

MERIDA VITORTE DAMIL, Secretaria del Tribunal Provincial Popular de La Habana

CERTIFICO: Que la sentencia que a continuación se narra es copia fiel y exacta del original que obra en la causa número CUATROCIENTOS CINCUENTA Y CINCO del año DOS MIL DOCE correspondiente a la radicación de la Sala Primera de lo Penal del Tribunal Provincial Popular de Granma.



TRIBUNAL PROVINCIAL POPULAR GRANMA
SALA PENAL PRIMERA

SENTENCIA NÚMERO: QUINIENTOS SETENTA Y TRES DE DOS MIL DOCE
(573/2012)

JUECES

Milson Piña Hidalgo
Marielis Salgado Sánchez
Leticia Sotomayor Paneque
Julio Cesar Cedeño Ramírez
Martha Mendoza Riquenes

En la ciudad de Bayamo, a los 12 días del mes de octubre de 2012.

Vista en juicio oral y público ante la Sala Primera de lo Penal del Tribunal Provincial Popular de Granma, la causa número 455 de 2012, expediente de fase preparatoria 96 de 2012, seguida por los delitos de

homicidio y lesiones cometidos en ocasión de conducir vehículos por la vía pública, contra el acusado ÁNGEL FRANCISCO CARROMERO BARRIOS, ciudadano español, natural de Madrid, España, de 28 años de edad, con número de identidad permanente 02658403V y pasaporte AAD696702T, hijo de Santiago e Isabel, estado civil soltero, grado de escolaridad universitario, ocupación funcionario del Ayuntamiento de Madrid, vecino de calle Bovedilla número 4002 F, Madrid, España, sujeto a la medida cautelar de prisión provisional, defendido por la abogada de su elección Dorisbel Rojas Pérez y actuando como fiscal Isabel Barzaga Montero.

SIENDO PONENTE EL JUEZ: Milson Piña Hidalgo.

PRIMER RESULTANDO: Probado, que el acusado ÁNGEL FRANCISCO CARROMERO BARRIOS, arribó a Cuba el 19 de julio del 2012, con visa de turista, por el Aeropuerto Internacional "José Martí" de La Habana y al día siguiente se dirigió a la Agencia Miramar de la Sucursal CUBACAR ubicada en las calles Tercera y 46-A, municipio Playa, La Habana, donde alquiló un vehículo automático, tipo Sedan, marca Hyundai, modelo Accent, fabricado en el año 2010, con matrícula T-31402, auto en buen estado técnico, tanto en los sistemas de luces, frenos y dirección como en los demás componentes que lo integran, vehículo que CARROMERO BARRIOS utilizó y condujo por las calles de la capital del país amparado en la licencia de conducción número 02658403V, categoría B, que le fuera expedida en España, el 14 de mayo de 2009 y que lo habilita para conducir vehículos ligeros.

De esa forma, el acusado CARROMERO BARRIOS decidió trasladarse conduciendo el mencionado vehículo desde La Habana hasta la provincia de Santiago de Cuba, que se

encuentra ubicada en el oriente del país, en compañía del ciudadano sueco Jens Aron Modig, quién ocupó el asiento delantero derecho y de los ciudadanos cubanos Oswaldo José Payá Sardiñas y Harold Cepero Escalante, ubicándose el primero en el asiento trasero izquierdo y el segundo en el asiento trasero derecho, viaje que inició el día 22 de julio del 2012, aproximadamente a las 06:00 de la mañana de ese día, desplazándose por la autopista nacional y luego por la Carretera Central hasta la provincia de Las Tunas, manteniéndose el acusado durante todo el trayecto conduciendo el auto, desplazándose durante el recorrido a una velocidad promedio entre los 100 y 132 kilómetros por hora y siendo aproximadamente la 1:50 de la tarde, al llegar al kilómetro 724, en la Carretera Las Tunas-Bayamo, municipio de Río Cauto, provincia Granma, donde el límite de velocidad máximo establecido es de 90 kilómetros por horas y la vía es preferencial, de doble sentido de circulación, con un ancho de 7 metros de borde a borde, carente de separador central y de aceras, cubierta de conglomerado asfáltico, en buen estado, tramo recto, de superficie lisa, sin la existencia de obstáculos fijos permanentes ni deslumbramiento que afecten la visibilidad de los conductores, pero que en este lugar específico se realiza una rehabilitación de la vía en un tramo de 860 metros, por lo que fue retirada la capa asfáltica y de sus bases ya se había colocado el correspondiente material rocoso de relleno de arcilla, el que fue debidamente compactado por los ejecutores de la obra y el empleo de ese material imprimió a ese tramo un visible cambio en las características de la vía, tanto en su coloración como en la consistencia, cambio perceptible también al ampliarse de forma notoria a ambos lados, llegando a alcanzar un ancho total de 17 metros y que en ese momento estaba conformado por material arcilloso, y que de hecho se convierte el aludido tramo en una vía no pavimentada con denominación de camino de tierra o terraplén, y para alertar de tal situación fue colocada por los funcionarios pertinentes en la vía una señal de peligro o precaución, específicamente la de "obras" junto a esta otra señal de "sentido obligatorio" hacia la izquierda, ubicadas a ciento cuatro metros antes del ingreso al tramo que se encuentra en reparación, señal que indica la proximidad a obras de construcción o reparación que ocupan parte de la vía y que fuera ubicada para alertar a los usuarios de la ruta sobre la existencia de peligros por encontrarse la vía en reparaciones, lo que también resulta perceptible desde una distancia aproximada de 250 metros.

