



República de Colombia
Corte Suprema de Justicia
Sala de Casación Penal

legis

**JOSÉ FRANCISCO ACUÑA VIZCAYA Magistrado
Ponente**

SP196-2021

Radicación N° 48768

Aprobado Acta N° (20)

Bogotá D.C. tres (3) de febrero dos mil veintiuno (2021)

ASUNTO

La Corte resuelve la demanda de casación presentada por el representante de la víctima, contra la sentencia proferida el 23 de junio de 2016 por la Sala Penal del Tribunal Superior de Cundinamarca, mediante la cual revocó la condenatoria emitida por el Juzgado 1° Promiscuo Municipal de Conocimiento de Villeta y, en su lugar, absolvió a JOSÉ

ALBERTO VALENCIA ARISTIZÁBAL del delito de lesiones personales culposas.

HECHOS

El 10 de octubre de 2012, hacia las 9:30 a.m., en la ruta Guaduas – Villeta (Cundinamarca), el automóvil de placas CPB-779, conducido por JOSÉ ALBERTO VALENCIA ARISTIZÁBAL, en un trayecto curvo de vía invadió parte del carril contrario y colisionó de lado con la motocicleta de placas RRM-92B –que transitaba en sentido opuesto–, manejada por Roberto Enrique Del Cristo Vergara Mantelo.

Por las lesiones sufridas, al segundo de los mencionados se le dictaminó deformidad física que afecta el cuerpo, pérdida funcional del miembro inferior izquierdo y perturbación funcional del órgano de locomoción, todos de carácter permanente, y 100 días de incapacidad médico legal.

ACTUACIÓN PROCESAL

El 7 de octubre de 2014, ante el Juez 2° Promiscuo Municipal con Función de Control de Garantías de Villeta, la Fiscalía formuló imputación a JOSÉ ALBERTO VALENCIA ARISTIZÁBAL como autor del delito de lesiones personales culposas (arts. 112 inc. 3°, 113 inc. 2°, 114 inc. 2°, 116 inc. 1° y 120 del Código Penal), punible no aceptado por el imputado¹.

¹ Folios 14 a 16, cuaderno juzgado.

El 2 de diciembre siguiente la fiscal radicó escrito de acusación², cuya formulación efectuó el 25 de febrero de 2015 ante el Juzgado 1° Promiscuo Municipal de Conocimiento de Villeta, conforme a la misma calificación jurídica antes descrita³, mientras que la audiencia preparatoria se llevó a cabo el 11 de septiembre del mismo año³.

Celebrado el debate oral y público⁴, el 27 de mayo de 2016 el juzgado emitió sentencia condenatoria. En consecuencia, declaró a JOSÉ ALBERTO VALENCIA ARISTIZÁBAL como autor responsable del delito de lesiones personales culposas y le impuso 19 meses y 6 días de prisión, 6.6 salarios mínimos legales mensuales vigentes e inhabilitación para el ejercicio de derechos y funciones públicas por el mismo término de la pena privativa de la libertad. Igualmente, le concedió la suspensión condicional de la ejecución de la pena⁵.

La anterior decisión fue recurrida por el defensor⁶ y, mediante fallo del 23 de junio de 2016, la Sala Penal del Tribunal Superior de Cundinamarca la revocó⁷.

² Folios 21 a 23, cuaderno juzgado.

³ Folio 28, cuaderno juzgado.

³ Folio 41 a 43, cuaderno juzgado.

⁴ Sesiones del 9 de marzo y 22 de abril de 2016.

⁵ Folios 11 a 23, cuaderno juzgado.

⁶ Folios 143 a 149, cuaderno juzgado.

⁷ Folios 11 a 23, cuaderno juzgado.

Inconforme, el apoderado de la víctima recurrió en casación. La demanda se admitió mediante auto del 5 de abril de 2018⁸, mientras que la sustentación respectiva se llevó a cabo el 31 de julio siguiente⁹.

LA DEMANDA

Como único cargo, al amparo de la causal tercera del artículo 181 de la Ley 906 de 2004, el impugnante denuncia la violación indirecta de la ley sustancial derivada de errores de hecho por falso raciocinio, que condujo a la falta de aplicación de los artículos 380 y 420 de la Ley 906 de 2004 y aplicación indebida del artículo 381 ibidem.

En la demostración de la censura, el libelista cuestiona que la decisión del Tribunal se haya fundamentado en el dictamen rendido en juicio por el licenciado en física Daniel Labrador Gutiérrez. En primer lugar, porque la experticia no corresponde a la realidad, ya que el estudio se hizo sobre una vía en condiciones distintas a las que se hallaba para el año 2012.

