

“1. El delito de homicidio culposo se encuentra consagrado de la siguiente manera en el artículo 109 del Código Penal:

Artículo 109. Homicidio culposo. El que por culpa matare a otro, incurrirá en prisión de treinta y dos (32) a ciento ocho (108) meses y multa de veinte y seis punto sesenta y seis (26.66) a ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Cuando la conducta culposa sea cometida utilizando medios motorizados o arma de fuego, se impondrá igualmente la privación del derecho a conducir vehículos automotores y motocicletas y la de privación del derecho a la tenencia y porte de arma, respectivamente, de cuarenta y ocho (48) a noventa (90) meses.

Para describir la estructura típica de este delito, es necesario establecer su tipicidad objetiva y subjetiva. Dentro del primer componente, se evalúan los siguientes elementos: i) el sujeto activo; ii) el objeto material del acto; iii) la acción típica; iv) el resultado; y v) la relación de causalidad y la imputación objetiva del resultado¹. Por su parte, en el segundo componente se encuentra la culpa en la realización de la conducta.

Dentro de la tipicidad objetiva, en primer lugar, se tiene que el sujeto activo es singular indeterminado. En segundo lugar, el objeto material del delito hace referencia al ser humano, en quien recae el resultado. El tercer elemento es la acción típica de matar o causar la muerte. En cuarto lugar, el punible de homicidio culposo es un delito de resultado y de conducta instantánea, el cual se consuma en el momento en que la persona o sujeto pasivo muere.

En quinto lugar, se verifica la relación de causalidad consistente en el vínculo existente entre dos fenómenos distintos (la acción típica y el resultado), en donde el segundo debe su existencia al primero. Además, esta Corte ha sostenido que la acción que es causal para el daño es aquella que fue más relevante para la producción del resultado, sin que se identifique necesariamente como la más próxima al mismo². Por lo tanto, debe verificarse la existencia de un nexo de causalidad entre la acción del sujeto activo y la muerte de la víctima.

Sin embargo, no es suficiente verificar únicamente la relación de causalidad, puesto que se requiere también imputar objetivamente el resultado, lo cual implica confirmar si la acción del autor ha creado o incrementado un peligro jurídicamente desaprobado para el objeto material y si ese riesgo se ha realizado en el resultado típico³.

Ahora bien, en pacífica y reiterada jurisprudencia, esta Sala ha señalado que, en materia de delitos culposos, la concurrencia infractora de la víctima puede tener relevancia en la materialización del riesgo. Sin embargo, aquélla sólo excluirá la atribución del resultado al agente cuando se constituya en fuente exclusiva de su realización⁴.

Por lo tanto, en el evento en que, con su comportamiento imprudente tanto el agente como la víctima hayan creado o elevado un riesgo permitido, el comportamiento del sujeto pasivo tendrá incidencia en la fijación de las penas, pero no excluirá la responsabilidad penal del autor.

En términos de la propia Corte:

“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.

¹ Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Penal. Sentencia del 9 de mayo de 2007. Radicado 27014.

² Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Penal. Sentencia del 11 de noviembre de 2013. Radicado 40207. Esta fórmula es semejante a la adoptada en la doctrina penal como “*condicio sine qua non*”. Jescheck, Hans y Wigend, Thomas. Tratado de Derecho Penal. Parte General. Granada, España: Comares, 2014, p. 304.

³ Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Penal. Sentencia SP933-2020 del 20 de mayo de 2020. Radicado 54909. Esta postura coincide con la doctrina especializada en la materia expuesta por ejemplo en Jescheck, Hans y Wigend, Thomas. Tratado de Derecho Penal. Parte General. Granada, España: Comares, 2014, p. 307.

⁴ Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Penal. Sentencia SP196-2021 del 3 de febrero de 2021. Radicado 48768.

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)”⁵.

