siguiente: i) el día de los hechos salió después del medio día de una planta situada en Corinto (vía a Apia) y se dirigía hacia el sector del Parque Industrial conduciendo una volqueta; ii) en el sector de Hato Viejo fue adelantado por una buseta de Flota Occidental; iii) en ese momento vio un “un carrito” que comenzó a zigzaguear y ocupo su carril por lo que detuvo su vehículo; iv) la buseta que lo iba a adelantar en ese momento, se dirigió a retomar su carril y ahí fue cuando impactó con el automóvil que pudo ver a unos 150 o 200 metros; v) iba en su volqueta de La Virginia hacia Cerritos por el carril derecho, y el automóvil bajaba por el carril izquierdo en el sentido Cerritos - La Virginia; vi) la conductora del carro, al ver que la buseta hizo el adelantamiento e iba a ocupar su carril trato de “sacarle el quite” y ahí fue donde la buseta volvió a coger el carril derecho e impactó contra el automóvil; vii) el día de los hechos la vía estaba muy sola y despejada; viii) la vía iniciando es una recta y donde sucedió el accidente es entrando a una curva; ix) en el sector hay mucha señalización, la vía estaba demarcada en sus carriles y tenía una línea continua, lo que indica que era prohibido adelantar, y menos al entrar a una curva; x) iba a una velocidad de 30-35 km/h y el carro particular podía venir a una velocidad de 60- 70 k/ ph; xi) luego del accidente vio que el carro quedó encima de su conductora y que hubo varios heridos que venían en la buseta; xii) la buseta quedó atravesada en la vía en la cual había visibilidad y contra la parte delantera del automóvil que quedó contra la swinglea fuera de la vía porque fue arrastrado por el impacto; xiii) solo vio a la buseta antes de esa maniobra de adelantamiento; xiii) la conductora del carro no tenía forma de hacerse al lado derecho porque había un barranco y enseguida había como un potrero, un voladero, y al lado izquierdo estaba la cerca y el espacio del carril; xiv) en el momento en que se detuvo, la buseta siguió por el carril izquierdo y el “carrito” tomó el derecho para evitar la colisión, luego la buseta volvió a tomar el carril derecho e impacto al vehículo pequeño que hizo la maniobra en zigzag al ver el bus encima; xv) el carril por donde se sube es el derecho y se baja por el izquierdo; xvi) en el sector había señalización de “prohibido adelantar” y de 30 o 50 km/h como límite de velocidad, pero no tiene presente ahora donde esta cada señal de tránsito; xvii) la curva donde ocurrió el accidente queda a su derecha subiendo de La Virginia a Cerritos; xviii) no había ningún otro vehículo al momento del accidente; xix) el carro pequeño pasó a su carril y disminuyó su velocidad, si la buseta no se hubiera metido a su carril se habría estrellado con la volqueta que el manejaba, ya que no se detuvo; y xx) el carro pequeño no se detuvo y estaba entrando a la curva, el automóvil bajaba saliendo de la curva y la buseta estaba en la misma curva. Ninguno de esos vehículos frenó.

6.6.2 La señora Diana Marcela Tapasco Díaz, quien también resultó lesionada en el accidente entregó la siguiente información relevante: i) se dirigía desde Quinchía hasta esta ciudad en el bus de Flota Occidental que iba casi lleno; ii) se encontraba ubicada en el lado izquierdo del conductor en la cuarta silla que da al pasillo; iii) después de salir de La Virginia, el conductor del bus se le adelantó a una volqueta de color amarillo y en medio de esa maniobra un “carrito” que venía se chocó contra el bus; iv) todo el viaje miró hacia al frente a ver qué ocurría y vio cuando el conductor de bus se le adelantó la volqueta, posiblemente porque tenía afán; v) las condiciones de visibilidad del sector eran buenas; vi) hizo referencia a las lesiones que sufrió al igual que otros afectados; vi) no escuchó pitos ni frenos de ningún vehículo; vii) al mes del accidente rindió una entrevista con un investigador, donde refirió la maniobra de adelantamiento que hizo el procesado; viii ) la buseta iba rápido pero no sabe a qué velocidad; ix) el “carrito” fue a dar contra la buseta, y su conductora quedó con el parabrisas del vehículo de servicio público encima del parabrisas de su automóvil; x) la buseta quedó en el carril derecho y salió contra la swinglea; y xi) el accidente ocurrió en el lado derecho cuando uno va subiendo de la Virginia hacia Cerritos y la conductora del carro no tuvo la posibilidad de esquivar al bus porque a su lado había una cerca y un barranco.