En segundo término, porque el experto estructura su tesis de la velocidad que llevaban los rodantes comprometidos en contravía a *«las reglas de la experiencia»*. Después de transcribir algunos fragmentos del testimonio del perito, sostiene que no resulta entendible la afirmación según

⁸ Folio 5, cuaderno de la Corte.

⁹ Folios 40 y 41, cuaderno de la Corte.

la cual el acusado transitaba a una velocidad entre 7 y 10 km/h, porque de ser así, la capacidad de impacto no hubiera tenido la entidad suficiente para expulsar la motocicleta al extremo contrario de la vía ni causarle graves lesiones a su conductor, como la amputación de una de sus piernas.

En igual sentido, considera que yerra el juez colegiado al estimar, *«sin ninguna crítica»*, que el punto de impacto se dio *«en la zona central de la vía»*, conforme a lo expuesto por el referido profesional, cuando el patrullero William Alexander Castro, basado en las fotografías tomadas minutos después de ocurridos los hechos y su informe de accidentes de tránsito, precisó que el automóvil *«ocupa[ba] parte del carril de la motocicleta»* sin que las dimensiones del mismo lo *«obligaran a invadir el otro carril»*, al paso que *«se puede observar la parte posterior del carro ingresando nuevamente a su carril»*.

Por lo expuesto, colige el recurrente que de haberse realizado una apreciación integral del peritaje, como lo demanda el artículo 420 de la Ley 906 de 2004, *«queda[ba] evidenciada la mendacidad del perito»*, quien comete crasas inexactitudes en su dictamen. Por el contrario, de la valoración conjunta de los testimonios del patrullero, la víctima y su acompañante, junto con las fotografías y el mencionado informe, viable resulta concluir que el procesado invadió el carril de la moto y ello fue lo que conllevó al impacto. Realidad ante la cual no se explica cómo el ad quem optó por afirmar que no había *«certeza»* para emitir condena.

En consecuencia, solicita a la Corte casar la sentencia impugnada y, en su lugar, confirmar el fallo absolutorio de primer grado.

AUDIENCIA DE SUSTENTACIÓN

1. El apoderado de la víctima reitera, en términos generales, los argumentos de la demanda. Pide casar la sentencia absolutoria proferida por el Tribunal.

2. La Fiscalía apoya la pretensión del censor, reiterando algunos de sus planteamientos. Señala que ninguna incidencia puede tener, como lo consideró la segunda instancia, que la vía no tuviera demarcación de línea doble central, porque el informe de policía de tránsito, el croquis, las fotografías y el testimonio del intendente corroboran la versión de la víctima y su acompañante, en el sentido de que ellos se desplazaban por la parte central de su carril, cuando de manera intempestiva fueron impactados por el automóvil conducido por el procesado, quien invadió el carril contrario.

3. El delegado de la Procuraduría avala la petición del casacionista, ante la existencia de un falso raciocinio en el fallo impugnado. Al fundamentar la sentencia absolutoria básicamente en el informe del perito en física, señala, el Tribunal omitió valorar otros medios de prueba que, con

suficiencia, atribuyen la violación del deber objetivo de cuidado al conductor del vehículo.

Al efecto, explica que de acuerdo con el informe de policía de tránsito, el automotor quedó, en su parte anterior (capó), a una distancia de 2.30 metros de la orilla, mientras que la parte posterior (baúl), a «2.35 metros». Como el punto de impacto debió producirse en un lugar anterior a la posición final del vehículo,

«en tanto un cuerpo en movimiento continúa su desplazamiento en sentido o dirección hasta quedar detenido totalmente», ello implica que la colisión se produjo a una mayor distancia de la orilla del carril derecho por el que el acusado debía transitar.

Igualmente, destaca que si la motocicleta quedó a 7.66 mts. (parte anterior) y 8.7 mts. (parte posterior) sobre la orilla del sentido contrario en el que se desplazaba el vehículo, mal podría deducirse, como lo hizo el perito, que este último transitaba a 10 km/h.

4. El defensor solicita no casar la sentencia impugnada. Sostiene que la tesis de la defensa, avalada por el Tribunal, *«únicamente puede controvertirse con otro dictamen pericial»*, pues el allegado al proceso se basó en técnicas físicas y científicas, sin que la víctima o la Fiscalía hayan aportado otra pericia con la finalidad de cuestionar sus conclusiones.

