



SALA PENAL DE DECISIÓN

PROCESO: 05001 60 00248 2015 07765
DELITO: Lesiones personales culposas
CONDENADO: OSCAR JHOVANNY MARTÍNEZ SANABRIA
PROCEDENCIA: Juzgado Cuarenta y Seis Penal Municipal de Medellín
OBJETO: Apelación de sentencia condenatoria
DECISIÓN: CONFIRMA
M. PONENTE: Rafael M Delgado Ortiz
Sentencia Nro. 31
Aprobada Acta Nro. 184

Medellín, veintiséis (26) de agosto de dos mil veintidós

ASUNTO POR TRATAR

Se decide el recurso de apelación presentado por el defensor de **OSCAR JHOVANNY MARTÍNEZ SANABRIA** en contra de la sentencia del quince (15) de julio de dos mil veintidós, proferida por la Juez Cuarenta y Seis Penal Municipal de Medellín, por medio de la cual lo condenó, como autor material, del delito de Lesiones personales culposas, imponiéndole la pena principal de trece (13) meses de prisión, multa equivalente a siete (7) salarios mínimos legales mensuales vigentes para el año 2015, prohibición para conducir vehículos automotores por un periodo de diecinueve (19) meses e inhabilitación de derechos y funciones públicas por el mismo lapso de la

pena restrictiva de la libertad, concediéndole la suspensión condicional de la ejecución de la pena.

ANTECEDENTES FÁCTICOS

Los hechos jurídicamente relevantes, plasmados en el escrito de acusación, se dice, tuvieron ocurrencia a eso de las 07:40 a.m. del siete (7) de febrero de dos mil quince, en inmediaciones de la carrera 50, con calle 25 de esta ciudad, cuando Nelson Guillermo López Cardona, quien transitaba por zona peatonal conduciendo una carretilla cargada con combustible, fue atropellado intempestivamente por el vehículo tipo motocarro de placas 839 ACV.

Como consecuencia de ello López Cardona resultó lesionado en su integridad física y, conforme a reconocimiento médico legal realizado el 31 de marzo de 2016, se determinó una incapacidad legal definitiva de 180 días, con secuelas de carácter permanente consistentes en deformidad física que afecta el cuerpo, perturbación funcional de miembro inferior derecho y perturbación funcional de órgano de la locomoción.

ANTECEDENTES PROCESALES

El dieciséis (16) de septiembre de dos mil diecinueve, se corrió traslado del escrito de acusación al imputado, su defensor, la víctima y su representante judicial, sin que el primero aceptara los cargos formulados.

PROCESO: 05001 60 00248 2015 07765
DELITO: Lesiones personales culposas
CONDENADO: OSCAR JHOVANNY MARTÍNEZ SANABRIA
OBJETO: Apelación de sentencia.
DECISIÓN: CONFIRMA

El escrito de acusación correspondió por reparto al Juzgado Cuarenta y Seis Penal Municipal de Medellín, donde se realizó la audiencia concentrada en sesiones del dieciséis (16) de diciembre de dos mil diecinueve y el seis (6) de mayo de dos mil veintiuno.

El juicio oral se materializó los días tres (3), veintiocho (28) de junio y once (11) de julio de dos mil veintidós, fecha en la que se anunció sentido de fallo de carácter condenatorio y se realizó audiencia de individualización de pena.

El quince (15) de julio del presente año, se emitió la sentencia condenatoria, de la cual se dio traslado el dieciocho (18) de los mismos mes y año y dentro del término legal, esto es, el veinticinco (25) de julio hogaño, el defensor interpuso el recurso de apelación que ahora se resuelve.

LA SENTENCIA IMPUGNADA

El quince (15) de julio de dos mil veintidós, la Juez Cuarenta y Seis Penal Municipal de Medellín, dictó fallo de condena, acorde con el anuncio previo, en contra de **OSCAR JHOVANNY MARTÍNEZ SANABRIA** al hallar demostrada, no solo la materialidad de la infracción sino la responsabilidad del acusado en su realización.

En relación con el análisis probatorio, indicó que para acreditar la teoría del caso respecto a que la lesión que sufrió Nelson Guillermo López Cardona, el día 7 de febrero de 2015,

devino como consecuencia del actuar imprudente de MARTÍNEZ SANABRIA, al arrollarlo con el vehículo que conducía, se escuchó la versión del propio denunciante, Walter Brand Tapias Escobar, así como del agente de tránsito Oscar Darío Zapata.

Como testigos de la defensa, comparecieron Ana Cecilia Botero Montes, en calidad de jefe del acusado y declaró en juicio el propio inculcado.

Afirmó que la prueba de cargo resultó suficiente, para acreditar que el accidente de tránsito en el que MARTÍNEZ SANABRIA, le causó lesiones a López Cardona, ocurrió en una berma, pues así lo sostuvieron los testigos de cargo, significando ello que al denunciante debe considerársele como un peatón, por cuanto de conformidad con el artículo 2 del Código Nacional de Tránsito, una berma es: "*parte de la estructura de la vía, destinada al soporte lateral de la calzada para el tránsito de peatones, semovientes y ocasionalmente al estacionamiento de vehículos y tránsito de vehículos de emergencia*".

Que en virtud de lo anterior, no le asistía razón al defensor, cuando afirmó que López Cardona ostentaba la calidad de conductor, porque de conformidad con el mencionado artículo "*conductor es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo*"; mientras que vehículo es: "*todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público*", sin embargo, la aludida carretilla, no puede considerarse como tal, por cuanto según dio cuenta el agente de tránsito, justamente en respuesta a la defensa, al ser impulsada y

guiada por una persona, debe entenderse que se trataba de un peatón que caminaba sobre la vía.

Por ello, concluyó, le asistió razón a la fiscalía, cuando llamó la atención sobre el hecho de que un peatón necesariamente no tiene que transitar en similar dirección a la que circulan los vehículos. De conformidad con el artículo 57 del Código Nacional de Tránsito, solamente se le exige que al momento de cruzar una vía vehicular lo realice respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no existe peligro para hacerlo, sin que en momento alguno se haya discutido en el juicio oral que lo pretendido por Nelson era cruzar la Autopista Sur, por la que transitaba.

Agregó, que la víctima tampoco incurrió en ninguna de las prohibiciones contenidas en el artículo 58 ibídem, porque podía circular por la berma, sitio que resultaba seguro para las personas encargadas de la reparación de las placas de la canalización del Río Medellín, según lo explicó Tapias Escobar, aquella era ancha siendo el lugar destinado para el almacenamiento de los elementos industriales y punto de encuentro de los compañeros de trabajo.

Acotó que dicho deponente agregó, que:

“En la berma como tal podría el desplazamiento de la carretilla quedar con unos 15 – 20 cm de espacio para ambos lados, o sea 10 cm a lado y lado, después de la línea de la berma”; significando con ello que ningún riesgo de colisión representaba para los vehículos que transitaban en la vía el hecho que una persona que manipulara una carretilla se hallara en esa berma en sentido sur norte.

