

REPÚBLICA DE COLOMBIA
RAMA JUDICIAL



JUZGADO PROMISCOUO DEL CIRCUITO
JERICO - ANTIOQUIA

Jericó, Antioquia, veintisiete (27) de marzo de dos mil veinticinco (2025)

Proceso	PENAL
PROCESADO	GUSTAVO ADOLFO COLORADO FLOREZ
CUI	05368600033820158023300
Radicado Interno	2021-00179
Instancia	Primera
Providencia	Sentencia General No. 31 Penal No. 04 de 2025
Temas y Sub-temas	HOMICIDIO CULPOSO
Decisión	SENTENCIA ABSOLUTORIA

I. ASUNTO

Este Despacho es competente para conocer del presente proceso teniendo en cuenta el factor funcional y territorial, de conformidad con lo señalado en los artículos 36 y 43 del CPP.

Así mismo, no se observan nulidades que afecten lo actuado, lo que hace posible que esta Judicatura proceda a dictar el fallo dentro de este trámite seguido en contra del señor **GUSTAVO ADOLFO COLORADO FLOREZ** por el delito de **HOMICIDIO CULPOSO**, tipificado en los artículos 109, 23 del Código Penal.

II. ANTECEDENTES FÁCTICOS Y PROCESALES

Por lo primero, se encuentra consignado en el escrito de acusación que, el día 31 de diciembre de 2015, siendo aproximadamente las 6:10 am, en la ruta 25B 01 km 41 + 870 metros, corregimiento de Peñalisa de esta jurisdicción, colisionaron los vehículos tipo camión, marca International, de placas SBK-124, marca International, línea 4700- 4X2., modelo 1995, colores rojo y blanco, carrocería: reparto, servicio público, propiedad de la empresa Industria Nacional de Gaseosas S.A. conducido por GUSTAVO ADOLFO COLORADO FLOREZ y la motocicleta marca Yamaha YBR-125, de placas ZAX-62D, servicio particular, color negro, modelo 2016, guiada por

FERNEY RICO TABORDA, quien perdiera la vida en el mismo sitio del suceso vial, como consecuencia de las graves lesiones sufridas en su humanidad.

Por lo segundo, el 7 de mayo de 2020, ante el Juzgado Promiscuo Municipal de Tarso, Antioquia, actuando con funciones de control de garantías, se le formuló imputación al señor GUSTAVO ADOLFO COLORADO FLOREZ, como posible autor del delito de HOMICIDIO CULPOSO, establecidos en los artículos 109 y 23 del C.P., cargo que no fue aceptado. El 22 de julio de 2021, el ente acusador, dentro de los términos legales, presentó escrito de acusación, asumiendo conocimiento de las diligencias este Despacho. Para el 26 de julio de 2022, se verbalizó la acusación; el 11 de septiembre de 2023 la audiencia preparatoria; y, el juicio oral, tuvo lugar los días 16, 17 de julio de 2024 y 7 de febrero de 2025, presentación de alegatos de conclusión el día 19 de febrero de 2025, y la lectura de la SENTENCIA programada para el día de hoy.

III. IDENTIFICACIÓN DEL ACUSADO

GUSTAVO ADOLFO COLORADO FLOREZ: identificado con la cédula de ciudadanía número 70.422.432 expedida en Bolívar (Antioquia), hijo de Blanca y Gustavo, nacido en Bolívar, (Antioquia) el día 15 de noviembre de 1985, de estado civil casado, bachiller de nivel de instrucción, residente en Bolívar (Antioquia) barrio Las Palmas - teléfono 312 840 94 82.

IV. EL JUICIO ORAL

Al inicio del juicio oral se incorporaron por la Fiscalía y Defensa las siguientes estipulaciones probatorias:

IV. 1. ESTIPULACIONES PROBATORIAS

1. La plena identidad del acusado GUSTAVO ADOLFO COLORADO FLOREZ, identificado con la cédula de ciudadanía No. 70.422.432.
2. La identificación de los vehículos que intervinieron en el siniestro, i) vehículo tipo motocicleta de placas ZAX-62D, marca YMAHA, color negro, particular, modelo 2016, con numero de motor E3F4E109354, número de chasis 9FKKE1393G2109354, de propiedad del mismo conductor el Sr. FERNEY RICO TABORDA, identificado con cedula de ciudadanía No. 1.039.469.632. ii) Vehículo tipo camión de placas SBK-124, marca internati-4100, color rojo y blanco, servicio público, modelo 1995, con número de motor 469GM2U0906449, número de chasis SH648414, de propiedad de Industria Nacional de Gaseosas SA. Identificado con NIT 890903858-7, lo que se soporta con el estudio técnico mecánico.

IV.2. Testigos de la Fiscalía:

JHONY LEÓN ESPINOSA (Parrillero de la motocicleta) (...) *El conductor de la moto era compañero, amigo de toda la vida, tuvo un accidente de tránsito el 31 de diciembre de 2015 a las 6.30 am. Viajaba con el Sr. Ferney en una motocicleta, quien la conducía, él era el parrillero. Salieron de esa vereda a Peñalisa. Ferney trabajaba para una empresa GW de bicicletas. El accidente se produjo antes de llegar al puente Peñalisa km 41. El camión invadió el carril en una curva, lo vieron a 3 metros 50 más o menos. Se desplazaban antes de llegar a la curva entre 20-25 km. La experiencia que tenía el señor Ferney era muy avanzada, 6-7 años manejando moto. El accidente se produjo porque un carro de coca cola los atropelló, los arrastró. La moto fue golpeada donde están los estribos del camión, con eso los arrastró. El tracto camión medía 10 metros aproximadamente. El accidente se produjo en el carril que transitaba la moto, quedó donde se arrastró y el camión mientras se acomodaba. Al rato llegaron unos policías y estuvieron tomando medidas. El conductor de la moto al ver el camión invadir el carril se paró en los frenos del vehículo al ver el carro tan cerca se ladiaron y el carro los lleva, los arrolla y arrastra la moto varios metros. La moto se la lleva con la llanta delantera, al compañero con el bloque trasero.*

CONTRAINTERROGATORIO (DEFENSA)

Con la parte delantera donde se sube el conductor los arrastró. El arrastre se da sobre el carril que iba la motocicleta. El cuerpo del compañero quedó en el carril donde ellos debían ir.