6.6.3 Los apartes más significativos del relato del guarda de tránsito Alexis Fernando Reyes García, son los siguientes: i) el hecho se presentó en la vía Cerritos Cauya kilómetro 5 más 940 metros sector Hato Viejo, el 20 de junio de 2014 a esos de las 3:40 de la tarde y en los mismos resultó una persona muerta y hubo varios lesionados que se mencionaron en el informe del primer respondiente que fue el Intendente Jaime González, del cual no conocía su paradero actual; iii) luego del reporte fueron al lugar del hecho donde se observó una buseta de servicio público y un vehículo particular el cual estaba al costado derecho de la calzada sentido La Virginia y de Cerritos; iv) el vehículo particular estaba sobre la zona verde, con su conductora muerta que quedó aprisionada en ese automotor; v) la buseta se hallaba atravesada sobre el carril derecho y una parte sobre la berma y sobre la zona verde; vi) se hizo inspección al lugar y se realizó un plano topográfico del lugar de los hechos con medidas de ubicación de los vehículos (exhibió ese plano en su celular y lo explicó) donde se indicaban los puntos de referencia, la trayectoria de los rodantes y otros datos, vi) el hecho ocurrió en una recta que estaba demarcada horizontalmente por una doble línea continua de color amarillo, que indica que era de doble sentido de tránsito y la línea doble continua indica que no se puede pasar al otro carril o adelantar; vii) la buseta estaba ubicada en el carril derecho en el sentido La Virginia y Cerritos; viii) no recuerda haber visto huellas de frenado; viii) la diligencia la realizó con el intendente Wilson Jiménez Soacha, que fue el perito fotógrafo; ix) el punto de impacto posible fue en el carril derecho, sentido La Virginia - Cerritos, muy seguramente en ese carril derecho; x) la hipótesis que se consignó inicialmente en el informe fue la “104” o sea adelantar invadiendo carril sentido contrario, para el vehículo No. 1 (carro particular) con base en lo dicho por el conductor del bus y por el primer respondiente que fue el intendente González; xi) luego realizó otro informe, por orden de la FGN; xiii) sobre los puntos de impacto expuso que en el vehículo No. 1 se encontraba en la parte anterior delantera lado derecho y el vehículo No. 2 en la parte delantera o anterior lado derecho, lo que indica que la colisión fue al lado contrario al del conductor; xii) el informe que elaboró se hizo con base en las versiones de los testigos, donde se dijo que había un señor que conducía una volqueta que había presenciado los hechos y un motociclista, quienes observaron que el motorista de la volqueta venía en la ruta del sentido "Y" hacia Cerritos, a una velocidad era mínima por ser un vehículo pesado y este señor manifestó que el conductor de la buseta lo adelantó, y que en sentido contrario venía el vehículo particular, por lo cual se imagina que la conductora del carro pequeño al observar que la buseta venía obre el carril contrario trato de hacer una maniobra evasiva tomando el lugar de la vía que estaba vacío, con tan mala suerte que él conductor de la buseta también tomó su carril derecho lo que produjo la colisión; xiii) por esa razón se varió la hipótesis inicial del Intendente González y se concluyó con base en las indagaciones del IT. Atehortúa y los testimonios recibidos que quien adelantó e invadió el carril fue el conductor de la buseta que es el vehículo No. 2; xiv) al lado derecho de la vía había como un abismo, por lo cual era imposible que el vehículo pequeño intentara esquivar el bus hacia el lado derecho; xv) las hipótesis de los accidentes pueden variar luego de las investigaciones; xvi) su percepción fue que se presentó una maniobra de adelantamiento y como el vehículo estaba en el carril derecho sentido La Virginia y con base en la versión del intendente Atehortúa que fue el primer respondiente del hecho, se manifestó que posiblemente el vehículo particular era el que había hecho el adelantamiento; xvii) no recuerda cuándo escuchó la versión del conductor de la volqueta; xviii) el abismo se en encontraba en el sentido de la “Y”, entre Cerritos La Virginia lado derecho, y el accidente fue al lado de la zona verde, el lugar del impacto fue sobre la berma sentido La Virginia - Cerritos"; xix) el carro pequeño quedó en sentido diagonal porque muy seguramente si el bus estaba adelantando la volqueta, la conductora del vehículo particular que iba en el lado derecho se encontró con el bus nuevamente en ese carril derecho, ya que la maniobra de ambos fue: del carro pequeño irse hacia el lado que estaba libre que era el carril en sentido contrario y la berma, y el bus retomar a su carril, por lo cual el vehículo de servicio público quedó en diagonal apuntando hacia la zona verde y los impactos fueron en los costados derechos, ya que si hubiera habido un adelantamiento por parte del vehículo particular el impacto hubiera sido frontal y xx) como se dijo en el informe de campo, el vehículo donde iba la persona fallecida iba probablemente por el carril derecho y al ver un obstáculo de mayor masa y dimensión se puede deducir que su maniobra fue tomar el carril contrario donde estaba la zona verde y ahí se produjo el impacto sobre la berma.

