



República de Colombia
Corte Suprema de Justicia
Sala de Casación Penal

GERSON CHAVERRA CASTRO
Magistrado Ponente

SP1720-2025

Radicación N° 61565

Aprobado acta No. 162

Bogotá, D. C., nueve (9) de julio de dos mil veinticinco (2025).

VISTOS

Decide la Corte la impugnación especial promovida por la defensa de ÓSCAR IVÁN CUBILLOS MANRIQUE, contra la sentencia proferida el 16 de diciembre de 2021, por la Sala Penal del Tribunal Superior de Cali, que revocó la absolución del 5 de mayo de ese mismo año, emitida por el Juzgado Noveno Penal del Circuito con función de conocimiento de esa misma ciudad y, en su lugar, lo condenó por primera vez como autor responsable del delito de homicidio culposo agravado.

I. HECHOS

El 5 de mayo de 2015, a las 9:40 horas, el patrullero ÓSCAR IVÁN CUBILLOS MANRIQUE conducía el vehículo de placas GXQ 743, marca Volkswagen, tipo panel van, modelo 2009, de servicio oficial de la Policía Nacional, sin licencia de conducción, en compañía del intendente Germán Veloza Moreno.

En Cali, a la altura de la carrera 25U, al llegar a la intercepción con la calle 73, conocida como avenida ciudad de Cali, CUBILLOS MANRIQUE no acató la prelación vial e ingresó intempestivamente, sin realizar el pare respectivo. Pretermitió que por esa vía se desplazaban otros vehículos, por lo que colisionó con la motocicleta de placas APK 858, marca Suzuki 1, de color gris, conducida por Baldemar Mancilla Cuero.

Este fue trasladado el mismo día a la Clínica Valle de Lili, en donde cerca de las 11:11 horas falleció, por politrauma en accidente de tránsito, según el informe médico legal de necropsia, consistente en contusión cerebral, trauma raquimedular alto y sección de médula tallo por fractura cervical alta, hematoma expansivo de cuello y fractura de la tibia peroneal izquierda.

II. ACTUACIÓN PROCESAL

2.1. El 15 de marzo de 2016, ante el Juzgado Veinte Penal Municipal con función de Control de Garantías de Cali, se formuló imputación a ÓSCAR IVÁN CUBILLOS MANRIQUE

por el delito de homicidio culposo agravado (arts. 109 y 110 numeral 3° del C.P.), cargos que no aceptó.

2.2. El 20 de abril de 2016, el ente investigador radicó escrito de acusación, el cual le correspondió por reparto al Juzgado Noveno Penal del Circuito de Cali.

2.3. El 30 de enero de 2017 se instaló la audiencia de acusación en desarrollo de la cual el apoderado del procesado impugnó la competencia para adelantar el trámite, razón por la que se remitió la actuación a la Sala Penal del Tribunal Superior de Cali que, mediante providencia del 16 de febrero siguiente, dispuso devolver las diligencias al juzgado de origen por no existir ningún pronunciamiento respecto de su competencia para tramitar el asunto.

2.4. En virtud de ello, el 30 de mayo de 2017 se convocó nuevamente a las partes para continuar con el curso de la audiencia de formulación de acusación, dentro de la cual, el titular del Juzgado Noveno Penal del Circuito de Cali expuso los motivos por los cuales la competencia para adelantar el juicio era de la Jurisdicción Ordinaria. Conforme lo previsto en el artículo 341 del C. de P.P., ordenó remitir nuevamente las diligencias al Tribunal, mismo que el 29 de junio siguiente, declaró que la competencia para conocer el proceso radicaba en los Juzgados de Instrucción Penal Militar con sede en Cali, a donde envió la actuación.

2.5. Surtido dicho trámite, le correspondió por reparto al Juzgado Ciento Cincuenta y Seis de Instrucción Penal Militar, quien rehusó su competencia el 27 de julio de 2017, tras

considerar que, conforme al numeral 5.9.1. del Manual Logístico para la Policía Nacional de Colombia, el procesado incumplió con la obligación de manejar un vehículo oficial con la respectiva licencia de conducción. Por lo tanto, dispuso remitir la actuación al Consejo Superior de la Judicatura, para dirimir el conflicto planteado.

2.6. El 20 de septiembre de 2017, la otrora Sala Jurisdiccional Disciplinaria del Consejo Superior de la Judicatura asignó la competencia para el conocimiento de este asunto a la Jurisdicción Ordinaria, por lo que las diligencias regresaron nuevamente al Juzgado Noveno Penal del Circuito con Funciones de Conocimiento de Cali para lo de su cargo.

2.7. La audiencia de formulación de acusación se llevó a cabo el 11 de abril de 2018, en los mismos términos fácticos y jurídicos de la imputación.

2.8. La audiencia preparatoria tuvo lugar el 6 de noviembre siguiente y el juicio se desarrolló en sesiones del 26 de marzo, 17 y 26 de junio de 2018, 21 de octubre de 2019, 4 de marzo 2020 y 5 de mayo 2021, última fecha en la que se anunció sentido absolutorio del fallo y se dio lectura al mismo.

2.9. Con ocasión de los recursos de apelación presentados por la delegada de la fiscalía y el apoderado de la víctima, la Sala Penal del Tribunal Superior de Cali en sentencia del 16 de diciembre de 2021 revocó la absolución y, en su lugar, condenó a ÓSCAR IVÁN CUBILLOS MANRIQUE a la pena de treinta y siete (37) meses y diez (10) días de prisión, multa de treinta y uno punto diez (31.10) s.m.l.m.v. y a la

privación del derecho a conducir, vehículos automotores y motocicletas por el término de cincuenta y seis (56) meses e inhabilitación para el ejercicio de derechos y funciones públicas por el mismo lapso de la pena de prisión, como autor del delito de homicidio culposo agravado.

Le concedió la suspensión condicional de la ejecución de la pena.

2.10. El defensor de ÓSCAR IVÁN CUBILLOS MANRIQUE interpuso impugnación especial.

III. DE LAS SENTENCIAS

3.1. De primera instancia.

En primer lugar, el *a quo* descartó la afectación de los principios de inmediación y concentración, por haber sido designada luego de fenecida la etapa de juzgamiento. En tal sentido, concluyó que, si bien, acorde con las previsiones del 454 del C.P.P, debe repetirse la audiencia de juicio oral ante el cambio de juez durante su curso, en el caso concreto, pese a no haberlo presenciado, los registros de audio y video le permitieron apreciar las pruebas practicadas, aunado a que dicha regla, opera de manera excepcional.

Precisado ello, consideró que, conforme lo probado por la defensa en el juicio, en contraposición a la tesis de cargo, no se estructuró la causal de agravación específica prevista en el numeral 3º del artículo 110 del C.P.

Adujó que, aun cuando es cierto que el acusado no tenía licencia de conducción para el momento del siniestro vial, el fin de la norma no era otro que sancionar la impericia del conductor. Sin embargo, quedó demostrado que CUBILLOS MANRIQUE sí tenía los conocimientos y aptitudes para desarrollar esa actividad peligrosa, máxime cuando el mismo día de los hechos aprobó los exámenes exigidos para refrendar su licencia de tránsito. Por lo que, pese a estar vencida, esto no elevó el riesgo permitido y dicha falencia solo debía ser objeto de una represión de carácter administrativo, mas no penal.

En tal sentido, afirmó que CUBILLOS MANRIQUE debería ser juzgado, pero por el punible de homicidio culposo simple. A partir de ello, advirtió que la acción penal se encontraba prescrita, toda vez que la pena máxima prevista para este delito es de ciento ocho (108) meses y la formulación de imputación tuvo lugar el 15 de marzo de 2016, por ende, interrumpido el término desde esa data y contabilizado nuevamente por la mitad, el fenómeno extintivo se concretó el 15 de septiembre de 2020.

Con todo, aplicó la línea jurisprudencial consistente en que aun en los eventos de prescripción de la acción penal, la absolución debe prevalecer, por lo que, tras analizar el acervo probatorio, estableció que la Fiscalía no logró demostrar que la conducta de ÓSCAR IVÁN CUBILLOS MANRIQUE hubiese sido la causa eficiente y única del accidente de tránsito. Por el contrario, invocó el actuar a propio riesgo de la víctima, dado que realizó una maniobra de adelantamiento prohibida, *“sin atender la dinámica de la vía”*, pues los demás vehículos

habían cedido el paso al rodante de la Policía Nacional, conducido por aquel.

Precisó que el día del accidente, CUBILLOS MANRIQUE, en su calidad de patrullero de la policía, se encontraba en servicio, junto con el Intendente Germán Veloza Moreno. Según este, habían recibido un llamado para prestar apoyo y recoger a un capturado, por ello, al arribar a la intersección de la avenida Ciudad de Cali o calle 73 con la carrera 25U, su compañero *“pita en señal de solicitar el paso, siendo concedido por los vehículos que ocupaba (sic) el primer y segundo carril de la calle 73”*, momento en el que llega la víctima y realiza una maniobra de adelantamiento por el carril de los buses del M.I.O., con exceso de velocidad, impactando la parte delantera derecha del vehículo oficial y su parabrisas, conducido por el procesado.

3.2. De segunda instancia.

El Tribunal, luego de reseñar el contenido de las pruebas practicadas en juicio, abordó lo atinente a la configuración de la causal de agravación punitiva endilgada por la Fiscalía, de que trata el numeral 3º del artículo 110 del C.P., para exponer los motivos por los cuales disienta de la postura del *a quo*.

Al respecto, destacó que dichas causales son taxativas y no requieren de ningún tipo de valoración subjetiva, de manera que, para su aplicación, simplemente es necesario establecer si el acusado tenía o no licencia de conducción para la fecha de los hechos. Tal como sucedió en el caso concreto,

toda vez que la de ÓSCAR IVÁN CUBILLOS MANRIQUE estaba vencida para el 5 de mayo de 2015 y, solo dos días después del accidente de tránsito, le fue renovada.

Señaló que aun cuando se acreditó que el acusado realizó un curso especial de conducción policial en la Policía Nacional, desde el 8 de septiembre al 12 de octubre de 2014, era insuficiente para demostrar que este tenía la pericia para conducir, *“sería tanto como desconocer que la licencia bien le pudo haber sido suspendida y que, por ende, igual aplica el agravante.”*.

De otra parte, adveró que la concurrencia de culpas no exonera de responsabilidad penal a quien es procesado, pues corresponde al juez establecer cuál fue la causa determinante del accidente, sin la cual, el siniestro no habría ocurrido.

Por ello, tuvo por irrelevantes los planteamientos que la defensa expuso respecto de la víctima. Estos son, que no acreditó su idoneidad para conducir ni llevaba de manera adecuada el casco de protección, pues aun cuando estos supuestos incidieron en el resultado, no fueron la causa eficiente.

