



SALA PENAL

Radicado: 05-001-60-00206-2015-01916
Procesado: Guillermo Alberto Restrepo Sierra
Delito: Lesiones personales culposas
Asunto: Apelación de sentencia absolutoria
M. Ponente: Miguel Humberto Jaime Contreras

Aprobado por Acta No. 086

Medellín, veintinueve (29) de julio de dos mil veintidós (2022)

1. EL ASUNTO

Procede la Sala a resolver el recurso de apelación interpuesto y sustentado oportunamente por la Fiscalía en contra de la sentencia proferida, el 29 de junio de 2022, por el Juzgado 46° Penal Municipal de Medellín, que absolvió al señor *Guillermo Alberto Restrepo Sierra* del cargo formulado por el delito de lesiones personales culposas.

No sobra advertir que a la resolución de este asunto se le dio prioridad por estar próximo a vencerse el término de prescripción que señala la ley.

2. LOS HECHOS

En Medellín, el 12 de diciembre de 2014, a eso de las 7:30 a.m., la señora *Luz Marina Acevedo de Quintero*, se

movilizaba como pasajera del vehículo tipo bus de Servicios Especiales que era conducido por el señor *Guillermo Alberto Restrepo Sierra*, y a la altura del barrio Zamora el automotor, que, al parecer, iba a gran velocidad, se pasó un resalto que lo hizo saltar y al caer al suelo ocasionó que la señora Luz Marina se fracturara una vértebra, lo que le generó una incapacidad médico legal definitiva de 50 días con secuela consistente en perturbación funcional del órgano de la locomoción de carácter permanente por dolor en la columna dorso lumbar al deambular, lesiones de cuya responsabilidad fue acusado el señor Guillermo Alberto Restrepo Sierra.

3. LA ACTUACIÓN PROCESAL

Debido a que la presente actuación se surtió por el procedimiento abreviado, se dio traslado del escrito de acusación el 14 de agosto de 2019, siendo acusado el señor Guillermo Alberto Restrepo Sierra por el delito de lesiones personales culposas de que trata los artículos 111, 112 inciso 2°, 114 inciso 2°, 117 y 120 del Código Penal.

Lo anterior por cuanto, según la Fiscalía el procesado habría violado el deber objetivo de cuidado en tanto le faltó diligencia y prudencia en la actividad de conducir un vehículo, toda vez que le era exigible acatar las normas de tránsito establecidas en los artículos 55 y 61 del Código Nacional de Tránsito, debiendo comportarse en forma que no obstaculizare, perjudicare o pusiera en riesgo a las demás personas, máxime que conducía un bus con pasajeros, sobre cuya integridad en el transporte tendría la condición de

garante. Se convocó a conciliación, pero resultó fallida, al no lograrse un acuerdo entre las partes.

La audiencia concentrada se realizó el 9 de marzo de 2021, mientras que el juicio oral tuvo lugar en sesiones del 3 de diciembre de 2021, 28 de marzo, 10 y 24 de junio de 2022, fecha última en que se anunció el sentido del fallo absolutorio. El traslado de la sentencia a las partes se hizo el 30 de junio de 2022.

4. LA SENTENCIA DE PRIMERA INSTANCIA

Inicialmente la juez de primer grado tuvo en cuenta que la materialidad del ilícito no fue objeto de discusión en cuanto al daño en el cuerpo y salud de la víctima, pues la defensa no cuestionó la prueba pericial practicada con la médica forense Viviana López Castro del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, como tampoco fue motivo de discrepancia entre las partes que quien conducía el vehículo en el que se transportaba la víctima era el acusado. Además, aludió a las estipulaciones probatorias en la que incluyó el requisito de procesabilidad de haberse intentado la conciliación.