Critica que el demandante, desprovisto de sustento probatorio físico o científico, afirme que el punto de impacto

acaeció en el carril donde transitaba el agraviado, cuando las fotografías denotan, conforme a la posición final del vehículo y la motocicleta, que esta tenía un espacio mayor de maniobrabilidad que el primero.

Igualmente considera que la apreciación del policía de tránsito, según el cual el vehículo «*invadió un poquito*» el carril de la motocicleta, es simplemente una hipótesis, pues además de que tal estimación proviene de un reconstructor de accidentes de tránsito y no de un perito, se trata de una afirmación sin sustento probatorio.

Finalmente, alega el desconocimiento al principio de legalidad, en la medida en que solo puede exigírsele a un conductor que transite sobre su carril, en los términos del artículo 60 del Código Nacional de Tránsito, cuando se encuentre debidamente demarcado, omisión operativa que en este caso le es atribuible al Estado. Por el contrario, resulta clara la violación de la regla prevista en el artículo 94 *ibidem* por parte del motociclista, quien circulaba –como él mismo lo aceptó– a una distancia mayor de un metro de la acera u orilla.

CONSIDERACIONES DE LA CORTE

1. No se discute por las partes que el 10 de octubre de 2012, en la ruta Guaduas – Villeta (Cundinamarca), el automóvil de placas CPB-779, conducido por JOSÉ ALBERTO VALENCIA ARISTIZÁBAL, en un trayecto curvo de vía colisionó de lado con la motocicleta de placas RRM-92B,

manejada en sentido contrario por Roberto Enrique Del Cristo Vergara Mantelo.

Igualmente, se dio como hecho probado que por las lesiones sufridas, a la víctima se le dictaminó deformidad física que afecta el cuerpo, pérdida funcional del miembro inferior izquierdo y perturbación funcional del órgano de locomoción, todos de carácter permanente, y 100 días de incapacidad médico legal¹⁰.

Conforme la teoría del caso de la Fiscalía, acogida por la primera instancia, el accidente obedeció a que el procesado invadió parte del carril contrario y que esa violación al deber objetivo de cuidado fue la generadora del resultado lesivo. Tesis fundamentada principalmente en el informe policial de accidentes de tránsito, el registro fotográfico del lugar de los hechos y el testimonio del patrullero William Alexander Castro Rojas.

Por el contrario, el Tribunal absolvió a JOSÉ ALBERTO VALENCIA ARISTIZÁBAL luego de considerar una concurrencia de conductas imprudentes, ya que, de acuerdo con lo concluido por el perito reconstructor de accidentes de tránsito Daniel Labrador Gutiérrez, tanto el motociclista como el conductor del automóvil, al momento de la colisión, transitaban por el centro de la vía. Circunstancia que, unida a la ausencia de demarcación de la línea central de la carretera, sin que exista medio de prueba que acredite cuál

¹⁰ Objeto de estipulación probatoria N° 2, audiencia del 9 de marzo de 2016.

comportamiento de los dos sujetos determinó finamente el choque, condujo al reconocimiento de la duda en favor del enjuiciado.

Desde esa perspectiva, con el fin de resolver el único cargo propuesto, la Sala comenzará por aclarar un aspecto insustancial debatido por las partes e intervinientes, en aras de delimitar el problema jurídico central, para luego pronunciarse sobre la concurrencia de riesgos jurídicamente desaprobados y su incidencia en el caso específico.

Finalmente, se detendrá en los argumentos esenciales de la sentencia de segunda instancia en orden a evaluar los errores denunciados.

2. Ciertamente, dentro de la pericia, el licenciado en física determinó la velocidad aproximada que llevaban los vehículos involucrados segundos antes del accidente. Sin embargo, los reparos que frente a esa conclusión hacen el demandante y los demás sujetos procesales resulta totalmente intrascendente. Primero, porque esa circunstancia no influyó de manera determinante en la apreciación del profesional para establecer la zona de la vía o lugar de impacto, sino aspectos como los daños sufridos por el automóvil y la motocicleta, su posición final, la curvatura de la vía y «*el tipo de impacto*», entre otros¹¹.

¹¹ Audiencia del 22 de abril de 2016, minuto 34:00 y ss. video 1.

Segundo, porque ese hecho no sirvió de fundamento en la sentencia confutada, al paso que el exceso de velocidad no fue reprochado por la Fiscalía como imprudente y menos como el generador del siniestro, y no podía serlo ya que ninguno de los actores viales conducía a una velocidad superior a la reglamentaria para ese tramo de la carretera (30 a 50 km/h)¹².