Así, descartó que la víctima hubiese realizado un adelantamiento prohibido, invadiendo el carril de uso exclusivo de los buses del M.I.O., ya que, el agente de tránsito Jesús Andrade Salazar, dijo que, dicho carril puede ser transitado por actores viales distintos al mencionado transporte público, para tomar las carreras aledañas o ingresar a los barrios, explicando que no era exclusivo. El *ad*

quem resaltó de su testimonio que el vehículo conducido por el acusado arrastró la motocicleta, luego de producida la colisión en el carril central de la Avenida Cali, en virtud de la dinámica y la cinemática de la colisión.

Por lo expuesto, tuvo por desacertada la conclusión de la primera instancia, cifrada en que el acusado no tenía por qué esperar que del carril del M.I.O. saliera un vehículo distinto a los buses de transporte público, por el principio de confianza.

Estimó que constituía un contrasentido que el *a quo* reprochara a la víctima, simultáneamente, haber invadido la vía exclusiva del M.I.O. con exceso de velocidad y desatender la cesión de paso en la vía a vehículos de emergencia, prevista en el artículo 64 del Código Nacional de Tránsito.

En su lugar, declaró demostrado que ÓSCAR IVÁN CUBILLOS MANRIQUE, conduciendo la van de la policía, irrespetó la prelación vial que tenía la víctima, mientras iba en su motocicleta por el carril central de la Avenida Ciudad de Cali, sin atender el deber objetivo de cuidado, con lo que creó y elevó injustificadamente el riesgo permitido.

En consecuencia, revocó la absolución para condenar a CUBILLOS MANRIQUE por el delito de homicidio culposo agravado.

IV. IMPUGNACIÓN ESPECIAL

El defensor segmentó la sustentación del recurso en cuatro temas: i) principio de legalidad y lesividad sobre la

circunstancia agravante del numeral 3° del artículo 110 del C.P.; ii) prescripción de la acción penal; iii) *de la actividad peligrosa, deber objetivo de cuidado, riesgo permitido y principio de confianza* y iv) atipicidad objetiva por acciones a propio riesgo.

4.1. En el primer acápite, el recurrente afirmó que el Tribunal erró al considerar, sin mayor análisis jurídico, que el vencimiento de la licencia de conducción indica falta de pericia y elevación del riesgo por parte del procesado, toda vez que *“el agravante por el vencimiento de la licencia no existe”*.

Recordó que los elementos normativos de la causal se refieren a “no tener” o “tener suspendida” la licencia de conducción, es decir, no incluye el supuesto de que esté vencida, el cual, según el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito conlleva un reproche administrativo. A su juicio, la agravante propende por sancionar a quien *“nunca ha acreditado su capacidad para ejercer la actividad peligrosa, o que, aun teniéndola, esta haya sido suspendida por autoridad competente”*, mas no de quien la tuvo, pero perdió vigencia.

Por ello, que el Tribunal haya incluido este evento para irrogar una consecuencia punitiva, desconoce los principios de *ultima ratio*, trascendencia y lesividad.

En ese sentido, debió el *ad quem* advertir que el vencimiento de la licencia de conducción no tiene relación con el delito culposo de base, el deber objetivo de cuidado ni la elevación del riesgo permitido, ya que el acusado contaba

con la idoneidad para conducir ese 5 de mayo de 2015, incluso desde el 6 de enero de 2012 cuando le fue expedida la licencia y *“como lo certifican los exámenes físicos y mentales para la renovación de su permiso”*, por lo que el día del accidente, detuvo el rodante y avanzó con precaución, tras advertir la presencia de la policía y el permiso para cruzar, como lo narró Germán Veloza Moreno.

Sumado a que el 14 de octubre de 2014 realizó el curso especial de la Policía Nacional para conducir vehículo de la institución, *“lo que refuerza la teoría que poco o nada interesa para la elevación del riesgo la vigencia de la licencia”*.

En consecuencia, solicita se ratifique la postura de la primera instancia, en el sentido de suprimir el agravante de la pena.

4.2. En el segundo aparte, como consecuencia de la prosperidad del anterior, el apelante adveró que habría operado la prescripción de la acción penal para el homicidio culposo.

Como sustento de su afirmación, expuso que el artículo 109 del C.P. prevé ciento ocho (108) meses de prisión como máximo de pena para el delito en comento. Ahora, como la formulación de imputación tuvo lugar el 15 de marzo de 2016, interrumpido el término comenzó a correr nuevamente desde esta data por la mitad, esto es, cincuenta y cuatro (54) meses.

En este punto, coincidió con el planteamiento del apoderado de víctima, recurrente de la absolucón de primera instancia, sobre la aplicación del inciso 6   del artículo 83 del C.P., que incrementa en la mitad el término de prescripción cuando la conducta es cometida por un servidor público en ejercicio de sus funciones, toda vez que el acusado cumplía su deber como policía el día del accidente de tránsito. Esto arrojaría ochenta y un (81) meses o “6 años, 7 meses, 5 días”.

A partir de lo expuesto, el defensor concluyó que entre la formulación de imputación -15 de marzo de 2016- y la notificación de la sentencia de segunda instancia -13 de enero de 2022- trascurrieron más de 6 años y 9 meses, de manera que la acción penal prescribió.

Con todo, destacó que el análisis de absolucón debe prevalecer sobre la prescripción, como lo adujo el *a quo*.

4.3. A continuación, el apelante afirmó que el Tribunal no atend   la teoría de la imputación objetiva ni las reglas de la sana crítica, al declarar al acusado como penalmente responsable.

Indicó que ÓSCAR IVÁN CUBILLOS MANRIQUE cumplía funciones de patrullero de la Policía Nacional el 5 de mayo de 2015, conduciendo un vehículo de la institución, es decir, en desarrollo de una actividad peligrosa. Añadió que, en curso de esa labor, cruzó la intersección de una avenida con prioridad, es decir, un riesgo permitido por la ley.

Al amparo del artículo 64 del Código Nacional de Tránsito, relativo a la cesión de paso en la vía a vehículos de emergencia, dijo que el procesado anunció la presencia del vehículo de policía, motivo por el cual los demás rodantes debían reducir la velocidad y permitir su paso, dispensando un trato prioritario, ya que estaba cumpliendo un deber, según el patrullero Jason Eliécer Lucumí Lasso y el intendente Germán Veloza, relacionado con prestar apoyo en un procedimiento de captura en el barrio Charco Azul.

El apelante agregó que el compromiso era urgente, dado que los traslados de las personas aprehendidas deben agotarse en el menor tiempo posible, ante eventuales asonadas o agresiones a los miembros de la policía por parte de la comunidad, como lo declaró Jason Eliécer Lucumí Lasso.

Desde una perspectiva *ex ante* y a partir de la declaración de Germán Veloza, el apelante afirmó que el acusado detuvo el vehículo antes de cruzar el segundo carril de la Avenida Ciudad de Cali, mientras el testigo hacía señales de que la patrulla necesitaba pasar. El recurrente agregó que el procesado “*activó el pito de la patrulla que no es más que la activación de la sirena*” y llevaba encendidas las luces de la patrulla, es decir que la maniobra no fue invasiva ni sorpresiva, más cuando los demás vehículos se detuvieron, salvo la víctima.

Adveró que la moto quedó en el carril derecho tras el accidente, donde también se encontraron sus piezas, por lo que el choque ocurrió de frente, no en diagonal. Sumado a

que la huella de arrastre hallada en el carril central de la Avenida Ciudad de Cali, referida por el testigo Andrés Doney, pudo provenir de cualquier cosa. Así, el accidente tuvo lugar en el último carril, derecho de la avenida, por el que la motocicleta tenía prohibición de invadir y transitar, de acuerdo con la reglamentación de la alcaldía.

Por ello, el acusado avanzó con cuidado los dos primeros carriles y, en cuanto al tercero, confió en que podía pasar, pues es deber de los particulares no transitar por este, siendo de uso exclusivo del M.I.O.

Insistió en que CUBILLOS MANRIQUE tenía acreditada su idoneidad para conducir desde años atrás a los hechos, pues le fue expedida licencia de conducción el 6 de enero de 2012. Asimismo, que el 5 de mayo de 2015, día de los hechos, acreditó los exámenes físicos y mentales para la renovación de la licencia, luego, no fue este el motivo de la elevación del riesgo, más cuando recibió el documento a los dos días siguientes. Además, había realizado un curso especial para conducir vehículos automotores el 14 de octubre de 2014 que, aun cuando no reemplaza la licencia de conducción, demuestra que tenía el conocimiento y la preparación para llevar a cabo la labor.

Por lo anterior, rebate que hubiese existido concurrencia de culpas, como lo afirmó el Tribunal, ya que el procesado obró dentro del riesgo permitido. En su lugar, aseguró que la conducta de su representado es atípica objetivamente, ya que la víctima obró bajo su propio riesgo.

4.4. En el último aparte, el defensor destacó que la víctima tenía prohibido conducir motocicleta el día de los hechos, ya que nunca le fue expedida licencia de conducción, es decir, “no tenía”, aunado a que el rodante ni siquiera le pertenecía. En esa línea, acotó que *“la licencia de conducción es el permiso de realizar una actividad catalogada como peligrosa y como es una actividad peligrosa la persona debe acreditar que cumple con las aptitudes psíquicas, físicas y de conocimiento para poder conducir”*.

Añadió que la víctima no llevaba puesto el casco ni existe prueba en contrario. Respecto de este elemento, refirió que no fue recolectado ni incorporado en algún informe, al paso que fue ubicado encima de la motocicleta, de manera fotográfica, en aparente buen estado. Lo que, según el recurrente, explicaría la lesión sufrida en la cabeza, es decir que *“el golpe que se dio el motociclista con la patrulla de la policía fue sumamente fuerte y contundente”*.

Aun cuando reconoce que no se pudo establecer si el motociclista iba a alta velocidad, recordó que en el informe del investigador de campo Jesús Salazar, se consignó señalización de zona escolar y velocidad máxima de 30km/h, límite que el afectado tampoco atendió, pues de haberlo hecho hubiese podido frenar a tiempo y la lesión carecería de tal gravedad.

Reiteró que fue la víctima quien hizo un giro prohibido para adelantar por la derecha a los vehículos, invadiendo el carril del M.I.O., de manera que choca de frente con la patrulla, sin que el conductor lo pudiese ver, e impacta el

rodante por el costado derecho. No siendo cierto que la van arrastrara a la víctima.

Frente a este último aserto, cuestionó la declaración de Andrés Doney, agente de tránsito, quien presentó la escena de los hechos en 3D o *Faro Focus*, pues fue decretado como testigo técnico, no como perito, tampoco es testigo directo de los hechos, ni siquiera primer respondiente. Por ello, para demostrar que el acusado arrastró la motocicleta por la vía, desde el carril central, debió practicarse una prueba pericial y no simplemente demostrativa.