Ninguna lógica tendría, si fuese como lo propuso la defensa, que, si el peatón hubiese estado transitando por plena vía y no por el referido espacio, con el tráfico del que todos los testigos dieron cuenta que había en la zona para la fecha de los hechos, otro vehículo antes lo habría arrollado también y no habría llegado el punto en que su representado lo hizo, si –como se dice- venía de una zona atrás por la labor que cumplía y no acababa de salir a la ruta en ese momento.

Acotó que, aunque el procesado sostuvo que el accidente de tránsito no se produjo dentro de la berma, el agente de tránsito, pese a que no recordó con precisión el caso, afirmó que, en la Autopista Sur, se hallan algunas bermas, incluso una en proximidades al sitio donde ocurrió el accidente que – no obstante- no fue posible acreditar con el informe.

Pese a lo anterior, no se genera la duda que pretende hacer ver el defensor, sino que, por el contrario, demuestra que las falencias al momento de solicitar las pruebas no le permitieron sacar adelante su tesis defensiva y por el contrario llevaron a que la fiscalía desvirtuara la presunción de inocencia del acusado.

Dice que cuando la defensa se quejó en las alegaciones conclusivas, que no pudo aportar fotografías del sector, para evidenciar la ausencia de la aludida berma, debía entender el despacho que es un reconocimiento de la falencia propia que no puede pretender capitalizar a su favor, cuando erró en la presentación de esa solicitud probatoria, porque nada de aquello que pretendía probar con las evidencias y que le resultaba tan importante, supo

exponer en su oportunidad, e incluso dejó de mencionar, quién podría incorporar la prueba documental, de manera que pudiese cumplirse con la adecuada contradicción de la evidencia; razón que llevó al despacho a no autorizar su incorporación en el juicio oral.

Manifestó que, en todo caso, ninguna circunstancia puso de presente la defensa, para que no se diese credibilidad a la prueba de cargo cuando detalla el lugar y la modalidad en que ocurrió el incidente; circunstancia que debe ser tenida en cuenta en la apreciación de testimonio.

Acotó que el interés en las resultas de este proceso, es el que más le asiste al acusado, porque ello significa que pese a las capacitaciones que recibió por la empresa para la que trabajaba en calidad de conductor, ciertamente en este caso actuó de manera imprudente el 7 de febrero de 2015, en tanto si hubiese conducido por el carril izquierdo de la calzada izquierda de la Autopista Sur respetando la distancia entre el asfalto y la línea que separa la berma, es decir, sin invadirla, no se habría visto en la obligación de obrar como lo reconoció.

Afirmó, que así resultó evidente cuando declaró que para evitar la colisión intentó cambiarse de carril, pero un camión y una moto entre carriles no se lo permitieron, versión que corrobora el dicho del denunciante cuando advirtió que observó al conductor del *motocarro* hacer un movimiento en zigzag para evadir la tractomula; lo que evidencia la infracción al deber objetivo de cuidado.

Consideró que el actuar imprudente del acusado, consistió en invadir la berma por la que circulaba López Cardona, pese a que conocía que esta conducta también estaba prohibida; aspecto en el que también resultó relevante la manifestación de la víctima sobre el hecho de haber observado el conductor del *motocarro* de frente, con la cabeza inclinada al lado izquierdo, hablando por celular, cogido de la tarde.

Así, más allá de la discusión si lo golpeó de frente o por un costado con o sin el guarda-barro, lo cierto es que cada uno de los involucrados observaron el comportamiento del otro durante la vía, lo que le imponía al acusado comportarse conforme al artículo 55 del C.N.T. Fue la inobservancia de ese comportamiento que puso en riesgo la salud e integridad personal de la víctima, quien, itera, era un peatón que se hallaba en el lugar autorizado por la norma, con lo cual no incurrió en la auto-puesta en peligro a la que hace alusión la jurisprudencia citada y que insinuó la defensa.

Por lo expuesto, concluyó, el análisis del nexo causal entre el resultado dañoso que se investiga y el hecho de su causación se probó de la manera como fue imputado por el ente acusador, es decir, vulnerando el deber objetivo de cuidado, y cumpliendo la fiscalía con la promesa de demostrar más allá de duda razonable la ocurrencia del ilícito en cabeza del acusado.

Por tal motivo emitió juicio de reproche en su contra y le impuso las penas ya reseñadas.

DE LA APELACIÓN

El defensor de **OSCAR JHOVANNY MARTÍNEZ SANABRIA** interpuso recurso de apelación en contra de la sentencia de condena que sustentó en el término legal.

Para el efecto hizo una relación de los hecho jurídicamente relevantes, y se refirió a lo manifestado por su representado en el desarrollo del proceso contravencional A000122268-0., en la Inspección de Policía adscrita a la Secretaría de Movilidad de Medellín, que el 11 de julio de 2015, emitió la resolución Nro. 201525546, en la que indicó que el despacho no disponía de elementos de juicio, para endilgar responsabilidad contravencional de tránsito en cabeza de **MARTÍNEZ SANABRIA**, conductor del vehículo de placas 839ACV y Nelson Guillermo López Cardona, quien empujaba la carretilla.

Aduce que la juez de primera instancia señaló que el señor Nelson Guillermo, fue arrollado por el motocarro, que infringió su deber objetivo de cuidado, con una maniobra en zigzag, que invadió la señalada berma; circunstancia fáctica que indica, no es cierta, conforme a la versión rendida por el conductor del motocarro, que trató de evitar la colisión ante la aparición de la carreta en forma imprevisible e irresistible, sorpresiva para el conductor del motocarro, es decir, intentó evitar chocar con la maniobra que describió.

Afirma, que su representado, es una persona honorable, sin antecedentes penales y conductor calificado, preparado como tal e idóneo para la conducción de motocarro, como se estableció en la indagación.

Expone que en los alegatos de las partes, la fiscalía expresó que el acusado actuó de manera imprudente y desatendió el deber objetivo de cuidado, al lesionar con su vehículo la víctima que transportaba la carretilla, mientras se hallaba dentro de la berma, actuando de manera imprudente, al ingresar a ella e interrumpir la trayectoria del peatón, lo que no es acorde a la realidad, en cuanto en el anexo de la resolución contravencional de tránsito, se aportaron dos fotografías, pudiéndose apreciar, en la primera de ellas, que la berma es de una amplitud reducida y apenas suficiente para transitar una persona, y la fotografía número 2, muestra el impacto de la carretilla con la parte inferior izquierda del furgón del motocarro, que al rebotar impacta al operario que la conducía.

Agrega que al salir el carretillero del río, a la vía principal, le correspondía la precaución de observar el flujo vehicular para proceder a ingresar a la vía con la debida seguridad evitando accidentes, lo que no realizó e irrumpió temerariamente en la dirección de marcha que traía el motocarro, sobre el carril correspondiente, ejecutando una acción insegura generadora de la relación de causalidad inductora del siniestro, por lo que si la carretilla y su operador no irrumpen de la forma en que lo hizo, es claro que no se hubiera causado el siniestro.

Indica que en la sentencia de primera instancia se manifiesta que se ha recaudado la prueba necesaria para llegar al convencimiento más allá de toda duda razonable, acerca de la materialidad del hecho investigado, y la responsabilidad de su representado; sin embargo, acota, existe un vacío en la gestión valorativa del actuar de la víctima a la luz del rol de sus actos. Fue Nelson

Guillermo quien salió del río, accedió al carril de la autopista con la carretilla de 1.50 por 90 centímetros de estructura, implemento que sobrepasa el espacio disponible para transitar el peatón y colisionó con el furgón, no siendo arrollado como se insinúa, sino golpeándose la carretilla contra la parte trasera del furgón en la esquina izquierda, parte baja, lo que a su vez da origen a las lesiones de quien la empujaba.