No obstante, al analizar el aspecto subjetivo, concluyó que el acusado no tuvo oportunidad de prever que el resultado de su acción sería la puesta en peligro del bien jurídico de la integridad personal de otra persona. Para ello tuvo en cuenta el testimonio de la víctima, la señora Luz Marina Acevedo De Quintero, quien relató que viajaba en el

bus con sus compañeras de danza cuando, en inmediaciones del barrio Zamora, el conductor pasó un resalto que la hizo volar y al caer, sintió que algo se le había partido, atribuyéndole la lesión a la imprudencia del conductor porque conducía más bien rápido cuando pasó el resalto; no obstante, en el contrainterrogatorio reconoció que iba sentada en la parte trasera del vehículo y que no sabía con exactitud a qué velocidad conducía el acusado.

Señaló que la anterior versión fue corroborada por las otras dos testigos de cargo, las señoras Arnobia Pérez y María Gladys Lastra Grisales, cuando manifestaron que el vehículo se desplazaba a alta velocidad y que, como consecuencia de su paso por un resalto, la señora Acevedo de Quintero se lesionó la columna, indicando la primer testigo que el vehículo transitaba rápido; pero, que le resulta muy difícil calcular la velocidad y que se habría percatado del salto del bus cuando las compañeras de la parte de atrás gritaron; mientras que la segunda testigo aseguró que el conductor manejaba muy rápido y muy brusco, sin que se le indagara al menos cuál era la velocidad aproximada. Consideró que las afirmaciones respecto a la alta velocidad carecen de fuerza demostrativa suficiente para asegurar que excedía la permitida al acusado como conductor.

Hizo alusión al testimonio del procesado, quien afirmó que el resalto, al que aludió la denunciante, lo avisto sorpresivamente por lo que se vio en la necesidad de frenar un poco, maniobra que pudo realizar por cuanto se movilizaba entre 35 y 40 kilómetros por hora porque la vía iba

subiendo y, por la topografía, su rodante no le permitía acelerar más, aunque tampoco pudo precisar esa velocidad, destacando que no anticipó la presencia del resalto por falta de señalización, de lo que surge que no habría podido prever la necesidad de pasar el resalto a baja velocidad, lo que significa que su maniobra no solo no fue imprudente sino que no tuvo la posibilidad de previsión a que se refiere la norma y la jurisprudencia. Estimó la juez que, valorada la prueba en conjunto, nada permite señalar que la afirmación del acusado no fuese correcta con lo cual se descartaría la posibilidad de anticipación, incluso la confianza en evitar el resultado.

Advirtió que ninguna evidencia adicional fue aportada por la Fiscalía de la que se pudiera inferir y mucho menos derivar un conocimiento más allá de toda duda razonable para condenar. Agregó que, si en gracia de discusión, se tuviese por cierto que el acusado ostentaba la posición de garante por el ser el conductor del rodante, es indudable que la acusación fáctica y jurídica se hizo consistir en la infracción del deber objetivo de cuidado y no en el solo hecho de que el acusado tenía el deber jurídico de evitar cualquier resultado dañoso, lo cual superaría el concepto de infracción al deber objetivo de cuidado.

Sostuvo que no se pudo establecer la velocidad máxima a que se podía circular en el sector específico donde ocurrió el hecho, ni se concretó si era una curva o no, como tampoco si las condiciones en las que se encontraba la vía permitían advertir el resalto, pese a que el procesado dio cuenta de que no estaba señalizada; además que le resulta llamativo que si

el acusado hubiere excedido la velocidad permitida la única persona lesionada fuese la señora Luz Marina Acevedo, pues sugiere que el impacto no fue tan fuerte como sugieren los testigos de cargo y que la pasajera también tenía la responsabilidad de cuidar su seguridad dentro del vehículo en el que se transportaba.

Concluyó que no existe prueba sobre la falta al deber objetivo de cuidado, por lo que no puede sostenerse que la conducta haya sido acreditada como un comportamiento antijurídico y culpable, sin que se pudiese desvirtuar la presunción de inocencia. En consecuencia, profirió sentencia absolutoria a favor del procesado.