En ese sentido, concluyó que fue Baldemar Mancilla Cuero, conductor de la motocicleta de placas APK 858, quien actuó a propio riesgo, lo que conllevaría declarar la atipicidad objetiva de la conducta realizada por ÓSCAR IVÁN CUBILLOS MANRIQUE.

Los no recurrentes.

Ninguno de los sujetos procesales se pronunció dentro del traslado legal respectivo.

V. CONSIDERACIONES DE LA CORTE

5.1. De acuerdo con lo dispuesto en el numeral 7° del artículo 235 de la Constitución Política, en concordancia con el numeral 3° del artículo 32 de la Ley 906 de 2004, la Corte es competente para resolver la impugnación especial interpuesta por la defensa de ÓSCAR IVÁN CUBILLOS

MANRIQUE, por haber sido la primera condena emitida en segunda instancia por el Tribunal Superior de Cali.

En ese orden y de acuerdo con el principio de limitación funcional que gobierna el recurso de apelación, la Corte desatará la alzada que, en lo fundamental, se remite a analizar si, conforme con la realidad probatoria obrante en el plenario, se logra el estándar probatorio previsto en el artículo 381 del C.P.P. para condenar a ÓSCAR IVÁN CUBILLOS MANRIQUE por el delito de homicidio culposo agravado.

Para elucidar lo anterior, la Sala empezará por dirimir la propuesta de prescripción de la acción penal. De ser procedente, continuará con el estudio del delito y la circunstancia específica de agravación prevista en el numeral 3° del artículo 110 del C.P. para establecer, a partir de estos y de las pruebas practicadas en juicio, si debe confirmarse la condena o están llamados a prosperar los reparos del recurrente.

5.2. Sobre la prescripción de la acción penal

En el caso concreto, el ente acusador endilgó a ÓSCAR IVÁN CUBILLOS MANRIQUE la comisión del delito de homicidio culposo agravado, previsto en los artículos 109 y 110, numeral 3°, del C.P.

El artículo 83 de la Ley 599 de 2000, estableció que la acción penal prescribirá en un tiempo igual al máximo de la pena fijada en la ley, si fuere privativa de la libertad, pero en ningún caso será inferior a cinco (5) años, ni excederá de veinte (20).

De acuerdo con el artículo 86 sustantivo, el fenómeno extintivo se interrumpe con la formulación de la imputación, a partir de la cual comienza a correr de nuevo por un tiempo igual a la mitad del señalado en el artículo 83 que, no podrá ser inferior a cinco (5) años, ni superior a diez (10).

Así las cosas, como aquí se procede por el delito de homicidio culposo agravado, es del caso señalar que, según los artículos 109 y 110, numeral 3° del C.P., el máximo de la pena de prisión imponible es de trece (13) años y seis (6) meses.

Luego de formulada la imputación se contabiliza por la mitad del máximo de la pena, esto es, de trece (13) años y seis (6) meses o ciento sesenta y dos (162) meses, lo que arrojaría ochenta y un (81) meses. Comoquiera que el procesado ostentaba la calidad de servidor público para el día de los hechos, como patrullero de la Policía Nacional, dicho guarismo se incrementa en la mitad, de acuerdo con el inciso 6° del artículo 83 del C.P., lo que daría ciento veintiuno coma cinco (121,5) meses o diez (10) años, un (1) mes y quince (15) días.

En consecuencia, como la imputación tuvo lugar el 15 de marzo de 2016, es claro que el mencionado lapso prescriptivo se cumplía el 30 de abril de 2026, sin embargo, el 16 de diciembre de 2021, fue dictado el fallo de segundo grado, de manera que no se consolidó la prescripción referida.

Ahora bien, aunque el recurrente expuso que en el caso concreto no procede la circunstancia agravante del numeral 3° del artículo 110 del C.P., de contera, tampoco el incremento de una sexta parte a la mitad de la pena, como lo prevé esa norma, aun si en gracia a discusión se admitiese este aserto, tampoco habría operado la prescripción.

En efecto, como la pena máxima para el delito de homicidio culposo, según el artículo 109 del C.P, es de ciento ocho (108) meses, este debe adicionarse en la mitad por haber sido cometida la conducta por servidor público, según el inciso 6° del artículo 83 del mismo cuerpo normativo, lo que arroja un total de ciento sesenta y dos (162) meses o trece (13) años y seis (6) meses.

Verificada la formulación de imputación, el término se interrumpe y contabiliza en la mitad, esto es, en ochenta y un (81) meses o seis (6) años y nueve (9) meses que contados desde el 15 de marzo de 2016 darían como límite prescriptivo el 15 de diciembre de 2022. Sin embargo, como el fallo de segunda instancia fue proferido casi un año antes de esta fecha, no operó la prescripción.

Con todo, aprecia la Sala que el recurrente, además, tomó el día de notificación del fallo condenatorio -13 de enero de 2022-, en lugar de la data de aprobación del proveído por el cuerpo colegiado, como parámetro para contabilizar el lapso del fenómeno extintivo.

Al respecto, la jurisprudencia tiene establecido que, tratándose de jueces colegiados, los autos interlocutorios y las sentencias son emitidas cuando, reunidos en sala de

decisión, los magistrados discuten y aprueban (adoptan) tales determinaciones, al margen de que, en cumplimiento del principio de publicidad, sean notificadas o comunicadas con posterioridad en audiencia.

Sobre el particular, mediante CSJ SP 14. ago. 2012, rad. 38.467¹, la Corte puntualizó:

El punto concreto para definir (...) estriba en establecer qué ha de entenderse jurídicamente por “proferimiento” del fallo de segundo grado, en aras a definir si puede predicarse el fenómeno jurídico de la prescripción alegado por el defensor.

(...) En los eventos que compete decidir a un juez colegiado, caso concreto que ocupa la atención de la Sala y que es objeto del recurso, el inciso final del artículo mencionado dispone lo siguiente:

(...) Si la competencia fuera del tribunal superior, el magistrado ponente cuenta con diez días para registrar proyecto y cinco la sala para su estudio y decisión. El fallo será leído en audiencia en el término de diez días.

Surge entonces que, en estos casos, hay dos momentos diferentes: emisión de la decisión y lectura de la misma.

Si la competencia es de un tribunal, la Sala observa que a partir del registro del proyecto que corresponde al magistrado ponente, se presentan dos eventos que se destacan por su independencia: (i) la discusión y adopción de la decisión a través de la cual se resuelve el recurso y (ii) la comunicación de la providencia por medio de la lectura de esta. La diferencia con aquellos asuntos que decide un juez singular, es que en los mismos no se presenta un proyecto para discusión, pero se identifican en cuanto a que existe una decisión y su ulterior lectura.

Consecuentemente, no es dable confundir tales momentos procesales que se ofrecen claramente disímiles como pasa a verse:

Cuando la norma aludida señala que la Sala estudiará y decidirá el recurso, eso ni más ni menos significa definición del asunto sometido a su consideración, de modo que equivale al acto de proferir sentencia, la cual debe

¹ CSJ SP, 8 oct. 2014, rad.44065; CSJ AP, 25 mar. 2015, rad. 44186; CSJ AP 27 jul. 2016, rad. 48325; CSJ SP, 9 nov. 2016, rad. 48447; CSJ AP, 24 jul. 2017, rad. 50408; CSJ AP, 5 dic. 2018, rad. 51586; CSJ AP, 25 nov. 2020, Rad. 56451; CSJ SP, 14 abr. 2021, rad. 54442 y CSJ AP, 27 oct. 2023, rad. 60122, entre otros.

suscribirse por los integrantes de la corporación que tomaron parte en la discusión y aprobación. Se desprende entonces con relativa claridad que el acto ulterior de lectura es distinto al de la emisión de la decisión, luego no es dable aseverar que mientras no se materialice el segundo no cabe hablar de proferimiento del fallo.

Tan cierto es lo anterior que la parte final de la disposición trascrita estipula que el fallo será leído en audiencia, de lo cual se infiere que ya fue emitido y aprobado y como tal nació a la vida jurídica, pues de no ser así, se habría dicho que sería proferido en una vista pública.

En ese sentido, por estricta disposición legal, el acto procesal que *suspende* el término prescriptivo es la emisión de la sentencia de segunda instancia, *indistintamente del sentido del fallo* (confirmatorio, modificativo o revocatorio) y al margen de que la Corte eventualmente asuma el conocimiento del asunto por virtud del recurso extraordinario de casación o de la *impugnación especial* - como en el asunto bajo examen- contra la primera sentencia de condena, tal como lo ha puntualizado la Sala en múltiples decisiones (cfr., entre otras, CSJ SP3203-2020, SP 6 ago. 2019, rad. 52.848 y AP066-2021, rad. 58.030).

Luego, como el fallo condenatorio proferido en segunda instancia data del 16 de diciembre de 2021, quiere decir que se suspendió el término antes de configurarse el fenómeno extintivo, motivo por el cual no está llamada a prosperar la pretensión del recurrente en ese sentido, aun si se excluyera el incremento punitivo del numeral 3° del artículo 110 del C.P. del conteo de prescripción.

Superado el debate en punto de la prescripción de la acción penal, atendiendo a que el recurrente cuestiona la imposición de la circunstancia agravante en comento, es pertinente analizar su naturaleza, antes de adentrarnos al caso concreto.

5.3. Sobre la falta o suspensión de la licencia de conducción como agravante específica de los delitos de homicidio y lesiones personales culposas, cuando tienen lugar en accidentes de tránsito

Tanto el delito de homicidio como el de lesiones personales, en cuanto a su consumación, son de resultado. La modalidad culposa, como variación de estos delitos, tiene lugar cuando la muerte o daño en el cuerpo o la salud de la víctima deviene de la infracción al deber objetivo de cuidado por parte del sujeto activo y en consideración a la previsibilidad del resultado, -en lugar del dolo-, elementos por los cuales, recibe un tratamiento punitivo atenuado, de cara al tipo base.

Por supuesto, no es igual para el legislador matar o lesionar con la voluntad inequívoca de hacerlo, que arribar a la misma consecuencia, pero por omitir un deber de cuidado en el ejercicio de una actividad considerada riesgosa, como suele suceder en el tráfico automotor.

A su vez, las circunstancias agravantes y atenuantes que se encuentran en la parte especial del Código Penal operan como normas que describen supuestos de hecho que modifican el tipo penal simple, para dar lugar a una conducta punible distinta que, por sus particularidades, implica una mayor o menor respuesta punitiva del Estado, a partir de criterios de política criminal.

Estos escenarios, si se quiere, que adicionan el tipo penal, suponen condiciones previas, concomitantes o

posteriores de la conducta punible, que conllevan un trato más severo o benigno, con fundamento en los comportamientos que el legislador procura desincentivar o promover, para la configuración de la sociedad, desde determinada perspectiva.