6.6.4 El Perito en física David Ricardo Novoa Santa (ingeniero en física), expuso lo siguiente: i) realizó un informe técnico de reconstrucción, sobre el accidente de tránsito que ocurrió el 20 de junio de 2014 en la vía que conduce Cerritos vía Cauya el kilómetro 5 más 940 metros, con base en los EMP y EF analizada, para establecer sus posibles causas; ii) en ese informe se identificó el vehículo No. 1 que era un Chevrolet modelo 2010, Aveo Emotion, de placas PFD 494, color plata, conducido en ese momento por Carolina Cardona López, quien falleció producto del accidente; y el No. 2 que es vehículo marca Agrale, modelo 2006, de placas SJS696, color azul marfil, el cual era conducido al momento del accidente por ARZ; iii) en el informe se incluyeron las señalizaciones en la vía, el punto de referencia y las medidas que se tomaron para colocar los vehículos en su posición final y se hizo el respectivo levantamiento topográfico y se consignaron las características de la vía; iv) en el lugar del accidente se encontraron dos señales de velocidad máxima de desplazamiento 70 km/h y dicha señal está en el sentido Cerritos Cauya, y una señal de prohibido sobrepasar en sentido contrario es decir Cauya Cerritos, lo mismo que señales de doble línea central de división de carril y líneas de borde; v) de acuerdo al informe policial de Policía de Tránsito se puede decir que la vía se encontraba seca en el momento del accidente y que metros atrás del lugar donde se presentó el suceso había una doble línea amarilla; vi) se refirió los daños de los vehículos, conforme a las fotografías que observó, aunque aclaró que no se practicó un peritaje sobre esos desperfectos pero se evidenciaba de las imágenes que observó que el vehículo particular presentaba una destrucción total por el impacto contra el bus y algunas abolladuras en la parte trasera y sus daños eran especialmente en la frontal pero más hacia la parte derecha, y otros causados por el impacto contra unos árboles y se pudo determinar que sufrió daños en la parte delantera especialmente en su centro, el “bomper” y otras piezas de la parte frontal; vii) según las fotografías que observó los automotores quedaron en el carril izquierdo; el vehículo particular quedó por fuera de la vía de ese carril , en el sentido Cerritos - Cauya y se golpearon de manera diagonal sobre todo al lado del carril izquierdo; viiii ) al referirse a las conclusiones de su estudio expuso que el vehículo particular (vehículo No.1) venía por la vía Cerritos - Cauya por el carril derecho aproximadamente sobre el kilómetro 5 más 940 metros y que al salir de la curva que se veía en una fotografía hacia la derecha, probablemente su conductora vio el bus (vehículo No, 2) que se desplazaba en sentido contrario Cauya - Cerritos sobre el carril de ella, por lo cual para evitar el riesgo hizo una maniobra evasiva hacia la izquierda, momento en el cual el conductor del bus al ver el vehículo pequeño giro hacia la derecha para tomar su carril y en ese momento se generó el impacto entre la parte frontal de los dos vehículos, que quedaron en la posición final que se observaba en las fotografías; ix) según las imágenes que observó, hubo huellas de arrastre del vehículo particular que probablemente fueron generadas por el mayor tamaño del automotor de servicio público, que no fueron mencionadas en el informe de la autoridad de tránsito. Igualmente mencionó lo relativo a su posible ubicación en el momento del accidente; x) no fue posible calcular la velocidad exacta en la cual se desplazaban los vehículos pero si era posible hacer un cálculo de velocidad mínima del bus teniendo en cuenta la distancia que recorrieron los vehículos hasta la posición final que con base en el arrastre del vehículo particular, se estimó entre 46 y 49 k/ph, con base en los daños sufridos por ambos automotores; xi) en lo referente a la visibilidad se aprecia que antes del impacto, el vehículo Aveo se desplazaba en sentido Cerritos - Cauya y venía por una curva hacia la derecha la cual no le permitía a su conductora observar a la buseta, ya que la vía presentaba una elevación; xii) la distancia entre la finalización de la curva y el área de impacto se calculó en 31 metros a los cuales la persona fallecida pudo ver el vehículo de servicio público; xiii) la reconstrucción analítica del accidente y la animación que anexó, se hizo con medios matemáticos y físicos y de acuerdo a las evidencias a las que se refirió, incluyendo datos tomados del informe policivo e igualmente se visitó el lugar de los hechos que no presentaba cambios sustanciales frente a lo descrito en el informe del accidente; xiv) la velocidad probable del automotor de servicio público se obtuvo mediante ecuaciones como consta en su informe; xv) no puede pronunciarse sobre las razones por las cuales la conductora del vehículo particular reaccionó de la manera que lo hizo, pero se deduce que antes del accidente iba por el carril derecho y que al momento de la colisión quedó sobre el carril izquierdo; xvi ) no tuvo acceso a las deformaciones de los vehículos 1 y 2, por lo cual solo calculó la velocidad mínima probable del bus; xvii) según su concepto, el vehículo de menor tamaño fue arrastrado por el de mayor tamaño, en razón del impacto que sufrió contra una masa mayor; xviii) si se dijo que producto del impacto el vehículo que retrocedió o se arrastró fue el particular, dicho arrastre se dio por el impacto de una masa mayor, por lo cual sería físicamente improbable decir que el vehículo particular fue quien arrastró al bus, a menos que su conductor lo hubiera retrocedido; xviii) de su estudio se desprende que la conductora del vehículo Aveo no giró hacia la derecha porque había una zona verde; ixx) la animación que hizo es una guía visual y no una simulación del accidente, ya para hacerla necesitaría de muchas variables; y xx) no puede precisar cuál era el peso exacto del bus al momento del accidente porque no sabe cuántos pasajeros llevaba, pero calcula que puedes ser de 2 toneladas o más, mientras el vehículo tipo Aveo podría estar entre los 800 kilogramos y 1000 kilogramos. (Se incorporó su informe como prueba de la FGN).