Así, por ejemplo, en la sentencia SP4948-2019 del 13 de noviembre de 2019 dentro del radicado 55810, se analizó un caso en que el procesado conduciendo un camión con exceso de velocidad, realizó una maniobra para adelantar un vehículo detenido y atropelló a un peatón que cruzaba imprudentemente la calle, pues a unos pocos metros existía un puente peatonal. Como consecuencia del atropellamiento la víctima sufrió graves lesiones.

En esa ocasión, se determinó que las lesiones sufridas por el peatón le eran normativamente imputables al conductor del camión, pues éste obró con violación de las normas de tránsito que debía acatar y, por esa vía, generó un incremento del riesgo permitido en la conducción de automotores que se concretó en la producción del resultado típico. Sin embargo, como se demostró que la víctima también desplegó un comportamiento negligente que tuvo relevancia causal en la ocurrencia del accidente y por tanto en la gravedad del injusto, la Sala oficiosamente redujo la pena que le había sido impuesta al procesado como autor del delito de lesiones personales culposas por parte del juzgador de segunda instancia.

Finalmente, respecto a la tipicidad subjetiva, se encuentra que el delito de homicidio culposo requiere que el resultado típico sea producto de la infracción al deber objetivo de cuidado y que el agente debió haberlo previsto por ser previsible, o habiéndolo previsto, confió en poder evitarlo, conforme al artículo 23 del Código Penal.

2. La censura planteada por el defensor de Jossie se dirige a cuestionar la valoración que el Tribunal hizo de los medios de convicción que lo llevaron a considerar acreditada la responsabilidad penal de su defendido.

Por lo tanto, para resolver la impugnación del defensor, la Corte determinará si las pruebas exhibidas en el juicio oral permiten afirmar, más allá de toda duda razonable, en primer lugar, la existencia del delito de homicidio culposo, y, en segundo lugar, la responsabilidad penal de Jossie a título de autor.

Respecto al tipo penal objetivo de la conducta de homicidio culposo, se identificó en primer lugar, como sujeto activo a Jossie. En segundo lugar, el objeto material del acto coincide con el sujeto pasivo, es decir, el peatón que fue arrollado y que no se pudo identificar.

En tercer lugar, se encuentra la realización de la acción típica correspondiente al atropellamiento de la víctima ocurrida el 27 de julio del 2019 aproximadamente a las 11 de la noche, sobre la calle 26 # 63C-61, por parte de Jossie cuando conducía el vehículo taxi de placas WMM-900 en sentido occidente-orienté por la calzada central de la calle 26.

3. Lo anterior fue probado con los testimonios rendidos en juicio por el patrullero, quien fue el primero en acudir a la escena del crimen y los integrantes del grupo de laboratorio de criminalística de la Policía de Tránsito de Bogotá.

3.1. Así, el patrullero relató que la noche del 27 de julio de 2019, aproximadamente a las 23 horas, la central de comunicaciones le informó de un accidente de tránsito ocurrido en la calle 26 con carrera 69 en el sector del Salitre. Afirmó que, se desplazó al lugar de los hechos, en donde encontró un vehículo tipo taxi y al occiso al costado de la vía. A continuación, acordonó la zona, entrevistó al conductor, tomó los datos de dos testigos⁶ y llenó el formato de primer respondiente que posteriormente le entregó a la unidad judicial, la cual continuó con el protocolo y realizó el levantamiento del cadáver⁷.

⁵ *Ibidem*.

⁶ Audiencia de juicio oral del 25 de mayo de 2021. Récord. (8:30).

⁷ *Ibidem*. Récord. (14:00).

El intendente coordinador del grupo de criminalística Omega 3 de la Seccional de Tránsito y Transporte de Bogotá, suscribió el Informe Ejecutivo -FPJ-3 del 28 de julio de 2019, el cual fue incorporado a la actuación⁸.