Por ello insiste, la actitud del carretillero en el accidente no es casual sino causal, lo que permite traer el concepto victimal, del tratadista Elías Neuman, en su obra Victimología, Editorial Universidad, El Rol de la Víctima de Tránsito Vehicular, Página 38. Y como dice Mendoza (citado por Jiménez de Assua, Ob, CIT, Página 35), existen factores psicológicos y temperamentales, que se traducen en desatención, temeridad, estupidez, distracción, precipitación, desidia, fastidio, pavor, etc.; que contribuyen a la dinámica del infortunio a la propensión de accidentes de automovilismo en el peatón.

Manifiesta que son cuestiones de hecho de difícil y no convencional dilucidación, a las que debe darse cabal importancia y ser medidas por el juzgador, para alcanzar la mejor comprensión de estos sucesos.

Prosigue afirmando que la adecuación típica, antijurídica y culpable, bien merece una revisión conceptual, al darse en el marco del accidente de tránsito, como en el presente caso, en el que el motocarro transitaba normalmente cumpliendo la normatividad vial, y en su prelación de paso, al llevar el derecho de la vía en dirección norte sur, le surge de manera intempestiva, fortuita, imprevista, la carretilla en contravía, sorprendiéndolo en su ruta viniendo

a chocarlo en un acontecer de segundos, llevando los actores, velocidad de rodamiento, así fuera moderada, a colisionar con un mínimo compromiso de daño estructural a los vehículos y las lesiones corporales del carretillero, pues su vehículo se dio contra la baranda de seguridad, imponiéndose un análisis psicológico de las reacciones instintivas y psicológicas del conductor del motocarro que en el contexto del instinto de conservación, trató de evitar la colisión en maniobra a la derecha que no pudo concluir por el aproximamiento de un camión y una moto entre carriles, siendo esta actuación la única que le era exigible dentro de las circunstancias vivenciales que percibía.

Aduce que, por tanto, la incapacidad y secuelas del lesionado, fueron producto de su actuación imprudente, pues pretender llevar una carretilla de esa dimensión, con bidones, por la angosta franja de terreno, al borde de una vía de alta circulación, exponiéndose al correspondiente peligro, bien puede calificarse como una acción a propio riesgo que tuvo las lesiones conocidas.

Anota que en la sentencia se indicó, que la motocicleta que conducía el acusado le pegó con el guardabarros a la carretilla, olvidando que la motocicleta no tiene guardabarros y no existió un choque frontal, sino la colisión de la carretilla con la parte izquierda inferior del furgón, observación válida para percibir una falencia demostrativa de ser un producto puramente imaginativo, así como se relaciona una ideación sobre el lugar del accidente. Allí no existe espacio para que en el caso de emergencia parquee un vehículo, y entre la mencionada baranda amarilla, y el carril de tránsito de los móviles hay una estrecha franja de terreno apta para pasar una persona con precaución.

Afirma que se menciona a Walter Brand Tapias, como profesional de seguridad de la obra, quien dice, observó el hecho, en contradicción con el informe policial de accidente de tránsito, que indica que no se presentaron testigos, siendo por tanto su versión, carente de veracidad, aunado a su interés de favorecer su propia actividad por la falta de una adecuada prevención de riesgos laborales, aunque también expresó no saber las razones del accidente, agregando que la berma es la línea hacia afuera de la vía definida para paso peatonal, pero en el sitio no existe señalización referente a ello.

Por otra parte, indica que el agente de tránsito Oscar Darío Zapata, dio una versión de recordación, pero no fue testigo presencial del accidente, llegó al lugar posteriormente para el levantamiento de datos y elaborar el IPAT, realizando el croquis, sin que diagramara la existencia de una berma en los términos que se ha pretendido describirla, luego esta desde el punto de vista de la realidad procesal, es inexistente y el guarda a su vez, ubica en el croquis al carretillero sobre el carril de marcha que llevaba el vehículo, mostrando que la carretilla era llevada en contravía o dirección contraria a la que llevaba el motocarro.

Dice que no es de recibo, la apreciación que no obstante estar impulsando una carretilla con carga, debe entenderse solo como peatón, elaborando una ficción que hace desaparecer la carretilla de la escena del accidente, algo contrario a la verdad histórica y procedimental.

Finalmente concluye, insistiendo que fue la conducta imprudente del carretillero, al invadir el carril del vehículo de

PROCESO: 05001 60 00248 2015 07765
DELITO: Lesiones personales culposas
CONDENADO: OSCAR JHOVANNY MARTÍNEZ SANABRIA
OBJETO: Apelación de sentencia.
DECISIÓN: CONFIRMA

manera imprevista e imprevisible, no reglamentaria, irrumpiendo sobre la vía en lugar no habilitado para el ingreso de carretillas ni señalado para el efecto, la que ocasionó el accidente. Su prohijado venía cumpliendo la normatividad de tránsito, que en su artículo 60 señala que los vehículos deben transitar obligatoriamente por sus respectivos carriles, no existiendo en el sector señalización vial que indicara la existencia de una vía lateral izquierda, advirtiendo la proximidad de un empalme en dicho lugar, como tampoco, señal informativa de ejecución de obras, para indicar el trabajo que se realiza, distancias y otros aspectos, que resultan importantes destacar, tampoco señal reglamentaria de aproximación a obra en la vía, por tanto el conductor del motocarro, venía transitando en la confianza de llevar en la autopista el derecho de paso exento de obstáculos.

De otro lado, anota, que la afirmación de la víctima, de que inmediatamente ocurrió el suceso el acusado intentó continuar con su marcha y se detuvo por intervención de una ambulancia, no es cierto, por cuanto la ambulancia venía atrás y al llegar al lugar de choque atendió al lesionado.

Acota que incluso indica el peatón, que el conductor del motocarro transitaba de frente, inclinado al lado izquierdo hablando por celular, cogido de la tarde, lo que es de origen ideativo, inconsecuente con las circunstancias en que se dio el accidente.

Por lo expuesto, solicitó revocar la sentencia de primera instancia, y en su lugar, absolver a su representado, por no haberse desvirtuado la presunción de inocencia.

PRONUNCIAMIENTO DE LOS NO RECURRENTE

REPRESENTANTE DE LA VÍCTIMA

El representante de víctimas como no recurrente, hizo alusión a los hechos jurídicamente relevantes, anunciando que su representado se encontraba trabajando en la vía en la cual ocurrió el accidente, en calidad de ayudante de obra para el Consorcio Cavicon, que era el encargado de la obra denominada "Puntos Críticos Río Medellín", quien tenía que realizar múltiples tareas; para el momento puntual del accidente, se encontraba transportando unos recipientes de ACPM en una carretilla, por un espacio de 1.80 metros de berma. Eran visibles para quien transitara por esa vía las reparaciones que se estaban realizando y por eso debían aumentar las precauciones a la hora de conducir.