6.6.5 Por su parte el acusado ARZ expuso lo siguiente: i) el día de los hechos se dirigía desde Medellín hasta Armenia; ii) el accidente ocurrió a eso de las 15. 20 o 15.40 horas ; iii) en ese momento llevaba unos 15 o 17 pasajeros ; iv) al entrar a una curva vio el automóvil pequeño que le invadió su carril; v) la conductora de ese vehículo se asustó porque iba a alta velocidad y esquivando una moto que iba su lado derecho y por eso venía en zig – zag; iii) admitió que hizo una maniobra de adelantamiento antes de la colisión, pero fue como 100 metros atrás: iv) cuando vio al automóvil iba por su carril que era el derecho y el accidente ocurrió porque la señora que manejaba el vehículo particular invadió su carril que era el derecho; v) si la conductora del carro no se hubiera asustado, no habría ingresado a su carril ; vi) el carro con el que se chocó venía como a 60 km/h y él iba como a 45 o 50 km/h; vii) si la ocupante del carro hubiera venido a menor velocidad habría podido ubicarse en su carril o se habría detenido; viii) como la victima venía haciendo zigzag en su carril, no le dio tiempo de frenar ya que iba entrando a una curva y no tenía mucha visibilidad, por lo cual intentó girar a la derecha pero no tuvo tiempo de hacerlo; ix) reconoció que antes de la colisión había adelantado a una volqueta, pero realizó esa maniobra con cuidado y en ese lugar podía hacer ese adelantamiento; x) como el vehículo que lo impactó era más bajo, se metió por debajo de la buseta que “se tranco”, y ahí se produjo el golpe que fue un “contramarchazo” porque fue de frente; xi) luego de la colision trató de prestarle auxilio a la conductora del carro pequeño y a sus pasajeros; xii) para la hora en que se presentó el accidente llevaba 7 horas manejando; xiii) vio las líneas amarillas que estaban en la vía que eran continuas y al borde las dos rayas blancas que son las bermas y la señal de tránsito que indicaba 70 km/h, a su derecha después de la raya blanca había una zona verde y a su izquierda otra zona verde también, y una montaña pequeña adelante que tapaba la visión; xiv) cree que la señora del automóvil no lo vio antes, porque ella no tenía mucha visibilidad y si hubiera ido por su lado no habría sucedido nada pero al ir por el lado izquierdo no se pudo ubicar; xv) no supo qué pasó con la motocicleta a la que se refirió, ni vio que viniera detrás del carro particular; y xvi) adelante del sitio del accidente había una curva a su izquierda y el automóvil apareció por esa curva invadiendo su carril.