El declarante narró que a las 23:26 horas del 27 de julio de 2019 la central de radio de la estación de Policía de Tránsito de Bogotá le informó del fallecimiento de una persona de sexo masculino, a causa de un accidente de tránsito sobre la avenida calle 26 # 68C-61 en el sentido vial occidente a oriente⁹.

Relató que se dirigió al lugar de los hechos junto con el personal del laboratorio de criminalística (fotógrafo judicial) y (topógrafa judicial). A las 00:00 del 28 de julio de 2019 se contactó con el patrullero, quien se identificó como la primera autoridad responsable del caso.

Señaló que, el evento correspondió a un homicidio en accidente de tránsito, el cual ocurrió cuando Jossie conducía el vehículo automóvil tipo taxi de placas WMM-900 sobre la calzada rápida de la avenida calle 26 de occidente a oriente y a la altura del inmueble de nomenclatura 68C-61 atropelló a una persona de sexo masculino, indocumentado, de 25 a 30 años de edad, quien en ese momento atravesaba la vía. La víctima falleció en el lugar a causa de las lesiones que sufrió por el atropellamiento.

Indicó que, sobre la vía pública encontraron las siguientes evidencias: i) sobre el carril derecho de la vía vestigios de pintura color amarillo y fragmentos de pasta color negro; ii) un cuerpo sin vida de sexo masculino en posición natural decúbito dorsal, indocumentado, semidesnudo, con una camisa tipo polo color azul, camiseta color gris, botines negros, interiores de color gris y pantalón de sudadera color azul a la altura de las rodillas; y iii) un vehículo clase automóvil de servicio público taxi de placas WMM-900 sobre el carril izquierdo de la calzada a una distancia de 134.21 metros de la evidencia 1 y a 87.36 metros de la evidencia 2. El automotor presentó varios daños, entre los cuales, el techo abollado en el tercio anterior derecho, el vidrio panorámico anterior fisurado, ausencia del espejo retrovisor derecho, el paral y el guardabarros anterior derecho abollado, la unidad de luz anterior derecha rota, una mancha de color negro con abolladuras en las puertas anterior y posterior laterales derechas y desprendimiento de pintura en el paragolpes anterior derecho.

El patrullero Carlos Arturo Rodríguez Parra testificó que acudió al lugar de los hechos el 27 de julio de 2019 junto con el equipo del laboratorio de criminalística al cual pertenecía¹⁰. Indicó que, elaboró el Informe Investigador de Campo -FPJ-11 del 28 de julio de 2019 que contiene el álbum fotográfico de los elementos materiales probatorios y evidencia física hallados en la escena. Este informe también fue incorporado al expediente¹¹.

La imagen 1 del informe muestra una toma panorámica de la escena, en la cual se evidencia que al lado del lugar del accidente se encontraba una estación de Transmilenio y que la vía tenía iluminación artificial en buenas condiciones¹². Por su parte, la imagen 33 corresponde a una toma fotográfica de la señal de tránsito SR-30 que indica el límite de velocidad de 60 km/h, la cual se ubicaba sobre el separador de la calzada rápida en sentido occidente-oriental de la calle 26¹³.

3.4. La patrullera elaboró el Informe Policial para Accidentes de Tránsito del 28 de julio de 2019 y el Plano Topográfico -FPJ-17-, en donde plasmó la descripción de la avenida calle 26 con calle 68C y la ubicación de las evidencias en el lugar de los hechos¹⁴. Adicionalmente, consignó en el plano topográfico que a 22.66 metros al occidente de la evidencia 1 (rastros

⁸ Pp. 9 a 12 del documento "Primera Instancia_Cuaderno EMP Fiscalía 2_Cuaderno_2022012435262.pdf". Expediente digital.

⁹ Audiencia de juicio oral del 22 de enero de 2021. Parte 1. Récord. (39:09).

¹⁰ *Ibidem*. Récord. (2:05:19).

¹¹ P. 18 a 32 del documento "Primera Instancia_Cuaderno EMP Fiscalía 2_Cuaderno_2022012435262.pdf". Expediente digital.