Si bien, tradicionalmente se han distinguido los delitos como de resultado, conducta o peligro -sin desconocer otras clasificaciones-, esto no es óbice para que las circunstancias que los agravan o atenúan puedan describir, también, supuestos de resultado -a partir de una efectiva afectación del bien jurídico-; de conducta -en cuanto se despliegue determinada acción reprochable-, o de peligro, cuando no se requiere de una lesión al bien jurídico, sino que basta con la creación de un peligro, concreto o abstracto de que llegue a sufrirla.

Así, tanto para el homicidio como para las lesiones personales culposas, que pueden tener lugar en el desarrollo de la circulación vehicular, el artículo 110 del C. P. prevé una serie de circunstancias, concomitantes a la conducta: *i) si al momento de cometerla, se encontraba bajo el influjo de bebidas embriagantes, drogas o sustancia que produzca dependencia física y ello ha sido determinante para su ocurrencia; ii) no tiene licencia de conducción o le ha sido suspendida por autoridad de tránsito o iii) transportaba pasajeros, carga pesada, niños o ancianos, sin cumplir los requisitos legales; y posteriores: v) si abandona sin justa causa el lugar de la comisión de la conducta, que incrementan la pena.*

El contenido de las citadas circunstancias agravantes, en cuanto a su naturaleza y alcance, permite a la Sala concluir que fueron previstos como supuestos de peligro abstracto o concreto, para adelantar la barrera punitiva - cuando aún no ha tenido lugar el resultado muerte o lesión- o extenderla -si ocurrida la muerte o lesión el sujeto activo abandona el lugar-, a partir de la probabilidad de lesión del bien jurídico o grado de peligro.

Si bien es cierto, los delitos de peligro han sido cuestionados por responder a un criterio de presunta “peligrosidad” establecida por el legislador desde su arbitrio o por cimentarse en la mera desobediencia a la norma, una lectura en clave con la teoría de la imputación objetiva y desde una perspectiva normativa, permite a la Sala precisar que son sancionables, en cuanto envuelven comportamientos que elevan el riesgo permitido, es decir, por constituir un peligro normativo².

Es por ello que las referidas circunstancias agravantes, al prever un supuesto de peligro, complementan el tipo penal, bien de homicidio, ora de lesiones personales, culposas, en cuanto incrementan el riesgo permitido, si se quiere, de

² Corcoy Bidasolo, M. (2024). *Delitos de peligro y protección de bienes jurídico-penales supraindividuales. Nuevas formas de delincuencia y reinterpretación de tipos penales clásicos*. (2ª ed.). Ed. B de F Ltda. Colección: Maestros del Derecho Penal, N° 69. Pág. 28. 5. El límite lógico a la concepción normativa del peligro estriba en que el legislador no puede ir contra las leyes estadísticas, es decir, no se pueden calificar normativamente como peligrosos comportamientos que, de acuerdo con leyes estadísticas, no son objetivamente idóneos para producir una lesión. Con ello, no se trata de seguir una interpretación ontológica de la probabilidad, entendida como propiedad objetiva de las cosas, como frecuencia relativa según un método estadístico, sino que esta probabilidad objetivo-real constituye un límite insuperable para el concepto normativo de peligro -como probabilidad de lesión-. Siendo un límite, la probabilidad objetiva no es válida porque persigue encontrar la probabilidad estadística de un tipo de conducta y no el grado de peligro penalmente relevante y no puede determinar el grado de probabilidad en el caso concreto. La probabilidad de lesión relevante para el Derecho penal dependerá del grado de riesgo permitido que exista en el caso concreto, lo que depende, a su vez, del bien jurídico-penal protegido y de una ponderación de intereses sobre la utilidad social de la actividad desarrollada.

manera concomitante al que surge de la infracción al deber objetivo de cuidado, concretada en el resultado, al punto de configurar una suerte de conjunto o “síndrome” de riesgo no permitido, por el cual es menester una mayor respuesta punitiva del Estado.

V.gr. cuando el numeral 1º del artículo 110 del C.P. señala que se aumentará la pena prevista para el delito de homicidio culposo, *“si al momento de cometerlo, (el sujeto activo) se encontraba bajo el influjo de bebidas embriagantes, drogas o sustancia que produzca dependencia física”*, significa que en el tráfico rodado, conducir en esas condiciones constituye una acción anormal, porque sobrepasa el margen de aceptación social para el ejercicio de la actividad riesgosa, por demás, regulada, de manera que es peligrosa por rebasar ese límite permitido.

Y, comoquiera que el precepto normativo agrega que ese comportamiento en concreto debe *“ser determinante para su ocurrencia”*, no solo contiene el desvalor de acción -incremento del riesgo permitido-, también un nexo de causalidad, en cuanto requiere establecer que ese proceder conllevó la efectiva puesta en peligro o lesión del bien jurídico.

Por tanto, si el resultado muerte o daño en la vida o salud de la víctima, en el marco de un accidente de tránsito, no se causó por el influjo en el autor de bebidas embriagantes o drogas, sino por otra infracción al deber objetivo de cuidado, pese a concurrir esa condición en aquel, es claro que no se configuraría el supuesto agravante.

Por el contrario, la circunstancia descrita en el numeral 3° del artículo en comento, que aumenta la pena imponible cuando el sujeto activo “*no tiene licencia de conducción o le ha sido suspendida por autoridad de tránsito*”, por su redacción, solo prevé el desvalor de acción, cifrado en el incremento del riesgo jurídicamente desaprobado por conducir sin el documento, ya que esto comporta una lesión potencial al interés protegido por el derecho penal, prevista a partir de criterios de probabilidad.

Luego, no es menester determinar cómo la falta de la licencia de tránsito incidió de manera concreta en el resultado muerte o lesión para imponer la circunstancia agravante, bastando para ello que se constatare de manera objetiva la ausencia del documento, para que se configure el peligro normativo.

En ese sentido, vale precisar, que aun cuando las circunstancias agravantes del artículo 110 del C.P. representan riesgos desaprobados, solo cobran relevancia para la fundamentación del ilícito si se concreta el desvalor de resultado. Por consiguiente, conducir en estado de embriaguez o bajo los influjos de la droga, así como participar en el tráfico vehicular sin la licencia de conducción, no serán más que infracciones administrativas³, en caso de que no tenga lugar la muerte o lesión, o si se quiere, la efectiva afectación al bien jurídico.

³ De conformidad con el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito, conducir un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción (D.1), sin llevarla consigo (B.1) o estando esta vencida (B.2), constituye infracción de tránsito sancionable con multa.

Ahora bien, en lo que concierne a la licencia de conducción, conviene señalar que el artículo 18 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, define la licencia de conducción como el documento que *habilita* al titular para conducir vehículos automotores, de acuerdo con las categorías respectivas y si se trata de servicio público o particular.

Este será otorgado, por primera vez, a quien cumpla todos los requisitos previstos en la ley⁴, dispuestos con el fin de medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte, entre otros, *las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la franja horizontal y vertical*, de acuerdo con el párrafo del artículo 19 del Código Nacional de Tránsito.

A su vez, el artículo 22 original del citado cuerpo normativo, disponía que las licencias de conducción para vehículos particulares tendrían una vigencia indefinida, en tanto que los de servicio público, de tres (3) años.

⁴ Art. 19 de la Ley 769 de 2002, modificado por el Decreto 19 de 2012, vigente para la época de los hechos: Para vehículos particulares: a. Saber leer y escribir. b. Tener dieciséis (16) años cumplidos. c. Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción para vehículos particulares, ante las autoridades públicas o privadas que se encuentren debidamente habilitadas para ello e inscritas ante el RUNT, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de TranSPorte. d. Obtener un certificado de aptitud en conducción otorgado por un Centro de Enseñanza Automovilística habilitado por el Ministerio de TranSPorte e inscrito ante el RUNT. e. Presentar certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir expedido por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de Conductores, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio. Para vehículos de servicio público: se exigirán los requisitos previstos en los numerales 1, 4, y 5 anteriormente señalados. Adicionalmente, tener por lo menos dieciocho (18) años cumplidos y aprobar un examen teórico y práctico de conducción referido a vehículos de tranSPorte público conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de TranSPorte. Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de TranSPorte.

Culminados los cuales, para su renovación, era necesario adjuntar un nuevo certificado de aptitud física y mental, así como el registro de las infracciones de tránsito del periodo vencido.

Con la modificación introducida por el artículo 197 del Decreto 19 de 2012, el término de vigencia de la licencia de conducción se sujetó a un rango etario⁵, de manera inversamente proporcional a la edad, pues, a mayor edad del conductor, menor término de vigencia.

De las normas en comentario surge que la *habilitación* para participar en el tráfico vehicular es conferida luego de que las autoridades respectivas constatan que la persona es apta para desempeñar dicha actividad, a partir de sus óptimas facultades sensitivas, esto es, de percepción del mundo a través de los sentidos y de reacción a los estímulos, así como cognitivas, referidas a la capacidad de comprender, aprender y razonar, elegir y asumir las consecuencias de las decisiones.

Igualmente, en cuanto al conocimiento de las normas de tránsito o reglas establecidas para garantizar el flujo vehicular; del rol de cada actor vial (peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, agentes de tránsito),

⁵ Art. 22 de la Ley 769 de 2002, modificado por el Decreto 19 de 2012: Las licencias de conducción para vehículos de servicio particular tendrán una vigencia de diez (10) años para conductores menores de sesenta (60) años de edad, de cinco (5) años para personas entre sesenta (60) años y ochenta (80) años, y de un (1) año para mayores de ochenta (80) años de edad. Las licencias de conducción para vehículos de servicio público tendrán una vigencia de tres (3) años para conductores menores de sesenta (60) años de edad y de un (1) año para mayores de sesenta (60) años de edad. Las licencias de conducción se renovarán presentando un nuevo examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz, y previa validación en el sistema RUNT que la persona se encuentra al día por concepto de pago de multas por infracciones a las normas de tránsito, debidamente ejecutoriadas.

sus derechos y deberes y demás información relevante para ejercer la actividad.

Lo anterior, incluso, explica que el término de vigencia de la licencia de conducción esté referido al envejecimiento del individuo, como proceso natural e irreversible, en cuanto conlleva, entre otras transformaciones, la pérdida gradual de las capacidades corporales y funcionales. De ahí que, hasta arribar a los sesenta (60) años - edad prevista por la Ley 1251 de 2008 para ser considerado adulto mayor-, el titular del citado documento deberá renovarlo cada diez (10) años. Luego de esa edad, se reduce el término de vigencia.