Sin embargo, el acusado CARROMERO BARRIOS a pesar que observó la mencionada señal en el borde derecho de la carretera, mantuvo la velocidad a la que circulaba y que resultaba superior a los 100 kilómetros por horas, cuando el mismo venía obligado a disminuirla hasta el límite de 60 kilómetros por hora, dado a que ingresaba a un tramo de vía no pavimentado en ese momento, es así que el vehículo conducido por ÁNGEL FRANCISCO irrumpió en el tramo no pavimentado a una velocidad superior a los 100 kilómetros por hora, momento en que el acusado percibe que se desplazaba por una superficie resbaladiza y efectúa un giro brusco a la derecha aplicando los frenos abruptamente, provocando la pérdida de la estabilidad transversal del vehículo y el control del mismo, el que realizó una trayectoria curva hacia la derecha, con derrape de sus cuatro neumáticos, realizando un giro sobre su propio eje de 155 grados, trasladándose una distancia de más de 55 metros, hasta que se impactó violentamente por el lateral izquierdo del auto, específicamente por la puerta trasera, con un árbol de *pithecolobium dulce*, conocido corrientemente como tamarindo chino o inga dulce, cuya madera es de consistencia sólida o resistente, árbol que forma parte de la vegetación que crece al borde derecho de la vía y producto a la potencia del impacto, el auto giró

245 grados sobre su eje vertical, en sentido contrario a las manecillas del reloj, deslizándose cuatro metros sobre la cuneta, quedando en posición transversal a la vía y de frente a esta, ocasionando deformaciones de gran magnitud en el vehículo, substancialmente en la zona de la puerta trasera del lateral izquierdo, lo que provocó que el ciudadano Oswaldo José Payá Sardiñas, que viajaba precisamente al lado de esa puerta, recibiera lesiones consistentes en hematoma subgaleal parietooccipital a predominio izquierdo; fractura en la base del cráneo, con bisagra desplazada y bóveda craneal; laceración de la masa encefálica y sección del bulbo raquídeo; hemotórax, hemopericardio y hemoperitoneo; enfisema pulmonar y antracosis; desgarros pulmonar, miocárdico, hepático, esplénico y renal; sección de la columna vertebral, entre la novena y la décima vértebra torácica; múltiples fracturas costales contiguas o adyacentes y segmentadas; diploe craneal excesivamente adelgazado, lo que constituye un factor pre disponente de las fracturas craneales, dada la delgadez que presentaban los huesos planos en el cráneo de esta persona y por consiguiente más vulnerable a los traumatismos, lesiones que dada su extensión e intensidad le produjeron la muerte a Payá Sardiñas en el propio instante de la colisión, resultando las causas de su fallecimiento la lesión de los centros nerviosos superiores, laceración encefálica y sección del bulbo raquídeo, así como la fractura de bóveda y base del cráneo; igualmente resultó herido el ciudadano Harold Cepero Escalante, el que viajaba en el asiento trasero derecho y que sufrió una congestión vascular leptomeníngea; edema cerebral ligero; fracturas costales contiguas y segmentadas del hemitórax izquierdo; síndrome de dificultad respiratoria; infarto hemorrágico del lóbulo superior del pulmón izquierdo; fractura conminuta del tercio medio del fémur izquierdo, las que le provocaron la muerte 4 horas más tarde en el hospital Carlos Manuel de Céspedes donde recibía atención médica; resultando causas de la misma, insuficiencia respiratoria aguda, síndrome de dificultad respiratoria del adulto e infarto pulmonar hemorrágico, embolismo pulmonar graso, así como fracturas costales y conminuta de fémur izquierdo, lesiones todas derivadas por el impacto del vehículo con el árbol, también el ciudadano Jens Aron Modig, quien viajaba sentado al lado del acusado sufrió trauma craneal, trauma raquídeo, cervical y dorsal; lesiones que no requirieron tratamiento médico para su curación, ni pusieron en peligro inminente su vida ni le dejaron secuelas.

Los familiares de los ciudadanos Oswaldo José Payá Sardiñas y Harold Cepero Escalante, así como Jens Aron Modig no interesaron la indemnización de los perjuicios causados.

Estos hechos provocaron en el auto Sedan, marca Hyundai, modelo Accent, matrícula T-31402, daños de gran magnitud en la carrocería, ascendiendo el valor estimado de reparación de dicha unidad del tránsito a 7 mil 749 pesos con 60 centavos; no obstante se encuentra incluido en la flota de vehículos asegurados en la póliza número 03357577, que cubre los riesgos de choque o vuelco, robo, cubierta comprensiva y responsabilidad civil, suscrita con la Unidad Empresarial de Base de Negocios Especiales, perteneciente a la Empresa de Seguro Estatal Nacional.

Al acusado ÁNGEL FRANCISCO CARROMERO BARRIOS, no le constan antecedentes penales por delitos vinculados al tránsito ni de otro tipo, con vínculo laboral y al momento de ocurrir los hechos no presentaba alteraciones físicas ni psíquicas que indicaran deterioro o incapacidad para conducir vehículos.