Como se precisó al inicio de este apartado, la responsabilidad atribuida al procesado deriva del desconocimiento de la regla inicial prevista en el artículo 60 del Código Nacional de Tránsito, que enseña lo siguiente:

Obligatoriedad de transitar por los carriles demarcados. Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.

Norma a partir de la cual entra la Sala a analizar las censuras de la demanda de cara a los razonamientos que tuvo el Tribunal para emitir el fallo impugnado.

3. En los términos definidos pacíficamente por la jurisprudencia de la Corte, se ha precisado que ciertamente, en el ámbito de los delitos imprudentes, la concurrencia infractora de la víctima puede tener relevancia, entre otros aspectos, en la relación de riesgo. Sin embargo, aquélla sólo negará la atribución del resultado al agente cuando se constituya en fuente exclusiva de su realización.

¹² Como lo determinó el perito reconstructor de accidentes de tránsito Daniel Labrador Gutiérrez (minutos 20:43 y 41:44 video 1, ibidem).

Dicho de otra forma, que la víctima contribuya causalmente al resultado mediante un comportamiento imprudente sólo negará la imputación normativa al agente en tanto éste no haya, a su vez, creado o incrementado un riesgo no permitido determinante en la producción del resultado típico.

De lo contrario, la imputación del resultado al agente se mantiene, aunque en tales eventos la concurrencia infractora del perjudicado podrá incidir en la valoración de la gravedad del injusto y en la determinación de la responsabilidad patrimonial del primero (CSJ AP, 25 may. 2015, rad. 45329, reiterada en CSJ AP, 30 abr. 2019, rad. 52695 y CSJ SP, 13 nov. 2019, rad. 55810).

En el asunto examinado, resulta incontrovertible que el comportamiento del agraviado Roberto Enrique Del Cristo Vergara Mantelo, conforme él mismo lo aceptó en juicio¹³, comportó el desconocimiento de las reglas de tránsito y, por ende, en la violación del deber de cuidado que en condición de motociclista le era exigible. En concreto, el artículo 94 de la Ley 769 de 2002, conforme al cual los conductores de motocicletas *«deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un metro de la acera u orilla»*, mientras que la víctima transitaba por la mitad de su carril, cuyo ancho era de 3.95 mts.¹⁴.

¹³ Audiencia del 9 de marzo de 2016, minuto 01:14:00 y ss. video 1.

¹⁴ Distancia definida a partir del ancho total de la vía (7.9 mts.), según el croquis (folio 68).

Sin perjuicio de lo anterior, como se explicará a continuación, las pruebas llevan al convencimiento más allá de duda razonable de que la conducta imprudente del enjuiciado, al generar un riesgo desaprobado en la conducción de automotores, fue el acto que originó el resultado típico, aunque la víctima haya infringido una norma de tránsito.

4. De acuerdo con los criterios de valoración previstos en el artículo 380 de la Ley 906 de 2004, el medio de prueba se debe analizar en su integridad, según las reglas para su apreciación, y en conjunto con los demás elementos y evidencia física, con el fin de establecer su significado exacto y su peso en la decisión.

En cuanto a la prueba pericial, el artículo 420 refiere que, para su apreciación, el juzgador deberá tener en cuenta la idoneidad técnico científica y moral del perito, la claridad y exactitud de sus respuestas, su comportamiento al responder, el grado de aceptación de los principios científicos, técnicos o artísticos en que se apoya, los instrumentos utilizados y la consistencia del conjunto de respuestas.

El propósito buscado con ese cometido, ha señalado la Sala, no es otro que, frente a unas situaciones factuales en particular, para un adecuado juicio del fallador, se traduzcan las conclusiones de tal manera que se pueda identificar y comprender la regla que permite el entendimiento de unos

hechos en particular; que se adquiriera consciencia sobre el nivel de generalidad de la misma y de su aceptación en la comunidad científica; que se entienda la relación entre los hechos del caso y los principios que se le ponen de presente, y que se pueda llegar a una conclusión razonable sobre el nivel de probabilidad

de la conclusión (CSJ SP1557-2018, Rad. 47423).

Tales criterios deben ser atendidos en el proceso de apreciación de la prueba, ya que el juez no está llamado a aceptar de forma irreflexiva el dictamen pericial, sino a valorarlo en su justa dimensión, lo que supone el cabal entendimiento de las explicaciones dadas por el experto. Por ello la Corte ha precisado que cuanto interesa al juzgador tratándose de pericia documentaria no es la conclusión en sí, sino la forma como fue

adoptada (CSJ SP, 27 jun. 2012, rad. 32882, reiterada en CSJ SP, 23 ene. 2019, rad.