Y, en todo caso, para su obtención, recategorización o renovación, el aspirante debe demostrar sus aptitudes físicas, mentales y de coordinación motriz a las autoridades de tránsito, así como el conocimiento para desarrollar dicha actividad, tras lo cual, emiten la licencia respectiva. Luego, es claro que esta representa el aval que la sociedad, por medio de la autoridad respectiva, otorga a su titular para intervenir en el tráfico vehicular, al punto que lo torna, en principio, en un riesgo permitido, pero por un tiempo determinado y bajo esas condiciones de idoneidad.

De ahí que algunas causales por las cuales procede la suspensión⁶ de la licencia de conducción -reiteradas para la cancelación⁷-, también estén referidas a condiciones o

⁶ Según el artículo 26 de la Ley 769 de 2002, procede la suspensión de la licencia i) por diSPosición de las autoridades de tránsito, basada en la imposibilidad transitoria, física o mental para conducir, soportado en un certificado médico o en el examen de aptitud física, mental o de coordinación expedido por un Centro de Reconocimiento de Conductores legalmente habilitado. Ii) por decisión judicial. Iii) por encontrarse en estado de embriaguez o bajo el efecto de drogas alucinógenas.

⁷ En la misma diSPosición, inciso segundo, la cancelación de la licencia de conducción procede por la imposibilidad permanente física o mental para conducir, soportada en un certificado

situaciones del titular que alteran esa inicial habilitación. Incluso, tales medidas están acompañadas de la prohibición de conducir automotores durante el tiempo que se suspenda o cancele la licencia, en atención a que se socava la confianza de la sociedad, de sus diversos actores viales, lo que incide en el normal y correcto funcionamiento de la circulación vehicular, con independencia de que, a juicio del titular, sus capacidades para llevar a cabo la actividad riesgosa no representen un peligro, pues este, se insiste, es normativo.

5.4. Caso concreto

5.4.1. Según el artículo 9° de la Ley 599 de 2000, para la imputación jurídica del resultado no basta la causalidad por sí sola. En lugar de esta teoría del delito, basada en el concepto causal de la acción, se acude a la imputación objetiva, construida a partir de consideraciones normativas que fundamentan la tipicidad no en elementos ontológicos, como la acción y la causalidad, ni axiológicos, como el dolo, sino en criterios de significación social.

En ese sentido, para que el resultado pueda ser atribuido a un agente, exige la teoría, en rasgos generales, como primer supuesto, que este haya creado un riesgo jurídicamente desaprobado o aumentado, por fuera de sus límites, uno permitido. En segundo lugar, que ese riesgo o peligro generado por la conducta del agente se haya concretado en un resultado y por último, que el resultado esté comprendido

médico; ii) por decisión judicial; iii) por muerte del titular; iv) reincidencia al encontrarse conduciendo en cualquier grado de embriaguez o bajo el efecto de drogas alucinógenas determinado por autoridad competente; v) reincidencia en la prestación del servicio público de tranSPorte con vehículos particulares sin justa causa; vii) uso de la licencia de conducción estando suSPendida y viii) obtener por medios fraudulentos la expedición de una licencia de conducción, sin perjuicio de las acciones penales que correSPondan.

en el fin de protección o alcance de la norma que, a su vez, delimita el riesgo permitido⁸.

Para establecer el primer criterio de imputación, esto es, si se creó o incrementó el radio de acción del riesgo, es preciso determinar si el agente infringió el deber objetivo de cuidado que se le impone por el rol que desempeña en la sociedad o por la actividad riesgosa que realiza.

El fallador debe abordar el análisis como si fuese un observador situado en las mismas condiciones del autor en el momento en que llevó a cabo la acción, es decir, desde una perspectiva *ex ante*, con particular atención en los conocimientos especiales que el agente tenía en ese instante, todo ello para establecer si su conducta fue adecuada para producir el resultado típico.⁹

En casos de accidentes de tránsito, en los que la infracción del deber objetivo de cuidado o, si se quiere, la creación del riesgo jurídicamente desaprobado está delimitada por el contenido de las normas especiales que regulan dicha actividad peligrosa, se ha precisado que:

(...) las fuentes de determinación del carácter prohibido del riesgo en el tráfico terrestre, devienen de las normas establecidas por la autoridad de tránsito y su acatamiento debe seguirse bajo unos parámetros socialmente establecidos y que pueden condensarse así:

1. El autor debe realizar la conducta como lo haría una persona razonable y prudente puesta en el lugar del agente, de manera que si no obra con arreglo a esas exigencias infringirá el deber objetivo de cuidado. Elemento con el que

⁸ CSJ SP, 29 jun. 2016, rad. 41245; CSJ SP, 18 ene. 2017, rad. 47100; CSJ SP, 28 jun. 2017, rad. 46438, entre otros.

⁹ CSJ SP, 8 nov. 2007, rad. 27388; CSJ SP, 10 ago. 2011, rad. 36554; CSJ SP, 24 oct. 2012, rad. 32606; CSJ SP, 26 jun. 2013, rad. 38904; CSJ SP, 25 may. 2015, rad. 45329, entre otras.

se aspira a que con la observancia de las exigencias de cuidado disminuya al máximo los riesgos para los bienes jurídicos con el ejercicio de las actividades peligrosas, que es conocido como el riesgo permitido.

2. [Acatar] las normas de orden legal o reglamentaria atinentes al tráfico terrestre, marítimo, aéreo y fluvial, y a los reglamentos del trabajo, dirigidas a disciplinar la buena marcha de las fuentes de riesgos.

3. El principio de confianza, que surge como consecuencia de la anterior normatividad, y consiste en que quien se comporta en el tráfico de acuerdo con las normas puede y debe confiar en que todos los participantes en el mismo tráfico también lo hagan, a no ser que de manera fundada se pueda suponer lo contrario.

Apotegma que se extiende a los ámbitos del trabajo en donde opera la división de funciones, y a las esferas de la vida cotidiana, en las que el actuar de los sujetos depende del comportamiento asumido por los demás.

4. El criterio del hombre medio, en razón del cual el funcionario judicial puede valorar la conducta comparándola con la que hubiese observado un hombre prudente y diligente situado en la posición del autor. Si el proceder del sujeto agente permanece dentro de esos parámetros no habrá violación al deber de cuidado, pero si los rebasa procederá la imprudencia siempre que converjan los demás presupuestos típicos. (CSJ SP, 24 oct. 2007, rad. 27325).¹⁰

Superado el anterior análisis, para colmar el segundo criterio, el funcionario deberá valorar si el peligro creado se concretó en el resultado a partir de una representación *ex post*, con fundamento en todas las circunstancias conocidas luego del suceso, para finalmente, abordar cómo el resultado producido se refleja en el fin de protección del tipo penal, siendo éste el último criterio de imputación.

¹⁰ CSJ SP, 21 ago. 2019, rad. 54896.

5.4.2. Ahora bien, descendiendo al caso, sea lo primero aclarar que, en sesión de juicio oral del 17 de junio de 2019, las partes sustrajeron del debate probatorio, por estipulación, que el motociclista Baldemar Mancilla Cuero murió el 5 de mayo de 2015, como consecuencia del accidente de tránsito que tuvo lugar aproximadamente a las 9:40 a.m., en la calle 73 con carrera 25U y de manera violenta.

Asimismo, que las causas básicas de la muerte, según la necropsia, son contusión cerebral, hemorragia subaracnoidea izquierda y biparietal, sección del tallo y médula, fractura cervical de C1 y C2, hematoma cervical y fractura tibio perineal izquierda distal.¹¹

5.4.3. Precisado ello, antes de abordar los reparos del recurrente, es menester reconstruir lo sucedido el 5 de mayo de 2015, con fundamento en las pruebas practicadas en juicio, con el fin de establecer si se configuran los presupuestos de la imputación objetiva en la conducta realizada por ÓSCAR IVÁN CUBILLOS MANRIQUE y, por ello, le es atribuible el resultado.

Es así que, de acuerdo con lo relatado por los agentes de tránsito, adscritos a la Secretaria de movilidad de Cali, Ramiro Orozco y Jesús Andrade Salazar, el 5 de mayo de 2015, estos fueron informados, cerca de las 11:10 a.m., de un accidente de tránsito, con homicidio, que tuvo lugar en la

¹¹ Audiencia de juicio oral del 17 de junio de 2019. Récord: CP_0617084321127. Minuto: 00:02:55 a 00:05:44

intersección entre la calle 73, o avenida ciudad de Cali, y la carrera 25U.

El primero de los agentes, luego de ponérsele de presente el Informe de Accidente de Tránsito suscrito por él para refrescar memoria, precisó que al arribar al lugar observó una patrulla de la policía de placas GXQ 743, atravesada sobre la avenida ciudad de Cali y una motocicleta, marca Suzuki, modelo 2006, de placas APK 885. El vehículo era conducido por el agente de policía ÓSCAR IVÁN CUBILLOS MANRIQUE, en tanto que la moto, por Baldemar Mancilla Cuero.

Explicó, a partir de la posición de los vehículos y los desperdicios del piso, que la camioneta venía en sentido oriente–occidente sobre la carrera 25U, cruzando un puente que atraviesa un canal de agua lluvia, mientras que la motocicleta llevaba una trayectoria norte-sur, es decir, carril derecho, sobre la calle 73, avenida ciudad de Cali. Las vías estaban secas, con buena iluminación, sin huecos ni inconvenientes.

Al inquirírsele si la motocicleta impactó de frente con la patrulla, respondió: *“no, de frente no, lateral, la patrulla va atravesando sobre la carrera 25 y la motocicleta viene por la ciudad de Cali, o sea que es en la parte delantera, pero lateral derecho”*.

Por su parte, el agente de tránsito Jesús Andrade Salazar, a partir del álbum fotográfico del siniestro vial que realizó, acotó en juicio que la avenida ciudad de Cali o calle

73, es una vía principal porque consta de dos calzadas y conecta la ciudad entre el norte y sur. Está dividida por un separador central y amplio que, a su vez, contiene un canal de aguas residuales. Las calzadas tienen un sentido vial (sur-norte, norte-sur) y cada una está dividida en tres carriles.

En cuanto a la calzada sobre la cual se movilizaba la motocicleta, sentido norte-sur, indicó que tenía demarcaciones de zona escolar, velocidad máxima de 30km/h, líneas de carril y de “*solo bus*”, borrosas.

Atinente a la carrera 25U, por donde transitaba el vehículo de la policía, está ubicada al lado izquierdo de la avenida ciudad de Cali y es un puente que atraviesa el canal y la calzada norte-sur de la avenida. Es de doble sentido (occidente-orienté, orienté-occidente) y se define como una vía ordinaria de ingreso o salida al barrio Charco Azul. En la carrera se encuentran señales de Pare y de Doble sentido vial, línea continua amarilla y “*línea de Pare un poco borrosas por el desgaste*”.