SEGUNDO RESULTANDO: Que el Tribunal formó convicción de los hechos que declaró probados a partir de la valoración racional y objetiva de las pruebas practicadas en el juicio oral, las que apreciadas en su integración permitieron a los jueces definir la forma en que aconteció este suceso. En tal sentido, fue esclarecedora la declaración del Wilber Rondón Barrero, quien al presenciar el accidente automovilístico, expuso ante los jueces, el propio acusado, las partes y el público presente en la Sala de Juicio, que ese día se trasladaba por la carretera conduciendo un tractor y lo hacía en la dirección de Bayamo para Las Tunas, es decir, en sentido contrario al del vehículo conducido por CARROMERO BARRIOS y pudo por la cercanía observar la ocurrencia del hecho, percatándose que ese vehículo se desplazaba a alta velocidad y al ingresar al terraplén levantó una nube de polvo y luego frenó en el mencionado camino de tierra, dando el auto un giro hasta impactarse con un árbol de los ubicados en las inmediaciones del borde de la vía, y por ello detuvo el tractor que manejaba y se dirigió hasta el lugar donde quedó el vehículo conducido por el acusado para prestar auxilio, señalando que las personas que viajaban en el asiento trasero se encontraban en malas condiciones, uno fallecido, pues tenía coágulos de sangre, no tenía pulso y no respiraba, mientras que la otra persona se apreciaba también con lesiones. Asimismo expuso que tanto el chofer como la persona que viajaba en la parte delantera del auto no les observó dificultades. Otro aspecto que aportó el testigo Wilber Rondón Barrero fue que las señales ubicadas en la dirección de circulación del vehículo conducido por el acusado, lo que domina por ser una vía por la que él circula diariamente, se encuentra ubicada a una distancia de 100 a 120 metros antes de llegar al tramo en rehabilitación que una es de fondo amarillo triangular con la figura de un hombre trabajando y la otra de fondo azul redonda, las que alertan de la reparación.

También resultó esclarecedor y coincidente en sus aspectos esenciales con lo expuesto por el deponente anterior, el testigo Lázaro Miguel Parra Arjona, quien de forma fluida ante las preguntas de las partes refirió que el domingo 22 de julio del 2012 transitaba por la carretera Las Tunas- Bayamo, en ese mismo sentido de dirección y fue adelantado por un vehículo de turismo de color azul y aunque no pudo precisar la velocidad según su apreciación era alta, luego observó una polvareda que le impidió ver lo acontecido y más adelante un compañero lo llamó para que ayudara a auxiliar a las personas que iban en el mencionado auto, pues se habían accidentados; expuso además que él acostumbra a transitar por esa vía y existían señales de tránsito para alertar a los conductores que la vía se encontraba en reparaciones y están situadas a más de 100 metros del lugar donde el auto conducido por el acusado se impactó con el árbol. Estos detalles fueron corroborados por el testigo José Antonio Duque de Estrada Pérez, que conoció de los hechos porque ese día conducía una bicicleta entre la 1:00 y 1:15 de la tarde por la carretera en dirección a Bayamo, y fue adelantado por un auto de color azul a alta velocidad, lo que le llamó la atención porque no es común en ese tramo, que el vehículo al ingresar a la parte de la vía en reparación levantó una nube de polvo y luego observó al auto en la cuneta ya impactado, auxiliando junto a otras personas a tres de los tripulantes del vehículo que fueron trasladados para el Hospital de la ciudad de Bayamo, mientras la cuarta persona ya estaba fallecida. Este testigo expuso además, de forma coincidente con el resto de los deponentes, las características de las señales de tránsito y los lugares exactos de su ubicación y que en compañía del testigo Lázaro Miguel participó en los experimentos de instrucción realizados por las autoridades investigativas, que en tres ocasiones en su apreciación, los autos utilizados no alcanzaron la velocidad que llevaba el vehículo conducido por el

acusado, lo que demuestra que lo hacía a una velocidad superior a la establecida para ese tramo, pormenores que fueron ratificados por el testigo Yoandris Rodríguez González, quien en su condición de agente del tránsito de la Policía Nacional Revolucionaria, el día 22 de julio del 2012 se encontraba de servicio de vigilancia y patrullaje en la misma carretera y al concurrir al lugar del hecho observó que en el asiento trasero del auto siniestrado había una persona sin vida y procedió a preservar el lugar del hecho. Este testigo expuso en la Sala que en la vía se encontraban dos señales de tránsito para alertar sobre la realización de acciones de reparación; también señaló que posteriormente se dirigió hasta el Hospital y conversó con el acusado y este le refirió que había visto una señal que representaba peligro pero no la había tenido en cuenta.

Resultó de utilidad para el esclarecimiento de los hechos justiciables la declaración de Ángel David Canuet Pérez, ejecutor de obras y encargado de la reparación del tramo de carretera donde ocurrió el accidente el 22 de julio del 2012, quien explicó que ese día no estaban laborando porque era domingo, aunque lo hicieron hasta las 5:00 de la tarde del día anterior y se dedicaron a colocar la segunda capa en un tramo de 200 a 250 metros de la carretera Las Tunas- Bayamo, correspondiente al poblado de la Gabina. Este testigo con amplia experiencia laboral, explicó de forma coherente que la obra se encontraba en la segunda capa del material de sub-base y, por tanto, no había necesidad de cerrar la circulación de la vía porque estaban trabajando en la senda derecha y colocaban una señal de tránsito de obra que mueven según avanzan. También resaltó que la reparación de ese tramo comenzó el 21 de junio del 2012 y con anterioridad se colocaron las señales del tránsito de la forma certificada por los especialistas del Centro de Ingeniería del Tránsito, a una distancia entre los 100 ó 104 metros, que una de las señales es de sentido obligatorio a la izquierda y le indica a los conductores que esa senda tiene mejores condiciones constructivas a partir de una mayor compactación y que la senda izquierda no presentaba baches el sábado por la tarde y al concluir la jornada laboral se dejaron las señales en el lugar preestablecido, ya que incluso un agente de tránsito les expresó que la trasladaran algo más retirada del tramo en reparación. Por último, insistió que la vía estaba perfectamente transitable, con buena visibilidad y estos aspectos fueron confirmados por la declaración del testigo Alexander Batista García, que señaló que prestaba servicios en la Unidad Provincial de Tránsito de la Policía Nacional Revolucionaria y el sábado 21 de junio del 2012 a las 19:00 horas se encontraba de servicios en la carretera vía Bayamo-Tunas y observó las señales de peligro y de sentido obligatorio que estaban colocadas a unos 100 metros, teniendo en cuenta el sentido direccional de Las Tunas para Bayamo y se encontraban situadas en un pedestal de cabilla y alambre metálico a una altura aproximada de un metro, testimonios que resultan de utilidad y de probada credibilidad pues se sustentan en la percepción que tuvieron los declarantes de los acontecimientos que observaron de forma directa en relación a lo acontecido en el lugar de los hechos y todos concordantes entre sí.