Anuncia que el acusado, debido a la congestión vehicular que se da por esa vía (Autopista), aprovechando la versatilidad del vehículo en el que se desplazaba, tipo motocarro y sin tomar precauciones debidas, y desconociendo la señalización de "obra en la vía", invadió la berma adaptada para el tránsito de los propios obreros y la movilización de materiales, con tal mala fortuna para su representado que fue súbitamente atropellado como consecuencia del vehículo tipo motocarro con la carretilla que transportaba, generándole graves lesiones físicas y psicológicas irreparables, en tanto quedó con cojera de carácter permanente.

Expone que, respecto a las pruebas practicadas en el proceso, no se puede desconocer que hubo un testigo presencial de los hechos Walter Brand Tapias, quien era el encargado de seguridad de los trabajadores de la obra quien manifestó que el recorrido que se encontraba haciendo Nelson Guillermo era adecuado para la realización de su trabajo, además que no era la primera vez que lo hacía, y que nunca había ocurrido algún tipo de accidente.

El deponente afirmó que se encontraba llegando a su lugar de trabajo, y se disponía a orillarse en el lugar indicado para parquear, tal cual lo hacían todos los trabajadores de la obra, cuando observó que unos metros más adelante, un vehículo tipo motocarro, se encontraba por el carril derecho buscando adelantar un vehículo tipo tractomula y al ingresar al carril izquierdo observó que había otro vehículo, por lo que, intentó sobrepasarlo por el lado izquierdo, encontrándose con Nelson Guillermo, quien se encontraba en la berma de la vía, provocando el accidente.

Indica que conforme lo establece la Ley 769 de 2002, por berma se entiende parte de la estructura de la vía, destinada al soporte lateral de la calzada para el tránsito de peatones, semovientes y ocasionalmente al estacionamiento de vehículos y tránsito de vehículos de emergencia.

Por lo que, afirma, no existe duda, que el lugar por el que transitaba Nelson Guillermo, era permitido según la ley de tránsito para peatones, pues como fue dicho no solo por la víctima, sino por el testigo y el agente de tránsito, el lugar por el que se desplazaba Nelson Guillermo era la berma, por lo que es lógico

PROCESO: 05001 60 00248 2015 07765

DELITO: Lesiones personales culposas

CONDENADO: OSCAR JHOVANNY MARTÍNEZ SANABRIA

OBJETO: Apelación de sentencia.

DECISIÓN: CONFIRMA

preguntarse si la víctima se encontraba pro allí transitando *¿Cómo fue que se produjo el accidente?*, indicando que como fue resuelto por el Walter, fue el conductor del vehículo tipo motocarro, quien realizó una conducta de adelantamiento y una maniobra peligrosa, lo que produjo el accidente y las respectivas lesiones a su representado.

Indica que la defensa, quiere hacer ver a Nelson Guillermo como conductor y no como peatón, buscando determinar que se encontraba en contravía, lo que es un argumento absurdo y rebuscado, en tanto claramente Nelson Guillermo se encontraba caminando y se dirigía no por la vía de los carros, sino por la berma, por lo que dicho argumento expone de manera latente que no existe defensa respecto al actuar imprudente del acusado, imposibilitando demostrar que actuó de manera diligente y cuidadosa, pues contrario a esto, se endilgó y probó que violó con su actuar el deber objetivo de cuidado, incurriendo en culpa y por tanto, se debe conformar la decisión de primera instancia.

SE CONSIDERA PARA DECIDIR

Somos competentes, conforme al artículo 34, numeral primero, de la Ley 906 de 2.004, para conocer de la presente apelación habida cuenta que la primera instancia fue agotada por la Juez Cuarenta y Seis Penal Municipal de Medellín, adscrito ese despacho a este Distrito Judicial.

Existe en nuestro criterio argumentación suficiente para que podamos conocer del fondo del asunto.

El problema jurídico planteado por el impugnante tiene como eje central la discrepancia que se plantea frente a la valoración probatoria. De un lado el A quo encuentra demostración más allá de cualquier duda frente a la responsabilidad del acusado, al faltar a su deber objetivo de cuidado, mientras el defensor afirma que las pruebas dan cuenta que el siniestro ocurrió por culpa exclusiva de la víctima.

De cara a dar respuesta a las inquietudes del censor, analizaremos entonces en detalle el acopio probatorio a efectos de establecer si en el caso presente hay demostración más allá de cualquier duda acerca de la responsabilidad penal de **MARTÍNEZ SANABRIA**.

Para resolver tal cuestión, lo primero que debemos precisar es que el artículo 23 del Código Penal, establece que la conducta es culposa cuando el resultado típico es producto de la infracción al deber objetivo de cuidado y el agente debió haberlo previsto por ser previsible, o habiéndolo previsto, confió en poder evitarlo.

El artículo 9 de ese ordenamiento preceptúa que la causalidad por sí sola no basta para la imputación jurídica del resultado.

En relación con el nexo de causalidad y la imputación objetiva, el tratadista Fernando Velásquez Velásquez, en su obra *Fundamentos de Derecho Penal Parte General*, explica:

“Para poder atribuir un resultado a una persona como producto de su acción, es necesario determinar si aquel aparece ligado a ésta por una

conexión o enlace, de tal manera que se pueda predicar a la existencia de un vínculo de imputación entre uno y otra, no solo desde un punto de vista naturalístico sino también jurídico; en otras palabras, se requiere la comprobación de una doble exigencia a la manera de un edificio de dos niveles – que muy bien podrían integrarse en una sola construcción -: una lógica o naturalística, o sea la causalidad: y otra, consistente en un vínculo de naturaleza normativa, que gira en torno a la idea de riesgo desaprobado y realizado, esto es, la imputación objetiva...”¹

La Sala Penal de la Corte Suprema de Justicia, en providencia con radicado 23.157 del 30 de mayo de 2007, indicó que, la verificación de la causalidad natural será un límite mínimo, pero no suficiente para la atribución del resultado. Es decir que, comprobada la necesaria causalidad natural, la imputación del resultado requiere, además, verificar si la acción del autor ha creado o incrementado un peligro jurídicamente desaprobado para la producción del resultado y si el resultado derivado por dicha acción es la concreción del peligro creado por la acción. De tal manera que, al faltar alguno de estos dos condicionantes complementarios de la causalidad natural, se eliminaría la tipicidad de la conducta, y por consiguiente su relevancia para el derecho penal.

En providencia con radicado 54.909 del 20 de mayo de 2020. M.P. JOSÉ FRANCISCO ACUÑA VISCAYA, esa corporación refirió que la conducción de vehículos es una actividad socialmente admitida pero peligrosa, por lo que la exigencia de cuidado y prudencia es superior para quien la realiza. Por ello, el Código Nacional de Tránsito impone a los conductores, pasajeros o peatones que se comporten de forma que no obstaculicen, perjudiquen o pongan en riesgo a las demás personas y cumplan las normas y señales de tránsito que le sean aplicables (artículo 55).

¹ Velásquez Velásquez, F. (2018). *Fundamentos de Derecho Penal Parte General*. Ediciones Jurídicas Andrés Morales.