Al preguntarle sobre el trayecto para el cual regía la señal de Pare, aclaró que operaba para quienes transitan la carrera 25U en sentido occidente-orienté y quieren atravesar el puente para tomar la avenida ciudad de Cali hacia el norte o bien para los que vayan a ingresar a esta para dirigirse hacia el sur. En cuanto a la van de la policía, “*ella transitaba en sentido orienté occidente o sea que estaba atravesando la calzada de la 73 y con el fin de ingresar al barrio Charco Azul*”.

A partir de la estratificación y categorización de las vías, averó que la calle 73 o avenida ciudad de Cali tiene *prelación*, en tanto que la carrera 25U carece de ella, por ser ordinaria.

En cuanto a los daños de la motocicleta, refirió que, vista de adelante hacia atrás, la moto tenía la llanta y el ring totalmente doblado, al igual que las barras de dirección, dobladas hacia atrás, y la rueda había sido estallada. Tenía el carenaje desprendido, así como el asiento delantero y trasero, los espejos y el stop. A partir de esto concluyó que *“el impacto y daños principales son en la parte delantera”*, luego, el impacto fue frontal. Aclaró que fijó fotográficamente un casco negro, al parecer del conductor, que había sido dejado sobre la moto, luego, no se encontraba en una posición natural.

A continuación, precisó que los daños en la parte trasera de la moto tienen lugar cuando esta impacta contra la camioneta, e inmediatamente, da un *rebote* contra el lado del vehículo. De ahí que esta, a su vez, presentara el parabrisas delantero roto en su lado derecho, guardafango derecho abollado y rayado, en la unión de las dos puertas, la del copiloto en la cabina y la trasera de la van. Transferencia de pintura de color negro y abolladuras ocasionadas con la parte trasera de la motocicleta.

Como hallazgo adicional, indicó que ya en la intersección de la calle 73 con carrera 25U, observó una huella de arañazo metálico dejado por la motocicleta, que iniciaba prácticamente en el eje central de la calzada avenida

ciudad de Cali y se extendía hasta donde quedó finalmente la moto -volcada sobre su costado derecho y ubicada en el carril derecho de esa avenida-. La camioneta quedó ubicada al lado izquierdo de la carrera 25U, en sentido oriente-occidente.

Agregó que la huella de arañazo metálico fue dejada por la motocicleta *“en el proceso de volcamiento y desplazamiento por la fuerza del impacto vista por la carrera 25 en sentido oriente-occidente”*. Así, después del impacto, la moto cae al piso por su lado derecho y se arrastra desde donde comienza la huella hasta su posición final. La camioneta de la policía queda sobre la carrera 25U.

Adveró que, por ese hallazgo, infiere que el punto de colisión de los vehículos pudo tener lugar en la zona donde iniciaba la huella de arrastre, en el eje central de la vía, ya que allí cayó la moto. Área que coincide con la localización de una alcantarilla, que *“sería más o menos el carril central de la calle 73 y en la mitad de los 2 carriles de la carrera 25U”*.

Con fundamento en lo expuesto, declaró como hipótesis técnica del accidente que la patrulla de placas GXQ743, conducida por CUBILLOS MANRIQUE, no respetó la prelación que aplica para la calle 73, en la que no existen semáforos ni señales que determinen lo contrario.

Con ocasión del contrainterrogatorio, adujo que la avenida ciudad de Cali tiene una demarcación de *“solo bus”*, destinado para los vehículos de servicio de pasajeros masivo M.I.O., a fin de que recojan y dejen pasajeros en los paraderos establecidos. Los vehículos particulares, aclaró,

pueden transitar por ese carril, ya que hay carreras que intersecan con la avenida ciudad de Cali, de manera que, para ingresar a viviendas y construcciones, deben hacerlo con cuidado.

Dijo que en el carril central de la calle 73 no observó más partes de la motocicleta. No obstante, precisó que esto podía obedecer a la dinámica de la cinemática de la colisión. Es decir que por la fuerza de la colisión, cual si fuese una pequeña explosión, las partículas salen despedidas a cualquier lado, no siendo obligatorio que quedasen en el mismo sitio del impacto.

Aclaró que el casco *“no aparece como evidencia porque está ubicado en una posición que no corresponde a la posición final”*, siendo posible que alguien lo haya acomodado y puesto encima de la moto, en atención a que el accidente fue temprano, ellos arribaron a las 11:20 a.m. para su levantamiento y hubo aglomeración de personas.

En punto del límite de velocidad para transitar por la avenida ciudad de Cali, el agente de tránsito Jesús Andrade Salazar contestó que había una señalización de zona escolar. Acotó que la señal reglamentaria de Pare estaba ubicada en sentido occidente-orientado, mas no orientado-occidente.

De lo expuesto, está demostrado que el 5 de mayo de 2015, CUBILLOS MANRIQUE conducía la van de la policía, de placas GXQ 743 por la carrera 25U y que al atravesar la calle 73 o avenida ciudad de Cali, para adentrarse al barrio Charco Azul, en sentido orientado-occidente, fue colisionada en

su parte lateral delantera derecha, lado del copiloto, por Baldemar Mantilla Cuero, quien se desplazaba en la motocicleta de placas APK 885, sobre la avenida ciudad de Cali, sentido norte-sur, que chocó de frente ese costado.

Además, surge relevante para el caso destacar que, según los testigos, el punto de impacto en el que coincidieron ambos vehículos fue en la intersección del carril central de la calle 73 y en la mitad de los dos carriles de la carrera 25U. Punto desde el cual se registró una huella de arañazo por el volcamiento y arrastre de la moto, y que culminó en la posición final de esta, esto es, en la esquina derecha de la avenida ciudad de Cali, cerca de ese andén.

En ese sentido, vale destacar que de conformidad con el artículo 2º del Código Nacional de Tránsito, las vías principales son aquellas con prelación de tránsito sobre las ordinarias, mientras que estas, están subordinadas a aquellas. La prelación, a su vez, es definida como *“prioridad o preferencia que tiene una vía o vehículo con respecto a otras vías u otros vehículos”*.

Normas a partir de las cuales, es claro, que intersecando la calle 73 y la carrera 25U, siendo aquella una vía principal, las normas de tránsito imponían a ÓSCAR IVÁN CUBILLOS MANRIQUE detener la marcha de la patrulla y ceder el paso a Mantilla Cuero por tener prelación. Y luego de cerciorarse que no transitaban más conductores en el sentido norte-sur de la avenida ciudad de Cali, ahí sí, atravesar la vía con destino al barrio Charco Azul.

Como no lo hizo, está acreditado que el procesado infringió el deber objetivo de cuidado, creó un riesgo jurídicamente desaprobado al desconocer la prelación del tránsito vehicular de la víctima, a causa de lo cual, se atravesó en la trayectoria de la motocicleta con la parte lateral delantera derecha de la patrulla, de lo que devino una colisión entre los rodantes y la muerte violenta de Baldemar Mantilla Cuero, materia de estipulación probatoria.

5.4.4. Ahora bien, advierte la Sala que el recurrente no contravirtió esta conclusión, de hecho, reconoció que el acusado cruzó la intersección de la avenida principal, sin embargo, afirmó que estaba amparado por el artículo 64 del Código Nacional de Tránsito¹², el cual le permitía cruzar con prioridad, por tratarse de un vehículo de emergencia. No obstante, esta hipótesis no encuentra respaldo probatorio.

En efecto, Germain Veloza Moreno, quien dijo haber sido compañero de servicio de CUBILLOS MANRIQUE en la Policía Nacional, narró que ese 5 de mayo de 2015, este le fue asignado como conductor de la furgoneta, ya que era el encargado de la sección de vigilancia y debían realizar patrullaje. Desde las 6:30 a.m. comenzaron el servicio.

Relató que estaban atendiendo un procedimiento cerca de la troncal, cuando recibieron una llamada por radio de la

¹² Artículo 64 del Código Nacional de Tránsito. Cesión de paso en la vía a vehículos de emergencia. Todo conductor debe ceder el paso a los vehículos de ambulancias, cuerpo de bomberos, vehículos de socorro o emergencia y de la policía o ejército orillándose al costado derecho de la calzada o carril y deteniendo el movimiento del vehículo, cuando anuncien su presencia por medio de luces, sirenas, campanas o cualquier señal óptica o audible. En todo caso los vehículos de emergencia deben reducir la velocidad y constatar que les han cedido el derecho de paso al cruzar una intersección.

PARÁGRAFO. En calzadas de tres (3) carriles, deberá procurarse deSPEjar, como mínimo, el carril del medio para el paso de estos vehículos. Si tiene más de tres (3), se deSPEjará el siguiente al del carril más rápido, o por donde lo haya demarcado la autoridad de tránsito mediante señalización eSPecial. En todo caso se permitirá el paso.

patrulla 1314, asignada al barrio Ulpiano Lloreda, indicándoles que habían capturado a una persona en ese sector por hurto de celular y requerían apoyo. Ante esto, le indicó al procesado tomar la avenida ciudad de Cali, para salir al CAI del barrio Charco Azul, para luego dirigirse al lugar, ruta que escogió por tener menos congestión y semaforización, *“más porque allá hay que llegar rápido a los casos, porque si no salen y le hacen asonada a la patrulla”*, la gente del barrio o familiares de los delincuentes.

Aclaró que, al recibir la llamada del cuadrante, la batería de su radio falló, por lo que dijo al acusado que pasaran por el CAI rápidamente, y de ahí seguían al barrio Ulpiano Lloreda, que quedaba cerca. Atinente a lo sucedido ya en la intersección, antes de cruzar la avenida ciudad de Cali, relató:

Nosotros llegamos ahí, paramos, o sea, hicimos el giro a la izquierda, paramos, venían unos vehículos, CUBILLOS pita, pita, pues teníamos la baliza¹³ prendida, pero él pita, cuando pita pues suena la sirena, no suena el pito del carro, no, sino que suena la sirena (...) o sea, nosotros no íbamos con la sirena encendida, sino que cuando él pita suena la sirena (...) entonces un vehículo paró, nos dio vía, para una motocicleta, atrás de la motocicleta para otro vehículo. Y entonces ahí es donde CUBILLOS trata de pasar.¹⁴

Luego de aclarar que la calle 73 es una vía de tres carriles, explicó que el primer vehículo que se detuvo estaba al lado izquierdo. La motocicleta que refiere, paró en el carril del centro y detrás de esta, también se detuvo otro vehículo,

¹³ Según la Asociación de Academias de la Lengua ESPAñola: DiSPositivo luminoso intermitente que llevan los vehículos policiales y de emergencias para indicar su presencia. Ver en: <https://www.asale.org/damer/baliza#:~:text=baliza%20%7C%20Diccionario%20de%20americanos%20%7C%20ASALE,trazar%201%C3%ADneas%20en%20el%20terreno>.