Asimismo los jueces apreciamos las declaraciones de Heriberto Pérez Pombal y Jorge Hernández Cuevas, empleados de la entidad CUBACAR, y señalaron de forma coincidentes que fueron quienes realizaron las acciones necesarias para concertar la renta de un vehículo a un ciudadano español, que resultó ser el acusado, al que le explicaron sobre las cláusulas del contrato, el seguro, la asistencia técnica en todo el país y las condiciones del vehículo y, de acuerdo al procedimiento establecido,

mostraron al cliente el vehículo y que estos autos sólo se alquilan cuando se encuentran en perfecto estado técnico. Estos testigos expusieron con dominio a partir de su experiencia profesional, que el auto entregado a CARROMERO BARRIOS fue fabricado en el 2010, y se puso en marcha en el mes de noviembre de ese propio año, que todos los parámetros fueron cumplidos como aparece reflejado en el contrato que se suscribe con el cliente, testimonios que la Sala de juicio estima por su razón de ciencia, al ser los testigos quienes interactuaron con el acusado, así como encontrarse reflejados tales extremos en las pruebas documentales que obran en las actuaciones, y por la declaración del Instructor Policial Fulgencio Medina Pompa, quien refirió que tiene una experiencia profesional de más de 20 años y que el día 22 de julio del 2012 se encontraba de servicio de guardia en la Unidad Provincial de Investigaciones Criminales y Operaciones de Granma y acudió al lugar de los hechos que se juzgan en este proceso judicial, observando que el tramo del accidente estaba decapado y al realizar la inspección del sitio del acontecimiento, ilustró las características de la vía, las huellas que se encontraron, que fueron cuatro, de transporte, las que fueron denominadas como h-1, h-2, h-3 y h-4, con un largo de 44.80, 41.70, 23.70 y 55.00 metros respectivamente, que poseían formas semi-curvas, que las mismas terminan en el borde derecho de la vía, específicamente en un árbol de *pithecellobium dulce*, conocido comúnmente como *tamarindo chino* o *inga dulce*, huellas que evidencian su mecanismo de formación en la fuerza transversal y longitudinal y que así se manifestaron en el sitio donde además se observaron restos de pintura y vidrios, y a 4 metros se encontraba un auto el que presentaba hundimiento en la puerta trasera y en el techo, así como el cadáver de una persona que fue enviado al Hospital de la ciudad de Bayamo. Por otro lado, señaló que es usuario de la vía y ese día pasó por la mañana y la señal se encontraba antes del citado terraplén. Estos extremos fueron expuestos ante la Sala por el Instructor Policial Rolando Vichot Morales, quien con 24 años de experiencia profesional participó en el equipo multidisciplinario que asumió la investigación del caso, señalando la fecha en que el acusado arribó a nuestro país, la vía por donde lo hizo, la forma en que alquiló el auto, el buen estado técnico del mismo, la fecha en que el acusado y sus acompañantes viajaron con destino a la provincia de Santiago de Cuba y los particulares del fatal acontecimiento, tales como lugar de ocurrencia, velocidad a la que circulaba y resultado del accidente con el fallecimiento de dos personas y lesiones para los otros dos, la disposición de múltiples peritajes los que por sus resultados concuerdan a plenitud con las deposiciones de los testigos presenciales de los hechos, determinando las reales características del lugar de los hechos, que el accidente sucedió en el horario del mediodía con excelente visibilidad y considera como causa eficiente el exceso de velocidad y la errónea decisión de aplicar los frenos de forma brusca y no tomar las medidas necesarias al observar la señal de hombres trabajando, ello a pesar de que el terraplén o cambio de la vía era visible a 250 metros de distancia. Por otra parte, valoramos las amplias pruebas periciales aportadas al proceso; en primer lugar la de Misael Fontes Pérez, quien expuso que presta servicios como primer perito de la Dirección de Criminalística del Ministerio del Interior con 19 años de experiencia, que es ingeniero mecánico y formó parte del equipo multidisciplinario integrado por peritos especializados en la mecánica, biología y odorológicos, ratificando en la vista oral los informes que obran en el sumario y que concluyen sobre el buen estado técnico del vehículo en sus sistemas de freno, luces y dirección, así como que las deformaciones que presenta el vehículo en sus neumáticos están derivadas del derrape cuando se desencadenó el accidente y que la fractura de

la manguera de la rueda izquierda trasera del tramo estuvo motivada por el aplastamiento de la pestaña de la llanta que a su vez fue comprimida por el chasis del vehículo por ser este el lugar del auto que se impactó con el árbol. Fue final- mente esclarecedor la exposición del perito sobre el análisis de las huellas encontradas en el lugar de los hechos y que su formación y desarrollo como desmenuce corresponden a un auto impactado contra un árbol, corroborándose las similitudes en los restos de corteza de la zona del impacto en el auto y las del árbol, restos de vidrios con semejanzas a los del parabrisas y ventanilla trasera izquierda y que las abolladuras en el lateral izquierdo trasero se corresponden con el desarrollo de una alta velocidad, y que los mayores daños fueron a los pasajeros que viajaban en el asiento trasero por ser el área del vehículo que impactó directamente con un árbol de fuerte consistencia.