¹² P. 19. *Ibidem*.

¹³ P. 30. *Ibidem*.

¹⁴ P. 13 a 17. *Ibidem*.

de pintura amarilla y pasta negra) se encontraba la señal de tránsito SR-30, la cual indicaba que la velocidad máxima permitida en la zona era de 60 km/h¹⁵.

En la audiencia de juicio, describió que el accidente ocurrió en una zona urbana y comercial, las condiciones del tramo de la vía eran “normales”, al lado del lugar existía una estación de Transmilenio, el peatón no cruzó la vía por un paso peatonal seguro¹⁶ y en el lugar no se encontraron huellas de frenado¹⁷.

3.5. Por su parte, el testigo Iván relató que el 27 de julio de 2019 viajaba como pasajero junto con su entonces novia María y Angie en el taxi de placas WMM-900 conducido por Jossie con destino a la localidad de Chapinero de Bogotá. Narró que, aproximadamente a las 9 de la noche, se desplazaban por el carril central de la calle 26 con avenida Boyacá, cuando 3 personas que presuntamente iban a entrar de manera irregular a la estación de Transmilenio cruzaron la vía y el automóvil impactó a una de ellas¹⁸. Refirió que el automotor frenó más adelante y junto con los demás pasajeros descendieron del vehículo para auxiliar a la persona que estaba tendida en el suelo, quien lamentablemente ya había fallecido¹⁹.

Por todo lo anterior, conforme a las pruebas allegadas al plenario, no hay duda que el 27 de julio de 2019 Jossie mientras conducía el vehículo de servicio público tipo taxi de placas WMM-900, atropelló a un peatón que no se pudo identificar, aproximadamente a las 11 de la noche a la altura de la avenida calle 26 # 68C-61 en Bogotá.

4. El cuarto elemento relativo al resultado típico fue comprobado con el Informe Pericial de Necropsia N.º 2019010111001002555 del 29 de julio de 2019 del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, suscrito por la médica forense, en el cual se consignó que la víctima, sin identificar, falleció en el lugar de los hechos, de forma violenta a causa de “*politraumatismo en accidente de tránsito*”²⁰.

En este documento se expusieron las graves lesiones que sufrió la víctima a causa del accidente y que derivaron en su muerte instantánea: trauma craneoencefálico severo, diástasis de la sutura coronal, fractura parietal izquierda, fractura de la fosa media y anterior, fractura frontal izquierda que transcurre a la región facial, hemorragia subaracnoidea occipital izquierda, hemorragia subaracnoidea focal parietal derecha y hemorragia subaracnoidea temporal basal derecha, fractura de tibia y peroné, entre otras²¹.

5. En quinto lugar, se encuentra que la acción típica desplegada por el procesado fue causal para el resultado, puesto que la muerte de la víctima se originó en el atropellamiento que sufrió por parte del vehículo conducido por Jossie.

Sin embargo, tal como se explicó en la parte teórica de esta providencia, no es suficiente verificar la relación de causalidad, puesto que se requiere también imputar objetivamente el resultado, lo cual implica corroborar si la acción de Jossie creó o incrementó un peligro jurídicamente desaprobado para el objeto material y si ese riesgo se realizó en el resultado típico. Adicionalmente, es preciso analizar si se presentó un actuar imprudente de la víctima y si este comportamiento también contribuyó al resultado típico, lo cual constituye, además, el principal objeto de reproche de la defensa.

La ingeniera de transporte y vías adscrita a la Secretaría de Movilidad de Bogotá, con base en el informe del 2 de septiembre de 2019 describió las condiciones de señalización vial en el sector de la avenida calle 26 # 68C-61²².

¹⁵ P. 14. *Ibidem*.

¹⁶ Audiencia de juicio oral del 22 de enero de 2021. Parte 1. Récord. (1:42:37).