49047).

En el presente caso, el licenciado en física Daniel Labrador Gutiérrez, presentado por la defensa dentro del juicio como perito reconstructor de accidentes de tránsito de la empresa CESVI COLOMBIA S.A., concluyó que, al momento del impacto, tanto la motocicleta como el automóvil transitaban por el centro de la calzada¹⁵, existiendo *«la posibilidad de que el lugar de impacto se dé hacia el interior del carril del automóvil»*¹⁶.

¹⁵ Audiencia del 22 de abril de 2016, minuto 51:05 y ss. video 1.

¹⁶ Audiencia del 22 de abril de 2016, minuto 55:00 y ss. video 1.

Previo a arribar a dicho resultado, con base en los informes policial de accidentes de tránsito, ejecutivo y de laboratorio y álbum fotográfico del lugar de los hechos, sostuvo que el suceso ocurre: en un «tramo curvo de vía»; con una calzada de dos carriles de doble sentido; vía de un ancho promedio de 7.6 metros; demarcación horizontal de línea borde de carril y señalización vertical de prohibido adelantar¹⁷. Igualmente, que el impacto se da entre el costado izquierdo tercio anterior del automóvil y la parte izquierda anterior de la motocicleta¹⁸.

En cuanto a la delimitación del lugar del choque, explicó lo siguiente:

... dada la señalización de la zona y **con base en la geometría que describe los dos vehículos en el choque**, delimitamos el último lugar de impacto, donde la ubicación del automóvil sobre el centro de la vía obedece a su tendencia a marcar la trayectoria amplia por el efecto centrífugo al tomar la curvatura. Me explico: cuando el automóvil marca la **trayectoria de la curva**, el vehículo experimenta un efecto centrífugo que tiende a aproximarlos hacia el centro de la calzada. Eso da por la simple tendencia que tienen los cuerpos a preservar su trayectoria en un movimiento central. Sin embargo, dada la posición final que presentan, el vehículo automóvil y la motocicleta, y dada la curvatura del sector y el tipo de impacto, **estamos presentando en un plano general cómo sería la zona o dónde estaría el lugar del impacto a nivel general**. A nivel detalle, en el folio 37 imagen 4.3 [del informe] establecemos que el choque se presenta en el centro de la vía, con relación al patrón de daños de los vehículos y la orientación de los rodantes en la calzada en posición final.

¿Qué me está mostrando la imagen? Desde el último lugar posible de impacto el automóvil **recorre esta distancia**, mientras que la motocicleta producto del impacto, desarrolla la mecánica de

¹⁷ Audiencia del 22 de abril de 2016, minuto 17:15 y ss. video 1.

¹⁸ Audiencia del 22 de abril de 2016, minuto 32:10 y ss. video 1.

torsión, vuelco y rotación en el suelo hasta llegar a la posición registrada. Esas dos posiciones, cuya forma de impacto son altamente consecuentes con un impacto en el centro de la calzada. Si se evidencia a más detalle apreciamos que el área de impacto tiene mayor proporción del centro de la vía hacia el interior del carril del automotor.

En ese evento, **como este es el último lugar posible de impacto, es claro que el automóvil recorre esta distancia hasta ubicarse, orientado dentro de su carril**, sin marcación de ninguna huella. Conforme a esta forma de impacto, **a las trayectorias establecidas** y a las condiciones del sector, la **mecánica de colisión** que SERVICOLOMBIA plantea, es esta. Evidentemente en la imagen el automóvil deviene tomando la curva y por efecto centrífugo se acerca demasiado hacia el eje central de la calzada. Sin embargo, la motocicleta por la posición final y la forma de interacción entre ellos llega al impacto también sobre el centro de la calzada...¹⁹.

Tema frente al que más adelante reiteró el testigo:

Esta imagen que detallo, por **geometría**, por **dimensiones**, por forma de impacto y por los demás elementos aquí plasmados, nos evidencia claramente que el impacto se presenta bien sea sobre la zona donde se ubicaría la línea doble central, o con un porcentaje dentro del carril de circulación del automóvil²⁰.

Como se desprende de la declaración del perito, este alude o se remite constantemente al informe de reconstrucción de accidente de tránsito N° 3014 de octubre de 2015, que al parecer cuenta con ciertas imágenes y los análisis técnicos base de su opinión. Sin embargo, dicho informe, aunque debidamente descubierto, no fue incorporado al proceso ya que la solicitud que en ese sentido hiciera el defensor durante el juicio, fue extemporánea²¹.