6.6.6 La defensa presentó en el juicio al perito en física Diego Manuel López Morales quien expuso lo siguiente: i) realizó una reconstrucción del accidente, basada en las leyes de la física y la matemática para establecer su secuencia y sus causas, el cual se sustentó en el informe policial de tránsito, unas fotos del lugar de los hechos y unos “informes internos” de su empresa; ii) la vía donde ocurrió la colisión era curva, casi plana, con una pendiente muy leve entre 1 y 2 grados, estaba seca en el momento de los hechos, y presentaba señalización de velocidad 70 km/h, con una línea de borde blanca y una línea doble central amarilla en el sentido en que se desplazaba el automóvil y en el carril por donde venía la buseta había una línea doble pero continua a la derecha y discontinua a la izquierda en el sentido en que se transitaba ese vehículo; iii) se refirió a la posición relativa de impacto de ambos automotores y lugar de los carros donde se produjo la colisión y al área de impacto que fue el en el carril de desplazamiento de la buseta; iv) según su estudio en el momento del impacto el carro particular venía entre 50 y 55 km/h y la buseta entre 43 y 57 k/ph, aclarando que podían oscilar en esos rangos; v) leyó apartes de su concepto, según el cual accidente ocurrió porque la conductora del vehículo 1 que era el automóvil particular al salir de una curva ocupó el carril por donde venía la buseta (vehículo 2), que fue la hipótesis planteada en el informe policivo sobre el accidente; vi) la posición de la buseta indicaba que al momento del impacto estaba en su carril, y que si su conductor hizo alguna maniobra de adelantamiento, la realizó mucho antes del lugar de la colisión, cuando ya se encontraba sobre su vía; vii) el vehículo “Aveo” podía tener un peso de entre 1200 a 1300 kg y el bus con sus pasajeros y carga podía tener un peso aproximado de 4500 a 5000 kilogramos al momento de la colisión; viii) según su informe, el bus quedó sobre su carril levemente orientado a la derecha y luego del impacto los dos vehículos se desplazaron unidos hacia la derecha de la vía, lo que se explicaba por la mayor masa del vehículo de servicio público que no recibió el impacto de frente, sino en un costado, lo que hizo que realizara un giro hacia la derecha y quedara atravesado en la vía, pero no hubo retroceso de la buseta; ix) cree que el automóvil se fue hacia el carril contrario, y su conductora pudo perder el control posiblemente al frenar en la curva donde tenía su visibilidad disminuida, por un adelantamiento o porque percibió el riesgo al ver la buseta, pero si ese vehículo hizo un adelantamiento tuvo que haber sido mucho más atrás del lugar del accidente, y pudo regresar a su carril, aunque no puede precisar lo que ocurrió antes del impacto, ya que no se contaba con la información suficiente; xi) no le aportaron huellas de frenada de los dos vehículos; xii) con su reconstrucción formula una opinión sobre la causa del accidente, y el bus estaba en su carril al momento del hecho, lo que indica que si el carro “Aveo” no hubiera invadido la calzada de la buseta no se habría presentado el accidente, aunque no sabe por qué la persona que manejaba el carro pequeño hizo esa maniobra; xiii) la parte trasera de la buseta quedó sobre la línea que divide la calzada y no en el otro carril y esa fue la posición final en la que resultaron los vehículos después del choque, lo que hizo que el vehículo de servicio público girara hacia la derecha por lo cual quedó un poco atravesado sobre la línea que divide las dos calzadas; xii) ninguno de los conductores podía ver al otro vehículo antes de llegar a la curva; xiii) en una colisión se suman las masas y la velocidad de ambos vehículos y en el instante de la colisión la buseta estaba levemente girada hacia la derecha, lo que significa que su conductor hizo una maniobra para virar hacia ese lado, que ese giró no fue superior a 4 o 5 grados y fue hecho en un espacio corto donde no se daban las características para que ese vehículo dejara una huella por esa maniobra". (*El perito se refirió continuamente a su informe, que no se introdujo como base de opinión pericial ni fue anexado al expediente, pero que se entiende era conocido por la delegada de la FGN que se refirió reiteradamente a ese documento).*

6.7 En atención a la argumentación del recurrente hay que manifestar en este caso específico, existen dos testigos directos de los hechos que fueron el señor Mario José Segura Vergara y la víctima Diana Marcela Tapasco Díaz, quienes fueron concluyentes de manifestar que el acusado… ARZ fue el responsable del accidente, en el cual perdió la vida la señora Carolina Cardona López, y resultaron lesionados Diana Marcela Tapasco Díaz, Ronald Fernando Marín García y Marta Cecilia Bermúdez Atehortúa, ya que estas personas fueron claras al exponer que el accidente se produjo por la imprudencia del procesado que conducía un bus de la Flota Occidental, quien antes de llegar a una curva y en un sector donde había línea continua que no permitía esa maniobra, adelantó el carro conducido por el señor Segura, quien fue más preciso en su declaración e indicó que vio que el carro que conducía la señora Cardona comenzó a hace zig-zag y que en ese momento el vehículo de servicio público se dirigió a tomar su carril, lo cual también hizo la ocupante del carro particular, situación que propició la colisión, agregando el señor Segura que si no hubiera disminuido la velocidad, la buseta se habría estrellado contra la volqueta que él manejaba.