¹⁷ *Ibidem*. Récord. (1:48:04).

¹⁸ Audiencia de juicio oral del 16 de junio de 2021. Récord. (8:36).

¹⁹ *Ibidem*. Récord. (10:37).

²⁰ P. 5 *Ibidem*.

²¹ P. 4. *Ibidem*.

²² P. 33 a 41. *Ibidem*.

Señaló que la norma aplicable al caso es el Código Nacional de Tránsito Terrestre o Ley 769 de 2002, el cual contiene las reglas generales y educación en el tránsito, peatones, conducción de vehículos, ciclistas y motociclistas, clasificación y uso de las vías y señales de tránsito²³.

Específicamente, frente a la velocidad permitida en el lugar de los hechos, la declarante resaltó que este punto es regulado por el artículo 106 del Código Nacional de Tránsito Terrestre.

Esta norma textualmente establece:

Artículo 106. Límites de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales. En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los ochenta (80) kilómetros por hora.

El límite de velocidad para los vehículos de servicio público, de carga y de transporte escolar, será de sesenta (60) kilómetros por hora. (...)

Además, a 22.66 metros del lugar del accidente, sobre el separador de la calle 26 se encontraba la señal de tránsito SR-30, la cual indicaba que la velocidad máxima permitida para transitar por la avenida era de 60 km/h.

En consecuencia, Jossie tenía la obligación de conducir su vehículo por la avenida calle 26, sin sobrepasar el límite de velocidad de 60 km/h. Sin embargo, al momento de los hechos el procesado desobedeció dicho mandato.

Así quedó demostrado con el Análisis Físico Inicial N.º 200-2019 del 29 de julio de 2019 elaborado por la física adscrita a la Secretaría Distrital de Movilidad²⁴. Con base en este documento, la física declaró que la velocidad que llevaba el automotor de placas WMM-900 al momento del impacto osciló entre 101 y 121 km/h²⁵.

En igual sentido, en el Concepto Físico N.º 1183 del 23 de diciembre de 2020 elaborado por el perito de la defensa Iván se consignó que, dada la transferencia de velocidad por parte del automotor al peatón afectado, la velocidad mínima de circulación que llevaba el automóvil de placas WMM-900, al momento del incidente se ubicó en un rango entre 89 km/h y 90.24 km/h²⁶.

Por lo tanto, es claro que al momento del atropellamiento Jossie conducía su vehículo como mínimo a una velocidad de 89 km/h, contrariando el artículo 106 del Código Nacional de Tránsito Terrestre y la señal de tránsito SR-30 que establecen la obligación para los conductores de no superar la velocidad a 60 km/h, cuando transitan por la calzada rápida de la avenida calle 26.

6. Con este comportamiento el procesado aumentó el riesgo permitido en la actividad peligrosa de conducción de vehículos y ese peligro se realizó en el resultado típico. En consecuencia, la muerte del afectado es imputable normativamente al implicado.

7. Ahora bien, frente al comportamiento de la víctima, se encuentra que el testigo de la defensa Iván, quien se transportaba en el vehículo del procesado, manifestó que al momento del accidente vio a 3 personas que iban cruzando la vía y el automóvil impactó a una de ellas. Agregó que los tres peatones, presuntamente, iban a entrar de manera irregular a la estación de Transmilenio contigua al lugar de los hechos.

En el informe del 2 de septiembre de 2019 elaborado por la ingeniera Katherin adscrita a la Secretaría de Movilidad de Bogotá, se consignó que cerca al lugar del accidente no existía un punto de control semafórico, pero sí había un paso peatonal elevado ubicado frente al edificio Suramericana²⁷.

²³ Audiencia de juicio oral del 7 de mayo de 2021. Récord. (34:53).

²⁴ P. 21 a 22 del documento "Primera Instancia_Cuaderno EMP Fiscalía 1_Cuaderno_2022012228572.pdf". Expediente digital.