¹⁹ Audiencia del 22 de abril de 2016, minuto 33:37 y ss. video 1.

²⁰ Audiencia del 22 de abril de 2016, minuto 44:26 y ss. video 1.

²¹ Audiencia del 22 de abril de 2016, minuto 01:22:00 y ss. video 1.

Por tanto, solo se contó con el aludido testimonio, lo que lleva a hacer las siguientes precisiones:

En primer lugar, el experto llevó a cabo una serie de consideraciones relacionadas con las condiciones fácticas, topográficas y mecánicas sobre las que dice haber desplegado su estudio, tales como las trayectorias pre-impacto de los vehículos, las dimensiones de la zona de choque, la «*geometría de la curvatura*» y las «*mecánicas post-colisión*», sin que expusiera los fundamentos técnicos y la metodología empleada para llevar a cabo su análisis y obtener dicho resultado.

Y aunque a minuto 58:12 el perito refirió que en «*folio 58*» de su informe describe la bibliografía especializada de donde obtuvo «*los análisis técnicos para relevamiento de datos*» y para los «*cálculos físico-matemáticos*», además de que se desconoce tal información, el testigo no los explicó ni fue interrogado al respecto.

Así mismo, a lo largo de su intervención el licenciado en física se remitió a varias imágenes en las que daba a conocer el «*plano general*» del lugar del impacto y las trayectorias de los automotores previas al choque, igualmente desconocidas, lo que hubiera facilitado la comprensión de su hipótesis y permitido deducir si aquélla era o no cercana a la realidad, de cara a las fotografías tomadas y el croquis elaborado el día de los hechos.

Por lo anterior, como quiera que la prueba pericial no solo corresponde a la declaración personal del experto en el juicio oral, sino que comprende, además, el informe que contiene la base de la opinión científica, técnica, artística o especializada (arts. 405, 412 – 415 Ley 906 de 2004 y CSJ AP, 3 jul. 2013, rad. 37130), el concepto del profesional se torna insustancial como instrumento de acreditación de la zona de impacto.

Con todo, tampoco se ajusta a lo demostrado en el juicio la aseveración de que el choque se produjo en el carril por donde transitaba el automóvil, por supuesta invasión de la motocicleta, como lo concluye en el dictamen, el cual, contrario a lo afirmado por el defensor en su intervención, puede ser desvirtuado por otros medios de convicción diferentes a la prueba pericial.

Para el patrullero William Alexander Castro Rojas, quien elaboró el informe policial de accidentes de tránsito con el croquis respectivo²² y tomó las fotografías del lugar del hecho en las que se observa la posición final de los vehículos implicados²³, «*el automóvil ocupó parte del carril de la motocicleta*». Basó esa afirmación en:

... la posición final, ya que yo diagramo los vehículos de acuerdo a la posición final, eso indica que el accidente de tránsito ocurrió un par de metros atrás, donde el vehículo estaba ingresando a su carril y de acuerdo a la distancia que quedó de la línea blanca del borde de calzada, de donde se tomaron las medidas²⁴.

²² Folios 67 a 69.

²³ Folios 70 a 73.

²⁴ Audiencia del 9 de marzo de 2016, min. 34:10 y ss.

Igualmente, a pregunta directa de en cuál vía se hallaba cada uno de los vehículos para el momento en el que llegó al lugar, precisó que la motocicleta ocupaba su carril derecho, mientras que el automóvil «una parte de su carril y una pequeña parte del carril de la motocicleta»²⁵.

En el contrainterrogatorio, el defensor le indagó frente al «*método científico*» que utilizó para aseverar que el procesado invadió el carril contrario, a lo que respondió:

Cuando se diligenció el informe de accidente de tránsito o el croquis, se tomaron unas medidas, punto a punto, todas se realizan en ángulos de 90 grados, la distancia a la que quedó el vehículo automóvil de la línea blanca indica que el vehículo estaba ingresando nuevamente al carril, por ende, ocupó parte del otro carril en el momento del accidente, si observamos el accidente el choque fue en el vértice delantero izquierdo²⁶.

Del testimonio del policía de tránsito se desprende que la conclusión a la que llegó está fundamentada en dos circunstancias específicas: (i) la posición final del vehículo, que denota el reingreso a su carril derecho, y (ii) su distancia de la línea blanca del borde de calzada.