6.7.1 Las situaciones manifestadas por estos testigos fueron confirmadas con el testimonio del guarda de tránsito Alexis Fernando Reyes García, quien explicó que si bien es cierto inicialmente se había consignado como causa probable del accidente el hecho de que la conductora del vehículo particular realizó una maniobra imprudente de adelantamiento con lo cual invadió el carril por donde venía el vehículo conducido por el procesado, por lo cual se consignó: *“Vehículo 01 (particular) Código 104. Adelantar invadiendo carril sentido contrario*”[[6]](#footnote-6), luego se hicieron otras indagaciones que permitieron establecer que el señor Segura Vergara venía conduciendo su volqueta a una velocidad mínima ya que era un vehículo pesado y que fue adelantado de manera imprudente por el bus conducido por ARZ, y que por tal razón la conductora del carro particular para tratar de evitar el rodante de servicio público, realizó una maniobra evasiva para tratar de ingresar al lugar de la vía que estaba vacía, al cual también regresó el carro que manejaba el procesado, quien ejecutó el rebasamiento en una vía donde había una señal de doble sentido, que indicaba que estaba prohibido hacer esa maniobra, lo cual permitía modificar la hipótesis inicial de la causa del accidente indicando que este se había producido por el acto imprudente del conductor del bus.

6.7.2 Debe advertirse que en el expediente remitido por el despacho de conocimiento no aparece la fijación fotográfica que se hizo el día del accidente, pero en el informe de reconstrucción[[7]](#footnote-7)que se hizo por parte del perito David Ricardo Novoa Santa, por solicitud del apoderado de una de las víctimas, se hace referencia al plano topográfico, y las fotografías tomadas el día de los hechos, que indican lo siguiente: i) el accidente se produjo al final de una vía recta que conduce de Cerritos a “Cauya” a la altura del km 5.940, lo que coincide con lo consignado en el escrito de acusación; ii) al final de esa vía había una curva, zona verde y un pequeño montículo; iii) en el sector existían señales verticales de velocidad máxima de 70 km/h y de prohibición de adelantar; y iv) había una zona montañosa que no le permitía a la conductora del carro tener visibilidad hacia el lugar donde terminaba la curva o por delante de ella.

Con base en esas evidencias el citado perito manifestó al referirse a las conclusiones de su estudio que: i) el vehículo particular (vehículo No.1) venía por la vía Cerritos - Cauya por el carril derecho aproximadamente sobre el kilómetro 5 más 940 metros y que al salir de la curva que se veía en una fotografía hacia la derecha, probablemente su conductora vio el bus (vehículo No, 2) que se desplazaba en sentido contrario Cauya - Cerritos sobre el carril de ella, por lo cual para evitar el riesgo hizo una maniobra evasiva hacia la izquierda, momento en el cual el conductor del bus al ver el vehículo pequeño giró hacia la derecha para tomar su carril y en ese momento se generó el impacto entre la parte frontal de los dos vehículos, que quedaron en la posición final que se observaba en las fotografías; ii) según las imágenes que observó, hubo huellas de arrastre del vehículo particular que probablemente fueron generadas por el mayor tamaño del automotor de servicio público, que no fueron mencionadas en el informe de la autoridad de tránsito. Igualmente mencionó lo relativo a su posible ubicación en el momento del accidente; iii) no fue posible calcular la velocidad exacta en la cual se desplazaban los vehículos pero si era posible hacer un cálculo de velocidad mínima del bus teniendo en cuenta la distancia que recorrieron los vehículos hasta la posición final que con base en el arrastre del vehículo particular, se estimó entre 46 y 49 km/h, con base en los daños sufridos por ambos automotores; iv) en lo referente a la visibilidad se aprecia que antes del impacto, el vehículo Aveo se desplazaba en sentido Cerritos - Cauya y venía por una curva hacia la derecha la cual no le permitía a su conductora observar a la buseta, ya que la vía presentaba una elevación; y v) no podía pronunciarse sobre las razones por las cuales la conductora del vehículo particular reaccionó de la manera que lo hizo, pero se deduce que antes del accidente iba por el carril derecho y que al momento de la colisión quedó sobre el carril izquierdo.

6.7.3 Las pruebas anteriormente enunciadas dejan sin piso las manifestaciones defensivas del procesado AIT, quien le atribuyó la culpa del accidente a la conducta de la hoy occisa, manifestando que si había adelantado la volqueta, pero que lo hizo 100 metros antes del sitio donde se produjo el impacto, ya que esta afirmación aparece desvirtuada con lo dicho por los testigos Mario José Segura, quien dijo que el bus lo estaba adelantando, que en ese momento vio que el carro pequeño empezó a hacer zig – zag (lo que se explica porque el afán de su conductora era evitar la inminente colisión) el acusado dirigió la buseta nuevamente hacia su carril, y que ahí fue donde impactó contra el carro particular, fuera de que la testigo Diana Marcela Tapasco Díaz igualmente fue clara al manifestar que el accidente se produjo de manera inmediata a la maniobra de adelantamiento, por lo cual se considera falsa la versión del procesado, en el sentido de que la ocupante del vehículo pequeño ingresó a su carril, porque estaba adelantando una motocicleta de manera irregular.