²⁵ Audiencia de juicio oral del 22 de enero de 2021. Parte 2. Récord. (00:29)

²⁶ P. 22 del documento "Primera Instancia_Cuaderno EMP Defensa_Cuaderno_2022012307732.pdf". Expediente digital.

²⁷ P. 36 del documento "Primera Instancia_Cuaderno EMP Fiscalía 2_Cuaderno_2022012435262.pdf". Expediente digital.

Igualmente, en el concepto elaborado por el perito de la defensa Iván se estableció que contiguo al lugar de los hechos se encontraba la estación de Transmilenio “El Tiempo-Maloka” y aproximadamente a 202.40 metros del sector de ocurrencia del accidente existía un puente peatonal para ingresar a dicha estación.

Lo anterior permite deducir que el perjudicado atravesó la vía por un lugar no autorizado para ello, pues en lugar de utilizar el puente peatonal cercano, decidió cruzar la calle 26 por un lugar exclusivo para los vehículos, presuntamente con el fin de ingresar irregularmente a la estación de Transmilenio El Tiempo-Maloka.

En consecuencia, la víctima también aumentó el riesgo permitido al cruzar la calle por un lugar no autorizado, contrariando lo estipulado en los artículos 57 y 58 del Código Nacional de Tránsito, los cuales establecen:

Artículo 57. Circulación peatonal. El tránsito de peatones por las vías públicas se hará por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos. Cuando un peatón requiera cruzar una vía vehicular, lo hará respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no existe peligro para hacerlo.

Artículo 58. Prohibiciones a los peatones. Los peatones no podrán: (...) 5. Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.

Parágrafo 2º. (...) Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse solo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles.

8. En conclusión, en el presente asunto está demostrado que tanto el procesado como el afectado aumentaron el riesgo permitido dentro de la actividad peligrosa del tráfico rodado, y de esta forma ambos contribuyeron a la producción del resultado típico.

Por lo tanto, contrario a lo afirmado por la defensa, consistente en que no se pudo demostrar si el exceso de velocidad o el comportamiento imprudente del peatón fue la causa que generó el resultado, es claro que en este caso se presentó una concurrencia entre el actuar imprudente del agente y de la víctima, y en consecuencia, ambos comportamientos fueron determinantes para la materialización del accidente.

Entonces, el resultado fatal se presentó en razón a: primero, el exceso de velocidad al que conducía el procesado, pues esto reducía drásticamente sus posibilidades de advertir la presencia de personas y objetos en la vía y de esta forma le impedía frenar, realizar alguna maniobra evasiva o pitar para que los peatones que cruzaban la calle advirtieran su presencia, y segundo, a que la víctima decidió ponerse en peligro al intentar cruzar la vía exclusiva para los vehículos, en lugar de usar el puente peatonal cercano.

9. Como se explicó anteriormente en el marco teórico de esta sentencia, la concurrencia imprudente de la víctima no exime de responsabilidad al procesado, sino que incide en la apreciación de la gravedad del injusto y la consecuente sanción a imponer, en tanto reduce el grado de culpa en el comportamiento del implicado.

Sin embargo, la Sala no modificará la pena impuesta, por cuanto el Tribunal fijó las penas principales y accesorias en el mínimo legal para el delito de homicidio culposo conforme al artículo 109 del Código Penal.

Frente al tipo penal subjetivo, se comprueba que Jossie actuó culposamente, porque no tuvo la intención de acabar con la vida de la víctima, sin embargo, la consecuencia fatal fue producto de su infracción al deber objetivo de cuidado y no previó, siendo previsible, que con su comportamiento imprudente al conducir sobrepasando los límites de velocidad permitidos, podría causar la muerte o lesionar a algún peatón.

Entonces, la Corte al igual que lo hizo el *ad quem*, concluye que concurren todos los presupuestos para declarar al procesado como autor penalmente responsable de la comisión del delito de homicidio culposo”.