A partir de los resultados de los peritajes odorológicos se pudo determinar con exactitud la ubicación de los pasajeros dentro del vehículo, o sea donde venían sentados cada uno de los tripulantes del auto, también las similares características físicas- químicas de la tierra que se encontraba en la llanta izquierda del auto a la existente en el lugar del hecho. El perito Jorge Alberto Cuba Marchan, quien señaló de forma pormenorizada, que es perito superior del Laboratorio Central de Criminalística, con 19 años de experiencia, es Licenciado en Física y formó parte del equipo multidisciplinario, con una participación fundamental en la determinación o cálculo de la velocidad del vehículo, ratificando los informes que obran en las actuaciones y que concluyeron que la magnitud y extensión de las deformaciones de la puerta trasera del auto están determinadas por un violento impacto correspondiente a una alta velocidad, que todas las deformaciones existentes en el automóvil se derivan del impacto con el árbol, que de acuerdo a experimentos para determinar las condiciones de visibilidad en el lugar se pudo constatar que era posible distinguir tanto las señales como los cambios en la vía a una distancia de 250 metros antes de ingresar al mismo, lo que permite disminuir considerablemente la velocidad e incluso detener la marcha y que por observación de la huella de derrape existente en el lugar se apreció una reacción tardía por parte del acusado ante el cambio de las condiciones de la vía, que el giro de 155 grados del vehículo en sentido horario con respecto al eje de la vía en una distancia de 55 metros, le es propio a autos que se desplazan a altas velocidades y es precisamente lo que determina al automóvil luego del impacto girar en 245 grados producto a la violencia de la referida colisión y que conllevó a que se deslizara cuatro metros sobre la cuneta, quedando transversal a la vía y de frente a esta. Estas apreciaciones unidas al análisis de la longitud de las huellas de derrape, el coeficiente de fricción tanto en tierra dura que es de 0.65 y en la suelta de 0.50, así como lo comprobado en el experimento de instrucción determinan un coeficiente de fricción de 0.7, ello demuestra el circular a una velocidad superior a los 100 kilómetros por hora, tal extremo también se corrobora con el análisis de distancia recorrida y tiempo empleado, que en el presente caso fue recorrer en menos de 8 horas un largo trayecto de 711 kilómetros aproximados, desde La Habana hasta las inmediaciones de Bayamo, teniéndose en cuenta que el acusado también efectuó tres paradas en el trayecto para ingerir alimento y reabastecer el auto de combustible, concluyendo dicho análisis con una velocidad también superior a los 100 kilómetros por hora, o sea que con la aplicación de diferentes métodos para la determinación de la velocidad, todos resultan coincidentes en la valoración que el acusado CARROMERO BARRIOS condujo el auto de forma permanente a una alta velocidad y, en especial, que el tramo en que ocurre el accidente lo hizo también de forma acelerada y vulnerando lo previsto para un tipo de vía en reparación, que es lo

que causó el accidente y la magnitud del impacto del auto con el árbol y consecuentemente la muerte de las dos personas que viajan en los asientos traseros. El perito Luis Catusus Guerra, con 44 años de experiencia profesional, ratificó su informe de la especialidad de botánica, refiriendo en el juicio oral que el árbol con que se impactó el auto es un *pithecellobium dulce*, conocido comúnmente como *tamarindo chino* o *inga dulce*, que su madera es de gran resistencia y la horqueta es de tal dureza que se utiliza por los campesinos como arrastres, que se desgasta muy poco porque sus fibras no son rectas y se entremezclan, lo que le da mayor consistencia y que ese árbol en específico tiene no menos de 15 años de vida.

El perito Manuel Fidel Guevara Núñez refinó que es el jefe del Centro Provincial de Ingeniería del Tránsito de Granma y relató las características de la carretera Las Tunas-Bayamo, que se encuentra señalizada, basado en un proyecto que se realizó en el primer trimestre del año 2011, que la señalización de la vía comienza en el límite del kilómetro 92 de la provincia de Las Tunas hasta el kilómetro 76 de Bayamo, la longitud de la carretera es de 54 kilómetros desde la ciudad de Las Tunas hasta donde ocurre el accidente, que los grupos de señales son los que preestablecen el código de seguridad vial, que el tramo tiene 369 señales, existiendo 7 señales por kilómetros y se le han dado tres mantenimientos a las señalizaciones, además la vía fue auditada por la Dirección Nacional de Ingeniería del Tránsito en noviembre del 2011, donde no se detectaron dificultades, que son señales internacionales, un grupo de ellas triangulares, con vértices hacia arriba con el fondo amarillo, lo que indica que los conductores deben mantener la precaución en la zona donde se encuentran, que específicamente en el tramo del accidente y en sus inmediaciones se encuentran señales de peligro inminente a 14,3 kilómetros de la reparación iniciada el 19 de mayo del 2012, otra señal de confirmación de tramo de alta concentración de accidente a 12,5 kilómetros de la reparación, una señal de obras a 104 metros de la reparación, la que fue colocada por el constructor y certificada el día 19 de Junio del 2012, por el Centro Provincial de Ingeniería del Tránsito de Granma. Expuso que el día de los hechos justificables las señales estaban ubicadas, que en el tramo en reparación no se había reportado ningún accidente desde enero del año 2011 hasta el día de ocurrencia de los hechos, señalando que en la certificación de señales al constructor se decidió poner la señal de obra y no otra porque es un tramo recto de gran visibilidad y la entidad constructora dejaba la vía abierta a la circulación al terminar su jornada laboral. También se aprecian las documentales relativas al contrato y suplemento de ejecución de obra para la reparación del tramo de vía donde ocurre el accidente, certificaciones de la señalización en dicha carretera y proyectos de las referidas acciones constructivas, documentos que ilustran acciones constructivas ya en ejecución y las medidas preventivas tomadas para dicha reparación.