A su vez con las fotografías tomadas luego del accidente, que se incorporaron al informe del perito Novoa Santa, queda claro que en el sector había una señal de prohibición de adelantar que fue desconocida por el acusado, con lo cual vulneró específicamente el artículo 73 del CNT, que dispone que ese tipo de maniobras no se pueden hacer: *“En los tramos de la vía donde exista línea separadora central continua o prohibición de adelantamiento”.*

6.7.4 Las pruebas presentadas por la FGN en especial las declaraciones de la señora Díaz Tapasco quien también fue víctima del hecho y de un testigo imparcial como el señor Segura, quien manejaba la volqueta que estaba sobrepasando el acusado en un lugar donde era prohibido, quienes tienen la calidad de testigos directos de lo sucedido en los términos del artículo 402 del CPP, igualmente desvirtúan las conclusiones del informe del perito en física Diego Manuel López Morales (documento que no fue ingresado en el juicio, como lo admite el mismo recurrente, pero que era conocido por la Fiscal quien se refirió al mismo en su contrainterrogatorio), ya que el citado perito trató de sustentar la tesis inverosímil del acusado, manifestando que: i) el accidente se presentó porque la conductora del vehículo 1 que era el automóvil al salir de una curva ocupó el carril por donde venía la buseta (vehículo 2), que fue la hipótesis planteada en el informe policivo sobre el accidente; ii) la posición de la buseta indicaba que al momento del impacto estaba en su carril, y que si su conductor hizo alguna maniobra de adelantamiento, la realizó mucho antes del lugar de la colisión, cuando ya se encontraba sobre su vía; iii) según su informe, el bus quedó sobre su carril levemente orientado a la derecha y luego del impacto los dos vehículos se desplazaron unidos hacia la derecha de la vía, lo que se explicaba por la mayor masa del vehículo de servicio público que no recibió el impacto de frente, sino en un costado, lo que hizo que realizara un giro hacia la derecha y quedara atravesado en la vía, pero no hubo retroceso de la buseta; iv) el automóvil se fue hacia el carril contrario, y su conductora pudo perder el control posiblemente al frenar en la curva donde tenía su visibilidad disminuida, por un adelantamiento o porque percibió el riesgo al ver la buseta, pero si ese vehículo hizo un rebasamiento tuvo que haber sido mucho más atrás del lugar del accidente, y pudo regresar a su carril, aunque no puede precisar lo que ocurrió antes del impacto, ya que no se contaba con la información suficiente; y v) el bus estaba en su carril al momento del hecho, lo que indica que si el carro “Aveo” invadió la calzada de la buseta no se habría presentado el accidente, aunque no sabe por qué la persona que manejaba el carro pequeño hizo esa maniobra.

6.8 En consecuencia, al valorar la prueba recaudada, se puede concluir que el señor ARZ, quien el día de los hechos investigados conducía el bus que colisionó con el vehículo conducido por Carolina Cardona López (fallecida en el accidente), actuó en forma irregular en la vía al llevar a cabo una maniobra de adelantamiento de la volqueta que manejaba Mario José Segura, invadiendo el carril por donde venía la señora Cardona, en un lugar donde era prohibido hacerlo, lo que hizo que esa infortunada dama tratara de evitar el impacto con el vehículo conducido por el procesado, tomando hacia su izquierda, al tiempo que ARZ dirigió nuevamente el bus hacia su carril derecho, propiciando la colisión en la cual además resultaron heridos tres de sus pasajeros, lo que indica claramente que acusado faltó a su deber de cuidado e incrementó el riesgo permitido al realizar esa maniobra sin precaución, máxime si se hallaba cerca de una curva, lo que tuvo injerencia directa en el resultado que se produjo, situación que en cierto modo fue admitida por el procesado, quien reconoció que si hizo la maniobra de adelantamiento de la volqueta, pero trató de justificar su conducta aduciendo que lo había hecho 100 metros antes del punto de la colisión, lo cual para la Sala fue desvirtuado con la prueba practicada en el juicio.

6.9 Por lo tanto 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* existía prueba suficiente para declarar la responsabilidad del procesado, puesto que con la referida maniobra de adelantamiento realizó un acto contrario a sus deberes en el ejercicio de una actividad riesgosa como la conducción de automotores, lo que conllevó al resultado que se produjo, lo cual permite subsumir su conducta en el tipo de lesiones personales en modalidad culposa.

6.9.1 Sobre ese punto se debe hacer referencia a la posición particular del señor ARZS 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.”*

6.9.2 En ese contexto se debe entender que el señor ARZ estaba realizando labores de conducción de un vehículo automotor cuando se presentó el accidente en el cual se produjeron las lesiones sufridas por las víctimas, lo que constituye 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…”.*

6.9.3 En ese orden de ideas, se concluye que si el procesado hubiera observado la debida diligencia y se hubiera abstenido de llevar a cabo la maniobra de adelantamiento de la volqueta que lo precedía, no se habría presentado la colisión con el vehículo particular 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 del acusado y las lesiones sufridas por los afectados.