5. LA SUSTENTACIÓN DE LA APELACIÓN

La Fiscalía apeló la sentencia absolutoria proferida argumentando que la actividad de conducción de vehículos es una de las consideradas peligrosas, por lo que, quien la ejecuta, debe extremar medidas en su accionar, en este caso, conducir a una velocidad prudente para poder prever y advertir situaciones, como es encontrar un resalto en la vía.

Afirma que la víctima, Luz Marina Acevedo de Quintero, y sus dos compañeras de viaje, las señoras Arnobia Pérez y María Gladys Lastra Grisales, fueron claras, contestes y uniformes en indicar que el vehículo en que se desplazaban y que era conducido por el acusado transitaba en exceso de velocidad, y restarle crédito a sus dichos porque estas personas no están en capacidad de fijar la velocidad exacta

con que se transitaba, sería como exigir una tarifa legal, cuando en nuestro ordenamiento existe la libertad probatoria.

Alega que al haber manifestado estas testigos que el conductor iba rápido, permite concluir que se corroboró periféricamente la teoría del caso de la Fiscalía, bajo el entendido de que el accidente de tránsito se produjo debido al exceso de velocidad con que transitaba el acusado, lo que no le permitió maniobrar adecuadamente al encontrar un resalto en la vía, produciéndose el fuerte salto al interior del rodante del que derivaron las lesiones personales de la víctima.

En consecuencia, solicita se revoque la sentencia absolutoria y, en su lugar, se emita condena en contra del acusado.

6. LAS CONSIDERACIONES

Procede examinar si la prueba de cargo recaudada en el juicio oral es suficiente para arribar a la certeza de la responsabilidad atribuida por la Fiscalía al señor *Guillermo Alberto Restrepo Sierra* en la modalidad culposa ante las lesiones sufridas por la señora *Luz Marina Acevedo de Quintero* o si, por el contrario, debe mantenerse la absolución ante la duda de la responsabilidad del procesado.

Siguiendo lo expuesto, el problema planteado en la impugnación en relación dialéctica con lo argumentado por la juez de primera instancia para la absolución se resuelve valorando la prueba, con miras a determinar si se le puede

imputar jurídicamente al acusado el resultado de las lesiones padecidas por la víctima con base en la falta al deber objetivo de cuidado que le fue atribuido como conductor, siguiendo lo dispuesto en el artículo 9 del Código Penal¹ en concordancia con el artículo 23 ídem².

Desde luego que la actividad de conducción de vehículos por ser de peligro amerita que la ley la reglamente, lo que se hace en el Código Nacional de Tránsito, en el que se exige a quien decide asumir la responsabilidad de conducir, el deber de respetar las previsiones legales y agotar todo lo que esté a su alcance en orden a evitar el entorpecimiento del tránsito o de poner en peligro a los demás ocupantes de vehículos o peatones. Cuando se desatienden esas normas, a su vez, se falta al deber objetivo de cuidado y si por esta causa se produce un accidente de tránsito cuyas consecuencias afecten la vida o integridad personal, puede generar responsabilidad penal según nuestro ordenamiento jurídico.

Conforme con lo impugnado por la Fiscalía, el accidente de tránsito en cuestión se produjo debido al exceso de velocidad con que transitaba el acusado, lo que no le permitió maniobrar adecuadamente al encontrar un resalto en la vía, produciéndose el fuerte salto al interior del rodante del que derivaron las lesiones sufridas por la señora Luz Marina Acevedo de Quintero. Así mismo, de acuerdo con lo acusado, el señor Guillermo Alberto Restrepo Sierra habría violado el

¹ ARTICULO 9o. CONDUCTA PUNIBLE. Para que la conducta sea punible se requiere que sea típica, antijurídica y culpable. La causalidad por sí sola no basta para la imputación jurídica del resultado.