El perito médico Manuel Felipe Ledea Pérez, especialista en medicina legal, ratificó en el juicio oral de forma fehaciente sus dictámenes y señaló las lesiones que recibieron las personas que viajaban en el auto, el carácter de las mismas y las que derivaron en el fallecimiento de las víctimas; explicando que se produjeron por el impacto del auto con el árbol. Asimismo refirió que el estudio toxicológico realizado al acusado fue negativo. Por su parte, la perito Halina Pérez Álvarez, médico que realizó el examen al acusado CARROMERO BARRIOS, expuso que las lesiones que sufrió tenían una data entre 5 y 10 días, que las heridas fueron suturadas, y una de las lesiones fue resultado del rozamiento de su cuerpo con el cinturón de seguridad; examen que fuera efectuado

por la perito en fecha 31 de julio de 2012 a las 10:00 horas, o sea varios días después del accidente. En igual sentido, la perito manifestó que examinó al ciudadano Jens Aron Modig, quien viajaba sentado al lado del acusado y sufrió trauma craneal, trauma raquídeo, cervical y dorsal, lesiones que no requirieron tratamiento médico para su curación, ni pusieron en peligro inminente su vida ni le dejaron secuelas. En ambos casos todas las lesiones tenían relación con el accidente del tránsito ocurrido, impresiones que resultan concordantes con los certificados iniciales y dictámenes emitidos por los especialistas pertinentes. Muy esclarecedor fue el testimonio de la perito Alicia Marlene Basanta Montesinos, quien con 24 años de experiencia profesional y Directora del Instituto de Medicina Legal, participó en la realización de los exámenes practicados al acusado CARROMERO BARRIOS en el laboratorio fisiológico y para esa evaluación se ejecutaron un grupo de pruebas que permitieron apreciar determinadas funciones sobre su capacidad o no de conducir vehículos y los resultados no evidenciaron incapacidad o deterioro para conducir.

El Tribunal brindó especial atención a la valoración de las abundantes pruebas documentales aportadas por las partes al proceso judicial, consistentes en la obrante a foja 5 de las actuaciones consistentes en los certificado médicos que describen las lesiones que presentó la víctima Cepero Escalante consistentes en congestión vascular leptomenígea; edema cerebral ligero; fracturas costales contiguas y segmentadas del hemitórax izquierdo; síndrome de dificultad respiratoria; infarto hemorrágico del lóbulo superior del pulmón izquierdo; fractura conminuta del tercio medio del fémur izquierdo, las que le provocaron la muerte 4 horas más tarde en el hospital Carlos Manuel de Céspedes donde recibía atención médica; a folio 6 consta el acta de levantamiento del cadáver de la víctima Payá Sardiñas, describiéndose con precisión la magnitud de las lesiones sufridas y consistentes en hematoma subgalial parietooccipital a predominio izquierdo; fractura en la base del cráneo, con bisagra desplazada y bóveda craneal; laceración de la masa encefálica y sección del bulbo raquídeo; hemotórax, hemopericardio y hemoperitoneo; enfisema pulmonar y antracosis; desgarros pulmonar, miocárdico, hepático, esplénico y renal; sección de la columna vertebral, entre la novena y la décima vértebra torácica; múltiples fracturas costales contiguas o adyacentes y segmentadas; diploe craneal excesivamente adelgazado (factor pre disponente de las facturas craneales), lesiones que dada su extensión e intensidad le produjeron la muerte a Payá Sardiñas en el propio instante de la colisión. A folio 8 consta el certificado médico inicial de Jens Aron Modig, que describe las lesiones sufridas por este; las obrantes de las fojas de la 9 a la 15 relativa a acta de inspección del lugar de los hechos, croquis y foto satelital, donde se recogen las características de la vía, señalizaciones y huellas captadas en el lugar, las obrantes de fojas 16 a la 26 referente a foto tabla ilustrativa, que igualmente describe las características del lugar, huellas de derrape, así como las condiciones en que quedaron el árbol y el vehículo. Asimismo se valoraron las condiciones específicas del contrato de arrendamiento del vehículo realizado por CARROMERO BARRIOS, visibles a foja 27 y 28; mientras que tuvo valor significativo para la decisión del tribunal las pruebas documentales que obran a foja de la 104 a la 109 relativa al acta del experimento de instrucción y foto tabla del mismo referido a las condiciones de visibilidad y posición de los testigos presenciales, lo que se corresponde con la deposición que los mismo en el acto del juicio oral y corrobora la certeza de lo que observaron; a; foja 114 aparece certificación negativa de antecedentes penales y policíacos del acusado en Cuba; y a foja 116 y 117 consta el resultado del examen físico practicado CARROMERO BARRIOS.