En lo tocante al segundo aspecto, precisó que el primer eje del automóvil (anterior derecho) quedó ubicado a 2.3 mts. de la línea blanca del borde de calzada, mientras que la parte posterior derecha, a 2.41 mts.²⁷. Ahora, en el croquis igualmente se consignó que el ancho total de la vía

²⁵ Audiencia del 9 de marzo de 2016, min. 37:40 y ss.

²⁶ Audiencia del 9 de marzo de 2016, min. 53:00 y ss.

²⁷ Audiencia del 9 de marzo de 2016, min. 32:40 y ss.

²⁹ Folio 68.

correspondía a 7.9 mts.²⁹, de manera que cada carril medía **3.95 mts.** Las anteriores longitudes cobran relevancia, si en cuenta se tiene que, para el momento del accidente, no existía demarcación vial con doble línea continua amarilla²⁸ ni el policía de tránsito determinó qué fragmento del carril contrario traspasó el acusado.

Sin embargo, a partir de las primeras distancias (2.41 y 2.3 mts.) y teniendo en cuenta el ancho del vehículo (1.7 mts.)²⁹, se colige que su vértice trasero izquierdo se encontraba a 4.11 mts. de la línea blanca del borde de calzada, es decir, **0.16 mts. o 16 cms.** dentro del carril opuesto, mientras que el vértice delantero izquierdo –zona del vehículo donde se produjo el choque–, lo estaba a **0.5 mts. o 5 cms.**

Y aunque parece una invasión irrisoria, debe tenerse en cuenta que, como lo razonó tanto el patrullero como el perito físico, la colisión debió darse unos metros atrás al lugar donde se halló el automotor, pero, por el rodamiento, este continuó su desplazamiento en el sentido que venía hasta su detención. Luego, como se observa claramente en las fotografías N° 1, 2 y 3 del informe de investigador de campo, si el vehículo en su posición final refleja una evidente maniobra de giro a la derecha (de sus dos llantas delanteras)³², lo que denota es un intento de reingreso a su carril.

²⁸ Audiencia del 9 de marzo de 2016, min. 30:39 y ss.

²⁹ Según el testimonio del perito (audiencia del 22 de abril de 2016, minuto 59:20).

³² Folios 71 y 72.

Otra circunstancia que ha de analizarse es que el procesado contaba con espacio suficiente para transitar cerca de la línea blanca del borde de calzada y más alejado del centro de la vía (aproximadamente 2 metros y medio), pues no existía algún obstáculo que se lo impidiera. En esos términos se refirió el testigo William Alexander Castro Rojas:

En la distancia que se observa en la fotografía el vehículo hubiese podido transitar sin ningún inconveniente, el carril mucho más amplio que el tamaño del vehículo, del ancho del vehículo, es decir, es un vehículo que no tenía la necesidad de estar transitando en el lugar donde quedó ubicado³⁰.

Las razones precedentes ponen en evidencia que la valoración sesgada de la prueba que hiciera el Tribunal no se aviene con la realidad demostrada, esto es, que JOSÉ ALBERTO VALENCIA ARISTIZÁBAL violó el deber objetivo de cuidado al invadir el carril contrario y que dicho proceder fue el determinante de la colisión. Resultando, por lo tanto, equivocado el reconocimiento de la duda probatoria.

Apreciación errada que se refleja, adicionalmente, por la desestimación de la declaración del policía de tránsito, pues apoyado en jurisprudencia de la Sala relacionada con la diferencia del testigo experto con el común, el *ad quem* se refirió en el siguiente sentido:

... el patrullero William Castro, a preguntas de la Fiscalía como de la defensa para que indicara “*cuál fue la causa del accidente*”, afirma que “*se debió a la invasión de un poquito (sic) del vehículo en el carril de la motocicleta*”, no obstante que no fue citado como perito ni como testigo especial, al punto que en el conainterrogatorio, aquél reconoce que ha recibido de la Policía

³⁰ Audiencia del 9 de marzo de 2016, min. 50:35 y ss.

Nacional formación como técnico profesional en seguridad vial y accidentes, por manera que en calidad de testigo **no es lícito que emitiera concepto sobre la probable causa del accidente, pues, ello contraviene las reglas que rigen el interrogatorio del testigo - artículos 392 y 402 del C.P.P.-**³¹.

(Resaltado y subrayado fuera de texto original)

Esta afirmación es equivocada. En primer lugar, olvida el juez plural que por disposición legal, las autoridades de tránsito pueden emitir conceptos técnicos sobre la responsabilidad en el choque (art. 146 Código Nacional de Tránsito). Y, precisamente, debido a su formación como técnico profesional en seguridad vial y accidentes³², el agente William Alexander Castro Rojas elaboró el plano descriptivo de los pormenores del suceso y, a partir de las circunstancias que en forma directa y personal tuvo la ocasión de observar y percibir en el lugar del hecho, conceptuó técnicamente la causa de la colisión.