² ARTICULO 23. CULPA. 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.

deber objetivo de cuidado por carencia de diligencia y prudencia en la actividad de conducir un vehículo, toda vez que le era exigible acatar las normas de tránsito establecidas en los artículos 55 y 61 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, los cuales estipulan lo siguiente:

ARTÍCULO 55. COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR, PASAJERO O PEATÓN. 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.

ARTÍCULO 61. VEHÍCULO EN MOVIMIENTO. Todo conductor de un vehículo deberá abstenerse de realizar o adelantar acciones que afecten la seguridad en la conducción del vehículo automotor, mientras éste se encuentre en movimiento.

En el presente caso, la prueba de cargo que podría dar cuenta de la forma en que ocurrió el incidente y, por ende, establecer si el procesado faltó o no al deber objetivo de cuidado, está comprendida por el testimonio de la afectada y sus dos compañeras de viaje que comparecieron a juicio, en tanto la médica forense, doctora Viviana López Castro, solo daría cuenta de la fractura de la vértebra lumbar sufrida por la víctima y la determinación de la incapacidad médico legal dictaminada.

No obstante, al analizar la atestación de la víctima y sus compañeras, la Sala percibe que las testigos evidencian no tener mucha claridad del modo como el conductor habría pasado el resalto, o por lo menos así no lo explicaron claramente.

En efecto, de acuerdo con lo narrado por la señora Luz Marina Acevedo de Quintero, iban subiendo en el bus en que se desplazaban por el sector de Zamora, en la autopista Medellín – Bogotá, se encontraba sentada en la parte de atrás del automotor, momento en que el conductor se habría pasado un resalto, lo que ocasionó que ella brincara de su asiento y al caer, cayó mal, lo cual le produjo la lesión en su vértebra, dejando claro que no podría decir a qué velocidad iba el vehículo porque no iba adelante ni mirando la velocidad que llevaba, por lo que simplemente sabía que iba rápido.

Por su lado, la señora Arnobia Pérez, quien también era pasajera, corrobora que iban por el sector de Zamora y que el bus brincó horrible porque se pasó un resalto, momento en que Luz Marina se lesionó, advirtiendo que el resalto las hizo brincar a todas, pero que Marina fue la única afectada. También afirmó que el conductor iba más bien rápido, aunque no sabría determinar la velocidad porque en esos paseos se va más bien conversando. Aseguró que se encontraba en la parte de adelante del bus y que las personas que iban en este lugar solo se dieron cuenta cuando brincó el bus, pero de la lesión de Marina solo se percataron cuando las personas de atrás lo manifestaron.

En cuanto a la testigo María Gladys Lastra Grisales, también pasajera, sostuvo que el conductor iba sumamente rápido y en cualquier momento se encontró con un resalto, como que no lo vio y lo saltaron, siendo la más afectada la señora Luz Marina que iba en la parte de atrás. Reiteró que el

conductor manejaba muy rápido y brusco, por lo que ella les decía a sus compañeras que se tuvieron porque el conductor iba muy rápido.

Estas circunstancias revelan que las testigos tienen un conocimiento impreciso y sin total claridad sobre el aspecto concreto que conllevó a que el bus conducido por el acusado cruzara indebidamente por el resalto y se produjera la lesión de la afectada, teniendo en cuenta que ninguna de ellas pudo observar el momento en que ello ocurrió y tan solo pudieron sentir cuando el vehículo brincó, presentando su propia percepción sobre la velocidad en la que se transitaba, sin que brinden el soporte empírico de ese conocimiento para revestirlo de alguna objetividad y a partir de ellas establecer si el procesado trasgredía el límite de velocidad máxima permitida en el lugar, lo que aunado con el desconocimiento de la señalización del resalto será suficiente para impedir tener un conocimiento cabal de lo sucedido realmente.