6.9.4 De ese modo no es dable concluir que el señor ARZ se encuentre eximido de responsabilidad, ya que no se probó la existencia de una situación de autopuesta en peligro, atribuible a la conductora del vehículo particular, toda vez 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”.*

6.9.5 A su vez, en virtud de las mismas circunstancias anotadas, se puede concluir que la conducta de la conductora del automóvil, 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…”.*

6.10 En consecuencia se concluye que el juez de primer grado actuó acertadamente al condenar al procesado JAAL, por la conducta de lesiones personales en modalidad culposa, salvo en la parte relativa a la declaratoria de responsabilidad por las lesiones sufridas por la señora Diana Marcela Tapasco Díaz y el señor Ronald Fernando Marín García, ya que la *A quo,* no advirtió que por tratarse de lesiones con incapacidad menor a 60 días, sin secuelas, que constituyen delito querellable, se debía agotar previamente el tramite previsto en el artículo 522 del CPP, como requisito de procedibilidad de la acción penal, como se explicó en el apartado 6.3 de esta decisión, lo que obliga a decretar la cesación de procedimiento en favor del acusado por la afectación de la integridad de esas dos personas, y a modificar la pena que se le impuso, como se dispondrá en la parte resolutiva de esta decisión.

**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:** Se ordena la CESACIÓN DE PROCEDIMIENTO en favor del acusado ARZ, por las lesiones sufridas por Diana Marcela Tapasco Díaz y Ronald Fernando Martín García, ya que la FGN no acreditó el cumplimiento del requisito de procedibilidad de la acción penal frente a estas dos víctimas, previsto en el artículo 522 del CPP, como se explicó en el apartado 6.3 de esta decisión. Contra esta decisión procede el recurso de reposición.

**SEGUNDO: CONFIRMAR PARCIALMENTE** la sentencia de primer grado dictada contra el mismo procesado, en lo que atañe a las lesiones sufridas por la señora Martha Cecilia Bermúdez Atehortúa, con la salvedad de que con base en lo manifestado en el numeral anterior y teniendo en cuente el marco punitivo fijado en la sentencia de primera instancia, la pena a imponer a ARZ será reducida a 3 meses de prisión por la violación del artículo 114, inciso 1º del CP, quedando la misma en 6 meses y la multa de 4.66 smlmv. Por igual período se impondrá la inhabilitación para el ejercicio de derechos y funciones públicas. En cuanto a la privación de conducir vehículos automotores y motocicletas, que fue fijada inicialmente en 20 meses, esta será reducida proporcionalmente al desaparecer el concurso de conductas punibles, para ser fijada en 13 meses y 10 días. Contra este acápite de la decisión de primera instancia, procede el recurso de casación.

**TERCERO: DISPONER** que en atención a lo dispuesto por el Consejo Superior de la Judicatura en el artículo 4º del Acuerdo PCSJA20-11518 del 16 de marzo de 2020 y en la Circular CSJRIC20-75 expedida por el Consejo Seccional de la Judicatura de Risaralda, no se realizará audiencia de lectura de la presente determinación, y por ende esta decisión se le notificará por la Secretaría de esta Sala vía correo electrónico a las partes e intervinientes.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

**JAIRO ERNESTO ESCOBAR SANZ**

Magistrado

**MANUEL YARZAGARAY BANDERA**

Magistrado

**JORGE ARTURO CASTAÑO DUQUE**

Magistrado

1. Folio 93 [↑](#footnote-ref-1)
2. Folio 87 [↑](#footnote-ref-2)
3. Folio 55 [↑](#footnote-ref-3)
4. Folios 60 a 61 [↑](#footnote-ref-4)
5. El 11 de octubre de 2018 se decretó la preclusión por el homicidio culposo de la señor Cardona López, con base en lo dispuesto en el artículo 42 de la Ley 600 de 2000.(Folios 16 a 17) .En providencia del 13 de noviembre de 2018 . M.P. Jorge Arturo Castaño Duque es Corporación negó el recurso de apelación que interpuso el apoderado de la víctima Diana Marcela Tapasco Díaz, contra esa decisión (Folios 22 a 25).Mediante providencia del 29 de noviembre de 2018, con ponencia del mismo Mg, se consideró que como consecuencia de la preclusión decretada y al subsistir los cargos contra el procesado por la conducta de lesiones personales, la actuación debería ser conocida en lo sucesivo por un juzgado penal municipal. [↑](#footnote-ref-5)
6. Pese a que en este informe se menciona que esa fue la versión del testigo Danilo Santos Cardona, no aparece ninguna entrevista tomada a este ciudadano, ni se contó con su declaración en el juicio. [↑](#footnote-ref-6)
7. Folios 72 a 81 [↑](#footnote-ref-7)