¹⁴ Sesión de juicio oral del 21 de octubre de 2019. Récord: CP_1021134655385. Minutos: 00:09:35 a 00:10:15

de manera que, destacó, quedaba abierto el carril derecho de la avenida ciudad de Cali. En ese momento, agregó:

Cuando pasamos los 2 carriles CUBILLOS ya iba, pues arrancando y ahí en ese momento, el muchacho de la motocicleta viene por el carril del centro y se abre hacia el carril derecho, hacia el carril derecho y pasa por un lado del carro que estaba atrás, que estaba atrás de la motocicleta, que nos dio vía los dos, la motocicleta y el carro que estaban ahí. Pasa y ahí es donde colisiona contra la parte, entre la parte delantera de la llanta, sí, la parte de la punta, la parte de adelante, se estrella contra esta, contra esta parte, la parte de adelante de la camioneta.¹⁵

Indicó que el motociclista pegó, rebotó y cayó *“allá, como aun lado”*, porque venía a alta velocidad. Añadió que en ese momento agachó la cabeza y el acusado le preguntó qué había pasado, contestándole que los habían estrellado. Por lo que siguió y estacionó la camioneta más adelante *“porque de pronto vienen más carros y nos estrellamos”*, le dijo. Como su puerta de copiloto no abrió, salió por la puerta lateral del lado izquierdo y corrió hacía al CAI, que quedaba a una cuadra del lugar del accidente. El motociclista quedó en la vía, con la moto encima de una de las piernas, *“como si hubiera quedado todavía sentado”*.

En contrainterrogatorio, precisó que CUBILLOS MANRIQUE pitó para que los dejaran pasar, ya que venían vehículos. Cuando se detuvo el primer vehículo, ubicado en el carril izquierdo de la calle 73, dijo: *“él paró y nosotros quedamos ahí, quedamos haciendo el Pare”*. Luego, se detuvo en el carril central una motocicleta amarilla, y después, tras de esta, otro vehículo. En total, fueron tres rodantes los que pararon la marcha para darles paso.

¹⁵ Ibidem. Minutos: 00:11:02 a 00:11:39

De ahí, vio como a 15 o 10 metros cuando el muchacho, refiriéndose a Baldemar Mantilla Cuero, sale del carril del centro y se pasa al derecho. Fue lo único que vio porque venía muy rápido y ni siquiera frenó. La moto, añadió, impactó de frente la furgoneta y cayó en el carril derecho, porque *“el accidente fue en el carril derecho, prácticamente”*.

Cuando la Fiscalía le inquirió si llevaban una emergencia al momento de cruzar la avenida, contestó: *“llevarla, pienso yo que sí, porque pues ya me habían llamado para que lo recogiera, como mi radio estaba sin batería, uno de los patrulleros me llamó al celular y me dijo jefe, ya va a llegar, que ya comenzó a salir aquí la gente”*.

Sobre este punto, Jason Eliécer Lucumí Lazo, quien dijo ser compañero de ÓSCAR IVÁN CUBILLOS MANRIQUE, narró que el 5 de mayo de 2015 se encontraba adscrito a la patrulla 1315, en el turno de las 9:00 p.m. a las 7:00 a.m., que vigilaba el barrio Ricardo Balcázar y una invasión de Belisario Betancourt.

Narró que capturaron a una persona por hurto y solicitaron al líder de vigilancia, encargado de prestar apoyo con las patrullas, que llegara al lugar para trasladarlo hasta la estación. Este le contestó que le diera un tiempito que ya iba para allá. Creía que la patrulla del líder de vigilancia estaba en la estación o por los lados de la estación.

Cuando se le preguntó en dónde se encontraban, contestó: *“nosotros nos encontrábamos en el barrio Charco Azul”*. Dijo que, en ese momento, cuando se dirigían al CAI,

se encontraron con el caso del señor que había cometido el hurto contra una guardia de seguridad. Agregó que la patrulla no llegó al lugar de los hechos, porque sufrió un accidente, de manera que otra comuna les colaboró con el vehículo.

Ahora bien, para la Sala, la secuencia expuesta por el acompañante de ÓSCAR IVÁN CUBILLOS MANRIQUE resulta contradictoria de cara a los hallazgos dejados tras el accidente de tránsito, tal como lo consideró el *ad quem*, aunado a que denota un excesivo cuidado por parte del acusado al cruzar la avenida que, en lugar de corresponder a lo realmente sucedido, da cuenta de un interés del deponente por favorecer a su compañero, el cual resulta, en últimas, contraproducente.

En efecto, en la versión del testigo Germain Veloza Moreno, la colisión de los vehículos tuvo lugar en el carril derecho de la calle 73, mismo en el cual quedó la motocicleta en su posición final, esto es, a 50 cm del cordón derecho de esa avenida, medidos desde el eje delantero de la moto, y a 5.77 metros del cordón izquierdo de la carrera 25U.

Esta posición es relevante, en cuanto avalaría que fue la víctima quien invadió el carril preferencial del M.I.O. para, supuestamente, adelantar al vehículo y la moto que ya habían detenido su marcha en el carril central de la avenida ciudad de Cali, para dar paso prioritario a la patrulla.

No obstante, nótese que los agentes de tránsito Ramiro Orozco, Jesús Andrade Salazar y Paulo Andrés Doney Solano

-agente de tránsito, por medio de quien se introdujeron al juicio imágenes del Faro Escáner 3D, del levantamiento del accidente, como elemento material demostrativo- al unísono afirmaron que el punto de colisión tuvo lugar en el carril central de la calle 73, es decir, en la mitad, si se tiene en consideración que según este último testigo, la avenida ciudad de Cali tiene 12.6 metros de ancho y el impacto se registró a los 6 metros, aproximadamente, donde también comienza la huella de arrastre.

Es del caso destacar, que el agente Jesús Andrade Salazar averó que las demarcaciones de los carriles estaban borrosas, pero se advertían tres carriles sobre la avenida, estando en el derecho una demarcación con la palabra “bus”, que denotaba preferencia de tránsito sobre esta para los buses del M.I.O. Así, comoquiera que el punto de colisión se registró en la mitad de la calle 73, segundo carril, y no en el tercero derecho del lado derecho de la avenida, la Sala descarta que la víctima lo hubiese invadido, para realizar una maniobra de adelantamiento.

De hecho, como el impacto, se insiste, tuvo lugar en el carril del medio o segundo de la avenida, surge cuestionable que hubiesen estado en algún momento, en ese mismo punto de la vía, dos automotores -la moto y el vehículo- cediendo la prelación a la furgoneta de la Policía para cruzar, pues se demostró que la motocicleta colisionó de *frente* con esta, en ese lugar, por consiguiente, no tuvo que superar ningún obstáculo antes del impacto.

Asimismo, aunque el apelante aduce, sin más, que la huella de arrastre pudo provenir de cualquier lugar, la prueba técnica arrojó que fue producida por la motocicleta de la víctima, luego de impactar la camioneta y volcarse. Vale destacar que esa huella, según las mediciones del agente de tránsito Paulo Andrés Doney Solano, partió de la mitad de la calle 73 y se extendió por 6 metros, en línea segmentada – *“porque la moto va saltando”*– hasta el cordón derecho de esa calle, en sentido oriente-occidente de la carrera 25U¹⁶, lo que quiere decir que la moto fue arrastrada por el patrullero CUBILLOS MANRIQUE tras la colisión, pues siguió su mismo recorrido.

Lo anterior, incluso, permitiría inferir que la furgoneta de la policía, conducida por el acusado, llevaba una mayor velocidad al cruzar la intersección, que la atribuida por el deponente Germain Veloza Moreno. Recuérdese que, según éste, CUBILLOS MANRIQUE hizo el pare en la carrera 25U y *“cuando pasamos los 2 carriles CUBILLOS ya iba, pues arrancando”*, momento en el que la víctima los estrelló, pero en el tercer carril. No obstante, de acuerdo con el agente Paulo Andrés Doney Solano, de la posición final de la furgoneta de la policía, en su parte posterior, respecto del punto donde comienza la intersección entre la calle y la carrera, habían 18.85 metros, es decir, que el vehículo detuvo su marcha, aproximadamente, 12 metros después del impacto.

De ser cierto, como lo planteó la defensa, que CUBILLOS MANRIQUE apenas arrancaba la marcha,

¹⁶ Audiencia de juicio oral del 17 de junio de 2019. Récord: CP_0617084321127. Minuto: 00:51:37 a 00:52:46

superados los dos primeros carriles de la calle 73, no tendría razón que se hubiese detenido 12 metros más allá de la mitad de la avenida, a menos que la velocidad que llevaba -sin decir que iba excediendo el límite reglamentario- le exigiera recorrer mayor distancia para frenar. Y así lo acotó el mencionado agente de tránsito, al señalar que la van “*paró bastante adelante*”, luego, para la Sala el procesado no redujo su velocidad antes de cruzar la intersección.

Ahora, cierto es que Germain Veloza Moreno aseguró que su compañero, no solo hizo el pare en el cruce, sino que también anunció con la bocina y baliza que cruzaría para atender una situación de emergencia, lo que, en línea de principio, le daba prioridad en la cesión del paso, según el artículo 64 del Código Nacional de Tránsito, invocado por el apelante. Con todo, pretermite este que la norma en cita, impone a los vehículos de emergencia, además de reducir la velocidad, «constatar que les han cedido el derecho de paso al cruzar una intersección».

Así, no pasa desapercibido que, en su relato, Germain Veloza Moreno da cuenta de cómo él sí logró atisbar al motociclista, Baldemar Mantilla Cuero, sobre la calle 73, a 15 o 10 metros, dijo. Con todo, añadió, CUBILLOS MANRIQUE le preguntó qué había pasado, luego del choque. Lo que denota que el acusado no constató, pudiendo hacerlo, que, bien el carril de la mitad -o, en gracia a discusión, el derecho de la avenida, siguiendo la hipótesis de la defensa- estaba despejado o el motociclista le había cedido el paso. De ahí que haya manifestado su sorpresa con la colisión.

Es más, de ser cierto que fue la víctima quien, a causa de su velocidad -no habiéndose demostrado un exceso-, se presentó intempestivamente en la intersección, siendo observable desde la cabina de la furgoneta a 10 o 15 metros, como lo admitió el testigo de la defensa, no debió el acusado cruzar, pues era claro que aquella no le había cedido el paso. Al hacerlo, pese a ello, terminó atravesando el vehículo en la trayectoria de la motocicleta, que transitaba confiado en la prelación de la calle 73, como vía principal, al punto que esta colisionó de frente, sin que las pruebas den cuenta de que el conductor pudo advertir la intromisión de la furgoneta para realizar alguna maniobra evasiva.