Descendiendo al asunto en concreto, quedó suficientemente establecido que las lesiones de Nelson Guillermo López Cardona, fueron consecuencia natural y directa de la colisión de la carreta que este guiaba, con el vehículo tipo motocarro de placas 839 AVC conducido por **OSCAR JHOVANNY MARTÍNEZ SANABRIA**, con quien impactó en el momento en que éste último se desplazaba, en sentido norte sur de la avenida regional, en inmediaciones de la carrera 50 con calle 25 de esta ciudad.

De esta manera, la controversia que se plantea por el censor está afincada en que, en su opinión, la fiscalía no demostró que dicho resultado - *LESIONES* - pueda ser atribuido al acusado pues , asegura, aquel trató de evitar la colisión ante la aparición de la carreta en forma imprevisible e irresistible, es decir, intentó evitar chocar con la maniobra que describió en juicio; además porque, indica, la berma era de una amplitud reducida y apenas suficiente para transitar una persona, aunado a que el impacto de la carretilla, se dio con la parte inferior izquierda del motocarro, que al rebotar impactó al operario que la conducía.

Por ello estima, que al salir el carretillero a la vía principal, le correspondía la precaución de observar el flujo vehicular, para proceder a ingresar a la vía con la debida seguridad evitando accidentes, cosa que no realizó, e irrumpió, dice, temerariamente la dirección de marcha que traía el motocarro sobre el carril correspondiente, ejecutando una acción insegura generadora de la relación de causalidad inductora del siniestro; lo anterior, por cuanto fue Nelson Guillermo, quien salió del río, accedió al carril de la autopista

con la carretilla de 1.50 m. por 90 cm., implemento que sobrepasaba el espacio disponible para transitar el peatón y colisionó con el furgón, quien llevaba la prelación de la vía.

La discrepancia gira en punto a si el accidente de tránsito y las consecuentes lesiones que sufrió López Cardona, fueron consecuencia del actuar del acusado, por cuanto se movilizaba por el carril izquierdo de la calzada izquierda de la avenida regional en sentido norte sur, en inmediaciones de la carrera 50 con calle 25 e invadió la berma en la que transitaba con una carretilla Nelson Guillermo, o si tal resultado es imputable exclusivamente a la víctima, por desplazarse por una zona de amplitud reducida, llevando la aludida carretilla, lo que generó que invadiera el carril por el que se movilizaba el motocarro, sin las debidas precauciones, dado que la tesis de la defensa apunta a una auto puesta en peligro de esta, por lo que, en su criterio, no puede endilgársele al **OSCAR JHOVANNY MARTÍNEZ SANABRIA**, la creación o el incremento de un riesgo no permitido.

Debe la sala establecer, si en realidad se demostró una violación al deber objetivo de cuidado por parte del acusado y fue este determinante para producir el resultado, es decir, si el hecho de que el enjuiciado, cuando se movilizaba por la avenida regional en sentido norte sur, en inmediaciones de la carrera 50 con calle 25, por el carril izquierdo de la calzada izquierda, precipitó la colisión y de ahí su responsabilidad penal.

Para el efecto, debemos analizar, las versiones que sobre el suceso entregaron la presunta víctima, Walter Brand Tapias Escobar, el agente de tránsito Oscar Darío Zapata Henao y el propio inculcado.

PROCESO: 05001 60 00248 2015 07765

DELITO: Lesiones personales culposas

CONDENADO: OSCAR JHOVANNY MARTÍNEZ SANABRIA

OBJETO: Apelación de sentencia.

DECISIÓN: CONFIRMA

En juicio, Nelson Guillermo López Cardona, expuso que conocía a OSCAR JHOVANNY, que lo atropelló en un motocarro, el 7 de febrero de 2015, a eso de las 7:40 a.m., en la carrera 50 con calle 25 a la altura del Edificio Bancolombia.

Explicó que él se dirigía desde la Estación Poblado hacia la Estación Industriales, por la berma, conduciendo una carreta transportando un combustible para la retroexcavadora, a la altura de Bancolombia y de frente, alcanzó a observar que JHOVANNY conducía sin lentes, esperó hasta el último momento que aquel parara y no lo hizo.

Anunció que todos los días transitaba por la esa berma, porque ese era su trabajo, mantener con material a los compañeros que estaban en la Estación Industriales, que todos los días bajaba y subía en la carreta.

En el contrainterrogatorio indicó que la berma es peatonal, con excepciones de emergencia, que se pueden parquear o estacionar carros, lo cual tenía claro desde que colocó la señalización el 1 de diciembre de 2014. Dijo que caminaba pegado al río y la baranda se encontraba a la derecha; explicó que el motocarro con el guardabarros le pegó a la carreta y ésta a él, carreta que de ancho no tenía más de 1.50 m., si acaso 90 cm.

Además, adujo que vio el motocarro, aproximadamente 30 metros antes de la colisión, porque observó que zigzagueó una tractomula tipo planchón, que tiene aproximadamente

PROCESO: 05001 60 00248 2015 07765

DELITO: Lesiones personales culposas

CONDENADO: OSCAR JHOVANNY MARTÍNEZ SANABRIA

OBJETO: Apelación de sentencia.

DECISIÓN: CONFIRMA

25 metros y cuando vio, se fue de frente suyo, lo impactó y huyó, pero como en esos momentos pasaba una ambulancia, lo cerró y lo hizo devolver en reversa, anunciando que la berma tenía un ancho aproximado de 1.80 m. pero que no sabe cuánto tiene en estos momentos.

Por su parte, Walter Brand Tapias Escobar, interventor de la obra en la que laboraba la víctima, indicó que fue testigo del accidente que ocurrió el mes de febrero, 6 o 7, del 2015; ocurrió en la vía Regional, antes de llegar a la Estación Poblado, al lado izquierdo, en sentido Norte Sur.

Informó que él iba en su motocicleta en dirección Norte – Sur, próximo a llegar al punto de trabajo donde también laboraba Nelson, quien venía con la carreta donde transportaban herramienta, maquinaria, señalización, combustibles, para trabajar en el frente de trabajo dentro del Rio Medellín, en la atención de la urgencia manifiesta por la ola invernal que inició en el año 2014, por una afectación a las placas de la canalización del Rio Medellín.

Afirmó que cuando iba llegando al frente de trabajo, observó un motocarro, que golpeó la carreta que conducía el operario, él se encontraba a una 50 o 60 m. del lugar, unos dos o tres vehículos antes, y alcanzó a ver que lo golpeó de frente, se demoró unos 10 segundos, cuando vio que la persona que estaba en el piso era Nelson, se bajó y corrió a atenderlo; delante del motocarro iba una ambulancia y se bajaron a socorrerlo.

Explicó que Nelson venía por la berma y él venía tomando la berma, porque era la única manera de entrar al punto de trabajo, Nelson venía en dirección sur norte y el motocarro norte sur.

Acotó que observó todo, desde el golpe inicial que tuvo el motocarro con la carreta de madera, que colisionó de frente; cree que fue un mal movimiento de operación del vehículo que trató de salirse por el lado izquierdo y se encontró de frente con la carreta, lo que logró evidenciar, ya que él iba en esa dirección y por el lado de la berma, normalmente se encontraba con los muchachos que se parqueaban ahí y hablaban de las actividades del día.