Y es que las testigos solo atinan a indicar que el vehículo iba muy rápido, lo cual no implica que se estuviere excediendo los límites de velocidad que, entre otras cosas, no fueron establecidos y, pese a que la Fiscalía pretende que se valoren los dichos de las testigos respecto a la existencia de un exceso de velocidad, no es posible acceder a ello porque, si bien no existe una tarifa legal para determinar la velocidad probable en que se desplazaba un vehículo —pues incluso se puede acudir a indicios o inferencias—, lo cierto es que lo manifestado por las testigos no constituye en elemento de

juicio que por sí solo implique que se excedieran los límites de velocidad.

Dicho de otro modo, las atestaciones de los testigos de cargo no tienen la entidad ni la fuerza requerida para despejar las dudas que le surgieron a la juez, pues aun concediéndole plena credibilidad a sus exposiciones, su contenido es deficiente, evaluado con rigor, para estimar que las lesiones sufridas fueron consecuencia directa del actuar imprudente y negligente del procesado como conductor del bus implicado al cruzar imprudentemente el resalto que había en la vía por la que transitaban.

Por el contrario, se cuenta con la versión del procesado, el señor Guillermo Alberto Restrepo Sierra, quien explicó que el día de los hechos se desplazaba conduciendo el bus de servicios especiales por la vía Medellín Bogotá, época para la cual se estaría construyendo el primer túnel que hay en esa autopista y que por ello hicieron un resalto, aunque no lo señalizaron muy bien. Narró que cuando iba subiendo en el bus, vio el resalto de sorpresa y le mermó a la velocidad, advirtiéndole que hay que soltar los frenos para que el resalto no sea muy impactante, aunque de todas maneras la velocidad de un vehículo de esos cuando va subiendo no es tanta, pues sería aproximadamente de 35 o 40 kilómetros por hora.

Así mismo, indicó que el vehículo tiene un dispositivo de velocidad para que sea controlada por los pasajeros y cuando se excede el límite empieza a sonar. Agregó que estaba atento

a la vía y que, si el resalto hubiera estado bien demarcado, habría visto la señalización antes, reiterando que en esos momentos estaban en la construcción de ese primer túnel. Expuso que el resalto no lo pasó rápido y que lo que sucedió es que el impacto en la cola del bus es más fuerte que adelante, debido a que aquella es más liviana y brinca más, siendo este el lugar donde se encontraba la afectada.

Del anterior panorama, para el Tribunal no quedó demostrada la hipótesis de que el accidente se produjera porque el conductor infringiera las normas y desconociera las señales de tránsito, puesto que la atestación de la afectada y sus compañeras no resultan ser suficiente soporte para extraer esa conclusión, con mayor razón cuando surgen dudas acerca de la existencia o no de la debida señalización en la vía que le hubiere permitido al conductor realizar las acciones pertinentes a fin de cruzar con seguridad el resalto. En estas circunstancias, no se disipa la probabilidad de que el accidente se haya originado como consecuencia de la indebida señalización del resalto.

Al respecto, conviene precisar que, conforme con lo dispuesto en el artículo 5 del Código Nacional de Tránsito, el Ministerio de Transporte está facultado para reglamentar las características técnicas de la demarcación y señalización de toda la infraestructura vial, por lo que, a su vez, el artículo 101 ídem, le otorgó la responsabilidad de determinar los elementos y dispositivos de señalización necesarios en obras de construcción, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 115 ibídem, el cual establece la responsabilidad de

cada organismo de tránsito en su jurisdicción para la colocación y mantenimiento de las señales para un adecuado control de tránsito.