Como parte de las pruebas documentales se valoraron además las visibles a foja 135 que contiene certificación de antecedentes del expediente de licencia de conducción, foja 137 certificación de status legal de extranjería visa A-1 turista del acusado, la obrante a foja 139 relativos a viajes efectuados a Cuba por el ciudadano sueco Jens Aron Modig, foja 141 consistente en certificación de TRANSTUR CUBACAR señalando que el vehículo se encuentra asegurado. A fojas 143 a la 146 consta la tasación de los daños en el vehículo y año de fabricación, foja 153 consistente en certificación sobre el estado de reparación del tramo de la carretera Las Tunas-Bayamo, que abarca el kilómetro 724; a foja 154 y 155 donde se recoge el experimento de instrucción realizado para determinar si era perceptible el tramo en reparación a una distancia de 250 metros; folios 260 a 264 que contiene lo relativo a la Inspección técnica al auto, folio 270 referente a documento de la empresa aseguradora relativa al pago de los daños causados al auto, folio 277 referente a certificación sobre accidentes ocurridos en la zona donde acontece el suceso, 279 al 291 relativos a copias de los boletines oficiales publicados en el sitio oficial de la jefatura provincial de tráfico de Cuenca, España, certificación expedida por el embajador de España en Cuba concerniente a considerar como domicilio del acusado en nuestro país su residencia, certificado de empadronamiento, expedido por el jefe de atención al ciudadano por Ramona Garrido Molinero, del distrito de Salamanca, Madrid, certificado del Ministerio del Interior, de la Dirección General de Tráfico de fecha 10 de Agosto del 2012, firmado por su Directora General Doña Marla Seguí Gómez, donde se acredita que el acusado tenía el permiso de la clase B, Boletín Oficial del Estado Español (BOE nº 72, de 25 de marzo de 2011) por el que se publica la Orden PRE/629/2011, de 22 de marzo, que modificó el Reglamento General de Vehículos (aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre), Copia del Real Decreto Legislativo No. 339 de fecha 2 de marzo de 1990, sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Se valoró por los jueces especialmente la declaración del acusado ÁNGEL FRANCISCO CARROMERO BARRIOS, quien en ejercicio de su derecho de defensa y de no autoincriminación, expuso de forma espontánea y coherente su pesar por el fatal desenlace de estos hecho, reconociendo que perdió el control del vehículo al no prestar debida atención a las señales del tránsito que observó y que antecedían al tramo en reparación donde ocurre el accidente. También describió las particularidades de su estancia en La Habana, arrendamiento del auto y el traslado a la zona oriental del país, las personas que lo acompañaron, el buen estado técnico del vehículo que condujo durante todo el trayecto y que no había obstáculos en la vía que impidieran su visibilidad, porque incluso se percató del cambio de configuración de la vía antes de llegar a la zona, que se incorporó al carril izquierdo porque había una señal pero al cambiar el pie del acelerador para el del freno siguió recto, perdiendo el control del vehículo y no recuerda nada más al perder la conciencia y la recuperó parcialmente cuando lo subieron a algún tipo de vehículo y luego la volvió a recuperar en el Hospital, que no conducía a exceso de velocidad porque lo hacía de 80 o 90 kilómetros por hora; pero la Sala a partir de los testimonios de varias personas que presenciaron los hechos, y las pruebas científicas examinadas, aprecia que la rapidez de desplazamiento del vehículo y la magnitud del impacto corroboran el exceso de velocidad al ingresar a la zona donde se produce la colisión; medios de pruebas en su conjunto y de forma separadas señalan a la sala en la formación de su convicción la manera en que se desencadenaron los acontecimientos que derivaron en tan fatal desenlace y que resultara la pérdida de dos vidas humanas, motivado en esencia por el exceso de

velocidad a la que circulaba el acusado, quien la sostuvo a pesar de haber percibido cambios en las características de la vía y observar señales de tránsito a las cuales no prestó la debida atención; lo que permite a este Tribunal pronunciarse conforme a derecho.

TERCER RESULTANDO: Que el Fiscal en el acto del juicio oral mantuvo sus conclusiones provisionales, al imputarle al acusado la autoría en los delitos de homicidio y lesiones en ocasión de conducir vehículos por la vías públicas previstos y sancionados en los artículos 177 y 178 apartados 1 y 3 en relación al 10 apartado 1, inciso b) del Código Penal en correspondencia con los artículos 126, inciso 2), 127, inciso 2), 128, 159 y 160, inciso 23, todos del Código de Seguridad Vial, interesando una sanción de 7 años de privación de libertad, con las accesorias previstas en los artículos 37 apartados 1 y 2, 40 y 182-1 y 2 del código penal, referidas a la privación de derechos y la suspensión de la licencia de conducción.

CUARTO RESULTANDO: Que la defensa modificó sus conclusiones provisionales, para introducir en su primer apartado cuestiones no esenciales referidas a características de la vía y señalización de la misma e interesando la absolución de su representado al considerarlo inocente de los hechos que se le imputan por el ministerio público.

PRIMER CONSIDERANDO: Que el hecho que se declara probado integra un delito de homicidio en ocasión de conducir vehículos por la vía pública, previsto y sancionado en el artículo 177 del Código Penal, en relación al artículo 10 apartado 1 inciso b) del propio cuerpo legal y los artículos 126 inciso 2), 127 inciso 2), 128, 159 y 160, inciso 23), todos del Código de Seguridad Vial, puesto que el acusado **ÁNGEL FRANCISCO CARROMERO BARRIOS**, en ocasión de conducir un vehículo marca Hyundai, modelo Accent, le provocó la muerte a dos personas que viajaban en el mismo vehículo que él conducía, infringiendo las normas del tránsito, pues al circular por la carretera Las Tunas-Bayamo, lo hizo a una velocidad superior a los 100 kilómetros por hora, ingresando a un tramo en reparación señalizado al que le había sido retirado el asfalto, por lo que en ese momento era de material arcilloso a pesar de haber observado señales que le advertían del peligro en la vía pero no les prestó la debida atención y que tal actuar provocó la pérdida del control del vehículo y que se impactara contra un árbol ubicada en el paseo de la vía.