Vía contrainterrogatorio indicó que era el interventor de seguridad y salud en el trabajo de la obra, anunciando que cumplían con toda la normatividad de manejo de tránsito, tenían toda la vía señalizada conforme lo solicita el Tránsito de Medellín para el cumplimiento del P.M.T.: señalización de volquetas, obra a tantos metros, reducción de velocidad por cercanías y balizas para crear los senderos peatonales, que era una de las actividades que iba a empezar a hacer Nelson, para cerrar esa parte, y luego las maleteras para el ingreso y salida de volquetas.

Además, explicó que, desde la parte laboral, los oficiales y ayudantes cumplían los programas de salud ocupacional, capacitaciones, entrega de elementos de protección personal, acompañamiento continuo y constante de las actividades a realizar.

Respecto a la movilización que hacía Nelson, dijo que en la parte preventiva siempre tuvieron capacitación y el seguimiento continuo y constante de que solamente se podía transitar por la berma en esa parte ancha, era la única por la que podían caminar, ninguno podía estar por fuera de la vía o pasarla sin tener acompañamiento de pare y siga.

Manifestó que en ese momento Nelson no necesitaba palettero porque el flujo vehicular era lento en esa hora de la mañana, y porque apenas estaban de ingreso a laborar; además, porque la persona y la carretilla como tal, tenían espacio suficiente para desplazarse por esa berma.

Igualmente anotó frente a pregunta realizada por el defensor, si se tuvo en cuenta la dirección de la marcha que debía tomar el operador de la carretilla frente a la maniobra que estaba haciendo; que se tenía en cuenta, dado que el campamento y la bodega de todos los materiales quedaba más arriba del puesto de trabajo, porque durante todo el proceso de la obra no tenían los espacios suficientes para colocar provisiones, bodegas que se hacen y se señalizan. En esa parte había personal trabajando, por lo que tenían en cuenta eso, pero era la única manera de tener el almacenamiento de materiales, productos y herramientas era en esa parte de la vía que quedaba dentro de la berma. Para poder parquear, lo hacían dentro de la berma o en la vía, con cerramiento provisional por medio de maleteras o pines de seguridad.

Acotó que la berma, podía ser de más o menos unos 20 o 30 cm. de concreto, después de la línea que marca

qué es la vía y berma; y en la berma hay partes que llega hasta el asfalto y otras que por el invierno hay generación de pantano, pero en la berma como tal, con el desplazamiento de la carretilla, podían quedar unos 15 o 20 cm. de espacio para ambos lados, o sea 10 cm de lado y lado, después de la línea la berma.

Reiteró que no podía decir en qué condiciones estaba el conductor del motocarro, pero sí pudo percibir que el motocarro tuvo el reflejo de salir hacia la berma, no sabe, si por desatención o si el vehículo intentó sobrepasar por el lado izquierdo.

Finalmente manifestó que la berma era el lugar adecuado para que Nelson trabajara, pues está establecido que la berma es el paso peatonal de aquellas personas que requieren caminar por cualquier tipo de vía, como si fuera la acera dentro del casco urbano, por eso estaba determinado que era el sitio para poder transitar.

Frente a este deponente, de una vez debemos indicar, que no puede restársele valor suasorio a sus dichos, por el hecho de que no fuera consignado por el agente de tránsito en el informe como testigo de los hechos. Bien pudo no estar en el momento en que aquel llegó a atender el siniestro, y él o agente dijo que a él no se le presentaron testigos; no indicó que nos hubiere.

Ello no impedía entonces que posteriormente Nelson Guillermo, verificara que el interventor de la obra sí observó lo que había ocurrido y fuera de esta forma ofrecido por la fiscalía, como testigo directo de los hechos; además, indicar como lo

PROCESO: 05001 60 00248 2015 07765

DELITO: Lesiones personales culposas

CONDENADO: OSCAR JHOVANNY MARTÍNEZ SANABRIA

OBJETO: Apelación de sentencia.

DECISIÓN: CONFIRMA

sostiene la defensa, que lo que pretendía era favorecer su propia actividad por la falta de una adecuada prevención de riesgos laborales, también resulta especulativo.

También declaró el agente de tránsito Oscar Darío Zapata Henao que atendió el siniestro vial, , quien pese a las dificultades que tuvo la fiscalía en ejercicio del directo para ponerle de presente el IPAT, corroboró que fue el encargado de atender el siniestro, y en el conainterrogatorio reiteró, que en efecto lo hizo tal y como como está plasmado en el informe de policía de tránsito porque estaba hecho y firmado por él.

Esto permitió que en redirecto especificara que, para el 7 de febrero de 2015, en horas de la mañana atendió un accidente, un atropellamiento de un peatón, en la Autopista Sur, donde estaban involucrados un vehículo y un peatón y en el bosquejo topográfico plasmó que el peatón guiaba una carretilla, que encontró en el momento en la vía, porque ya el vehículo se había movido.

En el contra redirecto, frente a pregunta realizada por el defensor, consistente en que si la carretilla, en el ámbito del transporte era un actor vial, manifestó para la circulación en una vía, se debe tener en cuenta, como actor vial, desde que sea impulsado por una persona, pero en el caso, solamente era guiado por la persona porque no tiene motor, no tiene pedales, es solamente una carreta guiada por él y como peatón iba caminando sobre la vía.

Igualmente, al cuestionársele si en ese sitio y vía, podía haber berma sobre el carril izquierdo dijo que sí, que ese carril que es contiguo al río, en unos tramos de la autopista hay parte de berma, y en otros no, pero en ese punto aproximado si hay berma, y la amplitud aproximada es de 1.50 m.

Cuando se le indagó, si recordaba cuál pudo ser la causa del accidente, expresó que en el bosquejo topográfico que plasmó y con el sentido que circulaban tanto conductor del vehículo como el peatón, se puede aducir que el peatón iba en sentido contrario a la circulación de los vehículos, aunque allí haya una berma, que no es para la circulación de vehículos, sino para estacionamientos momentáneos en vía rápida, entonces la probable causa en este caso no podía determinarla, ya que no sabe si el vehículo ingresó a la berma, o si el peatón caminaba sobre la vía, solamente en el bosquejo se plasmó, el sentido en que circulaba cada uno de ellos.

Anotó que luego de plasmar el informe de tránsito, se les pide una causa probable, pero muchas veces no hay claridad, por lo que colocan una, pero en el proceso contravencional el inspector es quien determina la misma, y normalmente cuando hay lesionados, ellos como agentes de tránsito, no le pueden preguntar en el momento, a tomar la versión, porque no saben el estado de salud o ya ha sido trasladado.

De esta manera, la correspondencia entre las versiones de la víctima, el único testigo presencial de los hechos Walter Brand Tapias Escobar (a excepción de los involucrados en el accidente) y el agente de tránsito Oscar Darío Zapata Henao, permite

concluir que en el lugar donde ocurrió la colisión entre el motocarro conducido por el enjuiciado y Nelson Guillermo, sí había berma, por la que éste estaba caminando empujando una carretilla y razonablemente puede colegirse que fue la acción imprudente del conductor del motocarro, al invadir la aludida berma, la que generó el accidente de tránsito.