Acorde con lo ordenado por las anteriores disposiciones, el Ministerio de Transporte expidió el Manual de Señalización Vial – Dispositivos para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia 2015, en el cual se alude a la señal de reductor de velocidad o resaltos, estableciendo en la sección 3.28. que *“esta demarcación se utiliza para destacar la existencia en la vía de un reductor de velocidad, o resalto”,* determinando además que *“la superficie del resalto, en la que se inscriben triángulos isósceles blancos, se debe demarcar de color amarillo, demarcando además la(s) línea(s) central continua y líneas de aproximación también amarillas desde el sardinel hacia el centro del resalto ... Las líneas de aproximación y central deben ser reforzadas con demarcación elevada amarilla ubicada cada 1,0 m.”*

Por su lado, en el capítulo 5 que trata sobre “otros dispositivos para la regulación de tránsito”, sección 5.8., define los resaltos de la siguiente manera:

5.8. REDUCTORES DE VELOCIDAD, RESALTOS

El exceso de velocidad con relación a ciertas condiciones de la vía y del entorno es uno de los principales factores que contribuyen al riesgo, ocurrencia y gravedad de los siniestros de tránsito. Existe diversidad de dispositivos diseñados con el propósito de inducir al conductor a reducir su velocidad de operación. En la presente sección se presentan aquellos que pueden ser más convenientes para el uso en tramos y puntos críticos de las vías, siempre que se compruebe su necesidad y se tenga la experiencia de que la señalización vertical y horizontal no ha sido suficiente para disminuir las velocidades operativas de la vía.

Las ondulaciones transversales a la vía, conocidas como resaltos, se constituyen en el elemento más coercitivo para obtener una reducción de velocidad y aumentar la seguridad de las franjas de circulación de peatones, intersecciones, etc.

El resalto, según su diseño, es capaz de reducir la velocidad promedio hasta a 30 km/h, lo que los hace especialmente aptos para vías urbanas de carácter local y de uso de suelo predominantemente residencial y/o donde se ubican establecimientos educacionales. Sin embargo, no son adecuadas para las vías urbanas de velocidad máxima igual o superior a 70 km/h y no se aplican en autopistas ni carreteras, a menos que estas últimas pasen por una zona residencial donde la velocidad máxima sea limitada a 60 km/h o menos.

Estos dispositivos han sido utilizados exitosamente en accesos a intersecciones con altas tasas de siniestros, en cruces donde es necesario proteger el flujo peatonal y en diversos tipos de vía donde es necesario disminuir las velocidades de circulación vehicular.

Se usan en situaciones como las siguientes:

- En zonas urbanas en donde se requiere transitar a bajas velocidades por la presencia permanente de peatones que cruzan la vía
- En zonas escolares ubicadas en áreas urbanas
- En la llegada a estaciones de peaje, previa reducción de velocidad a menos de 50 km/h
- En la llegada a puestos de control
- En algunas zonas residenciales en donde se requiera disminuir la velocidad de los vehículos por antecedentes de siniestralidad

Teniendo en cuenta que los resaltos son muy restrictivos para los conductores, no se debe permitir su uso en los siguientes casos:

- Vías urbanas principales (o de jerarquía superior) o calles que enlacen a estas
- Vías urbanas con volumen vehicular diario superior a 500 vehículos
- Vías urbanas cuyo porcentaje de vehículos pesados supere el 5%
- Vías interurbanas, excepto en acceso para peajes, estaciones de peajes, a la llegada a puestos de control y sitios donde el estudio técnico de ingeniería lo recomienda por una situación especial.
- Vía con pendientes superiores a 8%.

Para la construcción de un resalto, se requiere siempre de un estudio de ingeniería de tránsito que demuestre la conveniencia de su instalación y el tipo de resalto a utilizar. El estudio técnico de ingeniería debe contener como mínimo: estudio de volúmenes y composición vehicular, estudio de volúmenes peatonales, estudio de velocidades, análisis de diseño geométrico, análisis de siniestralidad y determinación del sitio de ubicación del resalto. La entidad a cargo de la vía debe ser quien autorice en definitiva la construcción. Así mismo, dicha entidad deberá verificar que se haya instalado la señalización vertical y horizontal complementaria reglamentada, antes de dar al servicio el resalto.