No se integra el delito de lesiones imputado por la Fiscalía pues las causadas a Jens Aron Modig, consistentes en trauma craneal, trauma raquídeo, cervical y dorsal, no requirieron tratamiento médico para su curación, ni pusieron en peligro inminente su vida, ni le dejaron secuelas y este tipo de lesiones no son constitutivas delito.

SEGUNDO CONSIDERANDO: Que el acusado **ÁNGEL FRANCISCO CARROMERO BARRIOS** es responsable en concepto de autor del delito antes calificado por haber ejecutado el hecho por si mismo, de acuerdo a lo previsto en el artículo 18.1.2.a) del Código Penal.

TERCER CONSIDERANDO: Que en la comisión del delito no concurren circunstancias atenuantes, agravantes ni eximentes de la responsabilidad penal.

CUARTO CONSIDERANDO: Que para adecuar la medida de la sanción a imponer al acusado, el tribunal valoró lo dispuesto en los artículos 27 y 183 del Código Penal.

atendiendo, en primer orden, a la gravedad del resultado de los actos cometidos por **CARROMERO BARRIOS** al provocar la lamentable muerte de dos personas por la imprudencia de conducir un vehículo a alta velocidad en una vía en estado de reparación, a pesar de observar las señales de tránsito que advertían de esa situación para que adoptara las medidas necesarias de precaución, sobre todo la de reducción de la velocidad de circulación; lo que se instituye como una infracción muy peligrosa de las leyes de tránsito que unido a las características personales del acusado, joven de 26 años de edad, sin infracciones anteriores acreditadas de violación de las reglas de circulación vial en el territorio nacional, que durante la tramitación del proceso judicial mantuvo una actitud de pesar por las graves consecuencias de sus actos y de cooperación y esclarecimiento de los hechos. Estos elementos justifican la imposición de una pena, que atendiendo a los principios de proporcionalidad y culpabilidad, implique una respuesta atinada y rigurosa, atinente con su responsabilidad en los hechos pero en extensión racionalmente cercana al límite mínimo previsto para el delito calificado, que discurre de 1 a 10 años de privación de libertad, de modo que permita alcanzar los fines de la punición.

QUINTO CONSIDERANDO: Que teniendo en cuenta la grave infracción de la ley del tránsito cometida por el acusado y sus resultados, es procedente la imposición de la sanción accesoria de suspensión de la licencia de conducción como estipulan los artículos 40 y 182 .1 .2 del Código Penal.

EL TRIBUNAL ACUERDA EL SIGUIENTE FALLO: Se sanciona al acusado **ANGEL FRANCISCO CARROMERO BARRIOS**, como autor de un delito de homicidio cometido en ocasión de conducir vehículos por la vía pública a cuatro años de privación de libertad que cumplirá en el centro penitenciario que determine el Ministerio del Interior y la sanción accesoria de privación de derechos por un término igual al de la sanción principal impuesta. Asimismo se dispone la suspensión de la licencia de conducción por el término de cuatro años, la que empezará a cumplir a partir desde el día en que el sancionado comience a disfrutar de libertad aunque sea condicional.

Se absuelve al acusado del delito de lesiones en ocasión de conducir vehículos por la vía pública al no integrarse el mismo.

En relación al auto de turismo marca **HYUNDAI**, modelo **ACCENT**, de color azul, matrícula **T 31402**, el que presenta daños consistentes en deformación y hundimiento del techo, del lateral izquierdo trasero, a nivel de la puerta, sin parabrisas trasero; entréguese a la Agencia **Miramar**, perteneciente a la Sucursal **CUBACAR** de La Habana; la que podrá disponer libremente del mismo.

En cuanto a dos teléfonos celulares, uno marca **LG**, modelo **CE0168**, con **EMEI 355827-04-324191-5** y otro **iphon** modelo **A1332**, con **EMEI IDBCEE2380A**, un cargador múltiple de material plástico color blanco y botones negros, marca **SKROSS**, modelo **World Traver Adapter** de fabricación China, otro cargador de batería marca **LG** de color negro, modelo **STAUBSER**, serie **RB 120037907**, el cual presenta rotura en su estructura y posee un cable de conexión negro con uno de sus extremos picados; un cargador de color blanco, sin marca, modelo **AT00**, con un cable de conexión, entregados al acusado **ANGEL FRANCISCO CARROMERO BARRIOS**, queden a su libre disposición.

En cuanto a la medida cautelar de prisión provisional se mantiene hasta tanto se ejecute la sanción principal dispuesta en la presente resolución.

Notifíquesele la presente resolución a las partes y hágaseles saber que contra la presente resolución procede interponerse Recurso de Casación ante la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo Popular, dentro de los diez días hábiles siguientes a su notificación.

ASI POR ESTA NUESTRA SENTENCIA, LA PRONUNCIAMOS, MANDAMOS Y FIRMAMOS.

Y PARA ENTREGAR A ÁNGEL FRANCISCO CARROMERO BARRIOS, SE EXPIDE LA PRESENTE EN LA HABANA A LOS QUINCE DÍAS DEL MES DE OCTUBRE DEL AÑO DOS MIL DOCE. "AÑO 54 DE LA REVOLUCIÓN". _____