Pese a que el defensor sostiene que no es de recibo la apreciación del A quo, consistente en que no obstante Nelson Guillermo estar impulsando una carretilla con carga debía entenderse solo como peatón; estimamos que en efecto aquel lo era, conforme lo dispuesto por el Código Nacional de Tránsito en su artículo 2, donde claramente define como peatón a la persona que transita a pie o por una vía; y establece que berma es parte de la estructura de la vía, destinada al soporte lateral de la **calzada para el tránsito de peatones**. Es decir, Nelson Guillermo transitaba como peatón y se desplazaba por la berma, lugar habilitado para su circulación.

Es importante señalar que el agente de tránsito Oscar Darío, fue claro al indicar, frente a pregunta realizada por el defensor, consistente en que si la carretilla, en el ámbito del transporte era un actor vial, contestó que no, porque era guiada por la persona, y como peatón iba caminando sobre la vía. Lo que indica, por supuesto, que no era su obligación desplazarse en el sentido de la vía.

Adicionalmente, estimamos, que pese a que el defensor sostiene que fue Nelson Guillermo quien invadió el carril por el que se movilizaba su prohijado, dado que la berma es de amplitud reducida; se queda en una simple apreciación del togado sin soporte

probatorio alguno. Los testigos de cargo, en especial Walter Brand Tapias Escobar y el agente de tránsito, fueron contestes en afirmar que en ese sector sí había berma y el primero indicó, que aun cuando por allí transitaba la víctima con la carreta, quedaban unos 10 cm. de lado y lado, en ese tramo de la berma. Por su parte, el agente de tránsito indicó que era de aproximadamente 1.50 m. de ancho.

Así, estimamos que el anchor de la aludida carreta, no fue la causa determinante para que Nelson Guillermo, se saliera de la berma y por tanto invadiera de manera sorpresiva, imprevisible, la vía por la que transitaba MARTÍNEZ SANABRIA, menos cuando la víctima y Walter Brand, fueron claros y consonantes al indicar, que el procesado fue quien irrumpió la berma y colisionó con la carreta, y esta, a su vez, golpeó a López Cardona, detallando cómo percibieron lo ocurrido, los lugares en los que se encontraban y la manera en que se presentó la colisión.

El acusado expresó que el carril por el que se desplazaba estaba lento pero fluido, que en el sitio no había berma sino banda separadora; explicó que él se dirigía por la Regional en sentido Norte Sur, en el carril izquierdo de la calzada izquierda, que iba por su carril normal, cuando adelante observó una persona con una carreta, cuando lo vio tan cerca, intentó cambiarse de carril, intentando evadir la carreta, pero a mano derecha transitaba un camión y una moto entre los carriles y cuando estaba pasando por el lado de la carreta, sintió el golpe en la parte trasera del furgón, al lado izquierdo.

Para la Sala, dicha versión no tiene mayor credibilidad, teniendo en cuenta el tráfico vehicular existente en ese

tramo, a esa hora de la mañana (7:40 a.m.) no se ofrece razonable creer que Nelson Guillermo se desplazara dentro de la vía por la que circulaban los vehículos y no por la berma y en sentido contrario a la trayectoria de los carros que por allí circulaban, y que por tanto, el procesado a bordo de un motocarro, que es de un ancho moderado, tuviera que pasarse de carril para poder esquivarlo.

Según el acusado, no pudo hacer la maniobra de cambio de carril, porque por la mitad de la calzada entre los carros circulaba una motocicleta y además, había un camión, lo que da a entender según testificación, que su desplazamiento no lo hacía como pretende hacerlo ver.

Si se trasladaba, como lo indicó, por el lado izquierdo del carril izquierdo y no por la berma, bastaba con correrse un poco al lado derecho, para esquivar la carretilla y a Nelson Guillermo, en el entendido que un motocarro no es muy ancho, en comparación con un automóvil, un bus, un camión u otro tipo de vehículos, por lo que como lo indicamos, su versión no resulta creíble.

Y no puede alegar el defensor, los resultados del proceso contravencional de tránsito, o lo que allí dijo su representado, menos a las fotografías que no fueron incorporadas a esta actuación o al IPAT, porque la decisión en este proceso debe tomarse con base en los elementos de convicción aportados en la vista oral, en los que se echa de menos, fotografías del lugar del accidente que dieran cuenta de la ausencia de berma o de su corta amplitud, del motocarro o de la carretilla que llevaba Nelson Guillermo y tampoco se incorporó el IPAT y sus anexos, ni siquiera pudieron ser utilizados para

refrescar memoria o impugnar credibilidad y ante la falta de incorporación de los documentos a los que hace alusión el profesional del derecho, no pueden ser objeto de valoración.

Si bien la colisión se dio con la parte trasera del motocarro, también lo es que precisamente por las características de este rodante, lo que advertimos es que MARTÍNEZ SANABRIA no calculó bien el espacio entre la carretilla y el espacio que tenía para pasar por ese lugar, y de ahí se derivó el choque. Recuérdese que Walter Brand, explicó que lo que pudo percibir es que el motocarro tuvo un reflejo de salir hacia la berma, no sabe si por desatención o intentó sobrepasar por el lado izquierdo.

Por su parte Nelson Guillermo no dudó en señalar que se desplazaba, con la carretilla, por la berma, cuando fue impactado de frente por el conductor del motocarro, quien le pegó con el guardabarros a la carreta, y que lo observó aproximadamente a unos 30 m. zigzagueando ante una tractomula tipo planchón, de unos 25 m. aproximadamente.

Si MARTÍNEZ SANABRIA observó la carretilla y su manipulador, debió tomar las precauciones necesarias para evitar la colisión, sin embargo, por un mal cálculo, insistimos, terminó arrollándolo con la parte trasera del motocarro, lo que ciertamente se muestra como una maniobra imprudente.

Adicionalmente, aunque el defensor afirma que en el lugar, no existía señalización vial que indicara la existencia de una vía lateral izquierda, advirtiendo la proximidad de un

empalme en dicho lugar; señal informativa de ejecución de obras, para indicar el trabajo que se realizaba, o señal reglamentaria de aproximación de obra en la vía; por lo que el acusado, venía transitando con la confianza de llevar la vía, exento de obstáculos, lo cierto es que conforme la declaración de Walter Brand, en el proceso de ejecución de la obra cumplían con toda la normatividad de manejo de tránsito y realizaban control al PTM, o plan de manejo de tránsito, por lo que tenían en toda la vía la señalización solicitada por el Tránsito de Medellín, señalización de volquetas, obra a tantos metros, reducción de velocidad. Por tanto, la afirmación del defensor no tiene soporte probatorio alguno.

Así las cosas, tal y como lo analizó la juez de primera instancia, debe hacerse alusión al artículo 55, del Código Nacional de Tránsito, que establece que toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.

De esta manera, para esta corporación, no emerge duda, respecto a la invasión de la berma por la que se movilizaba Nelson Guillermo, por parte de OSCAR JHOVANNY MARTÍNEZ SANABRIA, quien lo hizo, sin tomar las debidas precauciones.

Por ello, podemos concluir que Nelson Guillermo, no desplegó conducta alguna que desencadenara el siniestro vial; no hay duda de que se movilizaba por la berma, lugar por

PROCESO: 05001 60 00248 2015 07765

DELITO: Lesiones personales culposas

CONDENADO: OSCAR JHOVANNY MARTÍNEZ SANABRIA

OBJETO: Apelación de sentencia.