En todos los casos las superficies inclinadas de los resaltos deben ser pintadas totalmente de color amarillo con pintura retrorreflectiva y se deben colocar un mínimo de 5 tachas retrorreflectivas de color amarillo espaciadas entre sí a 1,5 m, ubicadas a los bordes y en el centro de la vía como se muestra en la Figura 5-25. Todo resalto permanente requiere de las señales SP-25 PROXIMIDAD A RESALTO y SP-26 UBICACIÓN DE RESALTO instalados en el borde externo de cada carril que llega al resalto.

En cuanto a estas últimas señales, la SP-25 indica la proximidad a resalto y se emplea para advertir al conductor la proximidad de un resalto en la superficie de la calzada instalado con el propósito de controlar velocidades excesivas en la vía, la cual debe complementarse con la señal reglamentaria Velocidad Máxima SR-30, para disminuir gradualmente la velocidad de operación, una vez se va acercando al resalto. Así mismo, existe la señal SP-25A que se emplea para indicar al conductor el sitio específico de ubicación de un reductor de velocidad.

De acuerdo con lo anterior, resulta claro para la Sala que la ubicación de reductores de velocidad o resaltos en la infraestructura vial conlleva necesariamente la obligación de los organismos de tránsito de las entidades territoriales de

instalar señales preventivas que adviertan a los conductores sobre su presencia, y tienen por objeto prevenir daños y accidentes a las personas que transiten por las vías.

Por ende, debió la Fiscalía procurar prueba acerca del estado de la vía, la fijación y ubicación del reductor de velocidad o resalto en cuestión, y la existencia de señalización sobre su presencia, con mayor razón cuando al parecer el resalto se instaló debido a la construcción que se hacía de un túnel, como lo manifestó el acusado, por lo que eventualmente se trataría de un resalto transitorio que ameritaba contar con la debida señalización de su existencia, circunstancias que bien pudo establecer el ente persecutor con un informe de la entidad de tránsito correspondiente o mediante una inspección al lugar de los hechos, de modo tal que se supiera a ciencia cierta o al menos indiciariamente, que el conductor, ahora procesado, tuvo la posibilidad de extremar las precauciones debidas, respetando las señales de tránsito, y que fue su actuar imprudente lo que generó el paso por el resalto a una velocidad inadecuada para cruzarlo con el consecuente lesionamiento de la víctima.

Con lo expuesto, y al no observar dentro de la prueba elementos de convicción que apunten a esclarecer más allá de toda duda que el accidente en comento se debió a la imprudente conducción del procesado, puede descartarse razonablemente que en esta circunstancia se radique el nexo de imputación para atribuirle a la falta del deber objetivo de cuidado del acusado, puesto que, con la indeterminación del

nexo causal, no es posible fundar la responsabilidad penal y, de hacerse, implicaría presumir en contra del procesado.

Respecto a esto último, encuentra el Tribunal que el razonamiento de la apelante resulta comprometiendo la presunción de inocencia, toda vez que los aspectos no establecidos no pueden ser reconstruidos asumiendo las hipótesis más gravosas para el procesado, por el contrario, por fuerza del imperativo constitucional señalado, las circunstancias no establecidas se reconstruyen del modo que más lo favorezca.

En conclusión, de la valoración en conjunto de la prueba de cargos no surge convicción segura sobre la responsabilidad del procesado, causa suficiente para confirmar la absolución.

En mérito de lo expuesto, el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Medellín, en Sala de Decisión Penal, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la ley,

R E S U E L V E

Confirmar la sentencia absolutoria recurrida, obra del Juzgado 46° Penal Municipal de Medellín.

Esta providencia queda notificada en estrado y contra ella procede el recurso de casación que se podrá interponer dentro de los cinco (5) días siguientes, luego de lo cual se

deberá presentar la respectiva demanda ante este Tribunal dentro del término común de treinta (30) días.



MIGUEL HUMBERTO JAIME CONTRERAS
MAGISTRADO



PÍO NICOLÁS JARAMILLO MARÍN
MAGISTRADO



GABRIEL FERNANDO ROLDÁN RESTREPO
MAGISTRADO