Y, del levantamiento 3D de la escena, se aprecia con claridad que, desde la perspectiva de la carrera 25U, CUBILLOS MANRIQUE no transitaba el carril derecho de esa vía ordinaria, sino que iba por la mitad de los dos carriles, esto es, invadiendo el carril izquierdo, cuyo sentido es opuesto, de occidente oriente. De ahí que el carro haya quedado finalmente, por su vértice trasero izquierdo a 1.86 metros del lado izquierdo de la carrera, y por su vértice derecho trasero, a 3.04 metros del lado derecho de la vía, esto es, como lo concluyó el testigo Paulo Andrés Doney Solano, *“más tirada hacia el lado izquierdo”*.

Luego, es claro que el procesado se antepuso a la moto, porque según declaró el agente de tránsito Jesús Andrade Salazar, el punto de colisión, donde además inició la huella de arrastre, *“sería más o menos el carril central de la calle 73 y en la mitad de los 2 carriles de la carrera 25U”*, esto es, cuando la víctima ya había superado la mitad de la carrera.

Si la furgoneta hubiese transitado por el carril derecho de esta vía, en sentido oriente occidente, no habría existido la colisión, pues la moto habría alcanzado a superar el resto de la intersección en su recorrido norte sur, en tanto que la van habría cruzado con éxito, adentrándose al barrio Charco Azul.

De otra parte, para la Sala no surge diáfana la situación de emergencia que el procesado, al parecer, debía atender y bajo la cual justifica haber pretermitido la prelación vehicular de la Calle 73. Si bien, porque aun cuando los policías Germain Veloza Moreno y Jason Eliécer Lucumí Lazo coincidieron en que se suscitó una captura por la cual fue requerido el apoyo de la patrulla conducida por el acusado, no lograron precisar a dónde debía arribar esta.

Así, el primero adujo que la aprehensión había sido en el barrio Ulpiano Lloreda y este camino al CAI, en Charco Azul. De hecho, el policía Jason Eliécer Lucumí Lazo explicó que se encontraba en esa estación de policía para cambiar las baterías del radio y entrar al baño. Por tanto, si la captura tuvo lugar en cercanías del CAI, no es claro el motivo por el cual requerían la patrulla.

Este testigo, averó, además que su turno comenzaba a las 9:00 p.m. y culminaba a las 7:00 a.m. Por ende, si el incidente del hurto tuvo lugar en ese lapso y se temía una asonada por parte de la comunidad, es cuestionable que la solicitud de apoyo al líder de vigilancia y a su compañero ÓSCAR IVÁN CUBILLOS MANRIQUE haya tenido lugar más de dos horas después, si se recuerda que el accidente de

tránsito quedó registrado a las 9:40 a.m., en el entretanto que, supuestamente, atendían el llamado.

En esa línea, tampoco encuentra asidero que el policía Germain Veloza Moreno haya preferido dirigirse primero al CAI de Charco Azul para cambiar la batería de su radio, antes de llegar al barrio Ulpiano Lloreda para prestar la asistencia, porque tanto la parada previa como la razón para hacerla, rebaten la supuesta urgencia de precaver la revuelta de la comunidad, máxime cuando el testigo terminó declarando que contaba con un teléfono celular que le permitió comunicarse con la patrulla que los requirió.

Aspectos que llevan a la Corte a cuestionar si, en efecto, existió la aludida emergencia y, de contera, que CUBILLOS MANRIQUE haya transitado con la baliza y el pito intermitente de sirena.

Ahora bien, pese a que el impugnante pretende radicar la atribución del resultado a la víctima, por cuanto, en su sentir, fue esta quien incurrió en la infracción al deber objetivo de cuidado, en últimas acepta que no fue demostrado su tránsito vehicular con exceso de velocidad ni que este le hubiese impedido ceder el paso. En cuanto al porte del casco, igualmente, admite que no fue analizado, ya que, según manifestó el agente Jesús Andrade Salazar, fue puesto sobre la moto y no se encontraba en una posición natural.

En ese orden, el ente acusador demostró más allá de toda duda razonable que ÓSCAR IVÁN CUBILLOS

MANRIQUE infringió el deber objetivo de cuidado, el 5 de mayo de 2015, cerca de las 9:40 a.m., al pretermittir la prelación de la calle 73 y cruzarla por la intersección con la carrera 25U, irrumpiendo inopinadamente en la avenida, siendo esta la causa de la colisión con la motocicleta conducida por Baldemar Mantilla Cuero y su consecuente deceso.

5.4.5. En lo que atañe a la circunstancia agravante descrita en el numeral 3° del artículo 110 del C.P., fue acreditado en juicio que CUBILLOS MANRIQUE tenía vencida la licencia de conducción para el día de los hechos.

Así, el agente de tránsito Ramiro Orozco relató que, tras solicitar los documentos al acusado en la escena del accidente de tránsito, este *“me dijo que en ese momentico no portaba la licencia, que al parecer se le había extraviado y pues tampoco tenía ningún denuncia que nos aportara, nada”*¹⁷.

A su vez, el agente de tránsito Jesús Andrade Salazar, dijo haber tomado copia de la licencia de conducción del acusado ese día, la cual correspondía a la categoría C2, para conducir vehículos particulares y de servicio público. Preciso que esta fue emitida el 6 de enero de 2012, pero estaba vencida desde el 6 de enero de 2015. Añadió que el 9 de mayo siguiente realizó consulta en el RUNT y constató que CUBILLOS MANRIQUE tenía otra licencia de conducción, categorías B2 y C2, expedida el 7 de mayo de 2015, es decir, dos días después del siniestro.

¹⁷ Ibidem. Minuto: 00:33:31 a 00:33:45

Lo expuesto, por tanto, es suficiente para atribuir al procesado la circunstancia agravante en cuestión, pues, como se precisó en acápite precedente, cuando este decidió intervenir en el tráfico vehicular sin la licencia de conducción, obró por fuera del riesgo permitido, en cuanto tal proceder constituye un peligro normativo. Este, considerado en conjunción con la infracción al deber objetivo, cual fue, pretermittir la prelación de la vía principal al cruzar la intersección, también se concretó en el resultado y, por tanto, amerita una mayor respuesta punitiva del Estado.

Así, aunque fue demostrado que, para el mismo día, la víctima Baldemar Mancilla Cuero no tenía licencia de conducción y así se corroboró por búsqueda en el RUNT, realizada por la defensa, habiéndose descartado que aquel infringió el deber objetivo de cuidado, pues transitaba prevalido de la prelación conferida a la calle 73, por el carril central, no preferencial del M.I.O., ese comportamiento, al no concretarse en el resultado, carece de trascendencia penal.

En esa línea, resulta baladí la distinción que plantea el recurrente entre la no expedición de la licencia y su vencimiento, pues en uno y otro evento, el conductor no está habilitado para participar en la actividad riesgosa. Portar un documento vencido es igual que no tenerlo, pues fenecido el término por el cual fue conferido, culmina, cual cláusula resolutive, el aval inicialmente otorgado, debiendo por esto, procurar de las autoridades de tránsito su refrendación, superados los exámenes y requisitos que darían cuenta de su idoneidad.

Sin que esta exigencia pueda ser suplida con documento diferente a la licencia de conducción, pues es este, se insiste, el que *habilita* al titular para conducir vehículos automotores en el territorio nacional, de ahí que deba ser obtenido conforme a los requisitos de ley y de las autoridades competentes. Por consiguiente, el curso especial que el procesado realizó del 8 de septiembre al 12 de octubre de 2014 en la Policía Nacional, en manera alguna, hace las veces de la autorización que se echa de menos.

Tampoco, con el hecho de que el mismo 5 de mayo de 2015, CUBILLOS MANRIQUE haya realizado los exámenes físicos y mentales para la renovación de la licencia, según el RUNT, pues, apenas dos días después esta le fue emitida. Es más, si en gracia a discusión así se admitiese, como lo pretende el impugnante, estando acreditado que desde las 6:30 a.m. el acusado comenzó su servicio, a las 9:40 a.m. tuvo lugar el siniestro y a las 11:10 a.m., aproximadamente, estuvo presente en el lugar de los hechos, con los agentes de tránsito Ramiro Orozco y Jesús Andrade Salazar, es procedente inferir que llevó a cabo dichos exámenes el mismo día, pero con posterioridad al accidente de tránsito.

Lo anterior, en especial, porque la testigo Lorena Castro Ayalde, quien realizó la consulta en el RUNT, no dio cuenta de la hora en que tuvieron lugar los exámenes, lo que rebate el aserto relativo a que el acusado no elevó el riesgo permitido por la falta de licencia de conducción.

De otra parte, no pasa desapercibido para la Sala que la licencia de ÓSCAR IVÁN CUBILLOS MANRIQUE había

vencido desde el 6 de enero de 2015, es decir, casi cuatro meses antes del accidente de tránsito, pese a lo cual, era el encargado de conducir los vehículos adscritos a la Policía Nacional, lo que se censura, en cuanto esta institución debió verificar que el patrullero tenía su licencia de conducción vigente, para desempeñar la función asignada.

6. En consecuencia, la Sala comparte las consideraciones expuestas en el fallo recurrido, estando demostrado más allá de toda duda razonable que ÓSCAR IVÁN CUBILLOS MANRIQUE, el 5 de mayo de 2015, infringió el deber objetivo de cuidado cuando conducía el vehículo de placas GXQ 743, de servicio oficial de la Policía Nacional, al pretermittir la prelación de tránsito de la calle 73, en intersección con la carrera 25U, causando la colisión con la motocicleta conducida por Baldemar Mancilla Cuero, así como su consecuente deceso, lo que impone la necesidad de confirmar la sentencia impugnada.

En mérito de lo expuesto, la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Penal, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la Ley,

RESUELVE

PRIMERO.- CONFIRMAR la decisión de segunda instancia proferida 16 de diciembre de 2021, por la Sala Penal del Tribunal Superior de Cali, por las consideraciones expuestas en la parte motiva de esta providencia.

SEGUNDO.- Contra la presente sentencia no procede recurso alguno.

Cópiese, notifíquese, cúmplase y devuélvase al Tribunal de origen.



MYRIAM ÁVILA ROLDÁN
Presidenta de la Sala



GERARDO BARBOSA CASTILLO



FERNANDO LEÓN BOLAÑOS PALACIOS
Salvamento de voto



GERSON CHAVERRA CASTRO



DIEGO EUGENIO CORREDOR BELTRÁN



JORGE HERNÁN DÍAZ SOTO



HUGO QUINTERO BERNATE



CARLOS ROBERTO SOLÓRZANO GARAVITO



JOSE JOAQUÍN URBANO MARTÍNEZ

Este documento fue generado con firma electrónica y cuenta con plena validez jurídica, conforme a lo dispuesto en artículo 103 del Código General del Proceso y el artículo 7 de la ley 527 de 1999

Código de verificación: 0813728155AE89292D04304AF68535FD2BA2F90B574CA5C237E37FDCE6427E61

Documento generado en 2025-07-22