En segundo término, incurre el Tribunal en un error de derecho por falso juicio de convicción al exigir prueba pericial para comprobar la causa de un accidente de tránsito, pues está creando una inexistente tarifa legal contraria a la libertad probatoria reglada en la Ley 906 de 2004, a partir de la cual es posible demostrar la materialidad del delito y la responsabilidad penal con cualquier medio probatorio (art. 373).

5. Resta por decir que el argumento aducido por la defensa en su intervención como no recurrente, consistente

³¹ Folio 20, cuaderno Tribunal.

³² Audiencia del 9 de marzo de 2016, min. 01:04:48 y ss.

en la inviabilidad de exigirle a su prohijado que transitara únicamente sobre su carril pese a la ausencia de demarcación de la línea separadora central, carece por completo de fundamento.

Esa circunstancia no eximía al acusado de evitar invadir el carril contrario, no solo porque la señal de prohibido adelantar se lo impedía (art. 73 Código Nacional de Tránsito), sino porque el tramo por donde cruzaba era en un trayecto curvo de vía, de tal manera que el panorama de visión frontal se reducía y esa sola situación demandaba que se sostuviera en su parte de la calzada.

Además, la línea blanca del borde le permitía delimitar su espacio dentro del sentido de circulación que llevaba. A ese respecto se pronunció tanto el policía de tránsito como el perito físico, quienes coincidieron en su postura. El primero, dijo que *«ningún vehículo puede salirse de su carril exista o no exista la señalización»*³³, mientras que el segundo refirió que, *«si no existe demarcación, los vehículos deben ocupar el espacio proporcional a su sentido de circulación»*³⁷.

Así las cosas, admitir la tesis de la defensa, acogida en parte dentro del fallo censurado, supondría reconocer que la experiencia en el tráfico rodado no le permite a un conductor advertir que, pese a la ausencia de demarcación, debe transitar por su carril, cuando es a partir de esa eventualidad

³³ Audiencia del 9 de marzo de 2016, min. 01:05:20 y ss.

³⁷ Audiencia del 22 de abril de 2016, min. 01:20:41 y ss.

que se le impone las más elementales exigencias de precaución.

Recuérdese 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. Es por ello que el Código Nacional de Tránsito impone a los conductores, pasajeros o peatones que se comporten en 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 (art. 55).

6. A partir de lo expuesto, concluye la Sala que, tal como lo planteó el representante de la víctima en su calidad de demandante, el Tribunal cometió graves yerros de apreciación probatoria que lo condujeron equivocadamente a proferir fallo absolutorio con base en el principio *in dubio pro reo*.

En efecto, los medios de conocimiento y evidencia física válidamente obrantes en la actuación permiten arribar al conocimiento más allá de duda razonable que, incluso ante la comprobada concurrencia de infracción a una de las normas de tránsito por parte de la víctima, el resultado típico se produjo como consecuencia de la violación al deber de cuidado en que incurrió el acusado y, por lo tanto, a él le son imputables las lesiones sufridas por aquella.

Por consiguiente, la Corte casará la sentencia dictada por el Tribunal, para en su lugar, confirmar la condenatoria emitida por la primera instancia.

En mérito de lo expuesto, la SALA DE CASACIÓN PENAL DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, administrando justicia en nombre de la República de Colombia, y por autoridad de la Ley

RESUELVE

CASAR la sentencia proferida el 23 de junio de 2016 por la Sala Penal del Tribunal Superior de Cundinamarca y, en su lugar, confirmar íntegramente el fallo condenatorio de primera instancia proferido contra JOSÉ ALBERTO VALENCIA ARISTIZÁBAL.

Contra esta providencia no procede recurso alguno.

Notifíquese y cúmplase

GERSON CHAVERRA CASTRO

JOSÉ FRANCISCO ACUÑA VIZCAYA

DIEGO EUGENIO CORREDOR BELTRÁN

EUGENIO HERNÁNDEZ CARLIER

Impedido

LUIS ANTONIO HERNÁNDEZ BARBOSA

FABIO OSPITIA GARZÓN

EYDER PATIÑO CABRERA

HUGO QUINTERO BERNATE

PATRICIA SALAZAR CUÉLLAR

NUBIA YOLANDA NOVA GARCIA
Secretaria

Sala Casación Penal 2021