DECISIÓN: CONFIRMA

el que le era permitido transitar, y por ello, el conductor del motocarro, insistimos, debió respetar la berma, pero ello no sucedió. Aquí debe hacerse referencia a los principios de confianza y seguridad.

Frente al punto, en providencia con radicado 49.748 del 15 de mayo de 2019. M.P. **EUGENIO FERNÁNDEZ CARLIER**, al respecto se consignó:

Así la Sala ha destacado que el principio de confianza legítima tiene lugar cuando quien realiza el riesgo tolerado conforme a las reglas propias de la actividad correspondiente puede esperar que quienes intervienen en esa misma actividad también observen los reglamentos, por eso no se le puede imputar un resultado antijurídico cuando ha interferido un tercero que desatendió la norma de cuidado que le era exigible, o si a pesar de no atenderla esta desatención no fue determinante en tal producto, sino por la injerencia, dolosa o culposa, de un tercero.

Tal principio puede ser predicable aun respecto de quien actúa imprudentemente, pues a pesar de ello tiene el derecho de esperar que los demás asuman acciones ajustadas a los reglamentos.

De pareja manera, ha delimitado las excepciones a tal principio, como por ejemplo el principio de seguridad en el entendido que:

*"...el hombre medio debe prever que si bien su comportamiento puede, en general, sujetarse al principio de confianza y así tener una cierta seguridad en cuanto a que aquel con quien interactúa también cumplirá su función, **de todos modos existen circunstancias excepcionales en las que, con el fin de evitar el riesgo y el consiguiente daño antijurídico, debe actuar conforme el principio de defensa y así adecuar su comportamiento a una excepcional situación en la que no tiene vigencia el principio de confianza.** Si así no lo hiciere, el agente creará un riesgo no permitido y le será imputable el resultado dañoso que se produzca como consecuencia de no obrar conforme el principio de defensa.*

*Sobre las situaciones específicas en las que se exceptúa el principio de confianza, especialmente en el tráfico vehicular, se ha citado, entre otras, el comportamiento de individuos, quienes por sus especiales características o por la alteración de sus facultades mentales superiores (v. gr. menores de edad, ancianos, **personas en estado de embriaguez**) no se espera de ellas razonablemente que ajusten su actuar como lo haría una persona en condiciones normales." CSJ. SP 16 oct 2013, rad. 39023.*

También ha indicado que el principio aludido sufre su excepción tratándose de la posición de garante, porque en esos eventos no se puede decir que los deberes especiales del agente son equivalentes a los de terceros.

En el caso, el enjuiciado violó el principio de confianza pues no tuvo en cuenta que no podía invadir la berma por la que se movilizaba Nelson Guillermo y no se presenta ninguna circunstancia que excepcione el principio de confianza legítima bajo el cual actuaba la víctima, quien, como lo manifestó en su deponencia, al observar el motocarro, se quedó esperando a que parara y nunca lo hizo.

Para concluir, la Sala encuentra demostrado, acorde con lo expuesto por los declarantes, que en efecto **OSCAR JHOVANNY MARTÍNEZ SANABRIA** hizo una maniobra no permitida, al invadir la berma por la que se desplazaba Nelson Guillermo como peatón y no como conductor, como fue señalado en la sentencia de primera instancia, lo que ciertamente generó el accidente de tránsito.

Cabe aclarar que, si dicha invasión no se hubiera dado, no se habría presentado el siniestro, por lo que no hay duda de que **MARTÍNEZ SANABRIA** incurrió en una violación al deber objetivo de cuidado, conducta imprudente que ocasionó el choque. Si **OSCAR JHOVANNY**, no hubiera incurrido en ese comportamiento el accidente no habría ocurrido ni las consecuentes lesiones que por causa de este padeció Nelson Guillermo.

Por ello, muy a pesar de los reclamos de la defensa frente a la decisión del A quo, en nuestra opinión, fue correcta.

De esta manera, se reprocha del procesado, que teniendo todas las posibilidades de evitar el resultado que causó, optó por no comportarse como lo hubiese hecho un ser humano razonable y prudente. Infringió el deber objetivo de cuidado, y por ende, a través de una conducta culposa causó las lesiones de Nelson Guillermo López Cardona, quien, importa decirlo, se desplazaba en forma correcta por la berma que tenía a su disposición, y por ello, el principio de confianza que aplica en el tráfico vehicular le permitía avanzar en su dirección esperando que ningún conductor realizara una conducta como la que, a la postre, llevó a cabo el acusado. Por tanto, impera concluir, que el resultado fue causado por esa acción.

No ve la Sala que haya errado la falladora de primer grado al deducir responsabilidad penal a **OSCAR JHOVANNY MARTÍNEZ SANABRIA** por las lesiones de la víctima; el análisis y alcance de la prueba aportada al juicio oral permite concluir más allá de cualquier duda, tal y como lo exige el artículo 381 del código de procedimiento penal que, al acusado, como venimos diciendo, es dable imputarle dicho resultado y, en este orden de ideas, el camino a seguir no es otro que confirmar, por este flanco la sentencia de primera instancia.

En mérito de lo expuesto, la Sala de decisión penal del Tribunal superior del distrito judicial de Medellín, Administrando Justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley

FALLA

PRIMERO: CONFIRMAR la sentencia de condena emitida por la Juez Cuarenta y Seis Penal Municipal de Medellín, de fecha quince (15) de julio de dos mil veintidós, en contra de **OSCAR JHOVANNY MARTÍNEZ SANABRIA** por el delito de Lesiones personales culposas en accidente de tránsito siendo Nelson Guillermo López Cardona la víctima.

SEGUNDO: En contra de esta decisión procede el recurso de casación que deberá ser interpuesto y sustentado conforme a lo previsto en el artículo 183 de la ley 906 de 2.004, modificado por el artículo 98 de la ley 1395 de 2.010 y normas concordantes. Quedan partes e intervinientes notificados en estrados judiciales.

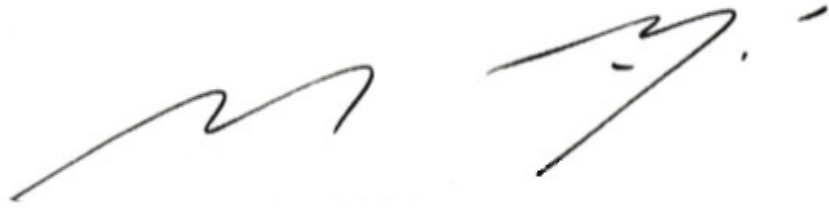
La lectura de la providencia, conforme lo permite el artículo 164 de la Ley 906 de 2004, es delegada, en forma expresa por la Sala, al Magistrado Ponente.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE


RAFAEL MARIA DELGADO ORTÍZ
Magistrado


JOHN JAIRO GÓMEZ JIMÉNEZ
Magistrado

PROCESO: 05001 60 00248 2015 07765
DELITO: Lesiones personales culposas
CONDENADO: OSCAR JHOVANNY MARTÍNEZ SANABRIA
OBJETO: Apelación de sentencia.
DECISIÓN: CONFIRMA



MIGUEL HUMBERTO JAIME CONTRERAS

Magistrado