REDIRECTO (FISCALIA)

Se desplazaban sobre el carril que les corresponde de puente iglesias, Peñalisa.

EDWIN ENRIQUE REMOLINA CABIEDES (Ingeniero Físico... Estudios en Seguridad Vial De La Dirección De Escuelas De La Policía Nacional...).

...Recuerda que para el mes de mayo de 2022 elaboró ese dictamen pericial de física forense, hizo la inspección al lugar de los hechos donde ocurrió el accidente de tránsito, esa es la parte donde hacen la labor de campo, el levantamiento topográfico, las fotografías, fotogrametría, y luego el procesamiento de la información, elaboración y análisis de la dinámica del accidente se realiza en Bogotá en la fiscalía. Recuerda que ese dictamen está compuesto entre 40-50 folios...

...En la pág. 7 se observa una tabla donde están las características de la vía, la vía presenta una sola calzada, con doble sentido de circulación vial, hay un tramo que es el puente, una vía geométricamente recta, luego inicia la curva de acuerdo al sentido de circulación del vehículo tipo camión, iba sobre el tramo recto sobre el puente, mientras que la motocicleta viajaba sobre el tramo geométricamente curva, en sentido contrario a la trayectoria del camión que es la imagen de la figura 3.

*En la pag 35 figura 38 ilustra **el impacto 1, cuando la moto inicia el volcamiento el impacto 2**, es cuando la moto al estar en volcamiento lateral derecho la rueda delantera izquierda del camión, pasa por encima de la parte frontal de la motocicleta la aplasta y luego la arrastra, mientras está haciendo eso el camión, las ruedas traseras alcanzan el cuerpo del conductor de la moto en el punto impacto 3, generando las lesiones que describe el informe pericial de necropsia.*

Pag. 36 figura 39, se puede visualizar el punto de impacto 3. El cuerpo del motociclista está dentro de su carril, su cabeza esta sobre la línea continua amarilla, no tiene ninguna lesión, tiene es en la región torácica, la rueda debió estar pasando por esa región, lo que significa que esa rueda izquierda del camión estaba en el carril de la moto en el tercer medio, y hace un aplastamiento, no hay arrastre.

...Pag 37 figura 40, en la reconstrucción añade la doble línea amarilla teniendo en cuenta el ancho de la calzada, la proyección de la doble línea continua que estaba en el puente, divide el ancho de calzada en dos partes, y dibuja la doble línea continua amarilla, y coincide que la cabeza del occiso estaba sobre la doble línea continua como se vio en las fotografías registradas el día de los hechos. Están reconstruyendo la posición de las ruedas del camión que estaba sobre el cuerpo de la víctima al momento del aplastamiento, que estaría dentro del carril del sentido contrario, al hacer un análisis retrospectivo de ese camión antes de impactar las ruedas trasera izquierda contra el cuerpo de la víctima se puede demostrar que el vehículo se encontraba invadiendo parcialmente el carril de circulación, que es lo que percibiría el conductor de la moto para poder haber iniciado alguna reacción que es lo que genera el volcamiento de la moto y su proyección en línea recta por inercia hacia el centro de la calzada.

Toda vez que se vio como hubo aplastamiento de la moto y tuvo que haber ese bloqueo de las llantas del vehículo, no se sabe si antes de haber impacto pudo haber frenado, no hay evidencia alguna que existiera alguna frenada antes de impactar a la moto o al cuerpo de la víctima, sino por el contrario se demuestra que la rueda seguía girando.

... Pag. 43.44 se habla de las conclusiones. Las velocidades estaban dentro de la reglamentación del sector, la causa teniendo en cuenta donde fue el impacto, las trayectorias preimpacto se puede establecer que la causa determinante del accidente de tránsito es la invasión de carril realizada por parte del conductor del vehículo 2 que es el camión de placas SBL124.

¿En qué carril fue aplastado el conductor de la moto?, en el Carril de circulación de la moto en la curva sentido sur oriente, a noroccidente. Si el camión hubiera circulado dentro de su carril circulando en el puente, sin salirse de su carril, no hubiera existido un impacto en el cuerpo contra el cuerpo del motociclista. Figura 41 pag. 38. La cabeza de la víctima estaba en la línea interna curva.

CONTRAINTERROGATORIO (DEFENSA)

Velocidad min. De la moto 32.6 km por hora. Velocidad max. permitida para la moto era de 30 km por hora. No indicó exceso de velocidad de la moto en las conclusiones. Un aplastamiento es una fuerza aplicada a ese elemento. Lo llevó a eso las deformaciones de la parte frontal y la posición que adopta la moto detrás de la rueda izquierda. Pag. 26 no hay aplastamiento sobre la llanta de la moto. Una sola huella de arrastre fue dibujada en el informe de tránsito, no fue dibujada por el policía de tránsito en el bosquejo topográfico, si en el registro fotográfico.

REDIRECTO (FISCALIA)

La velocidad de la moto no es determinante en la causa del accidente. Desde el punto de vista físico que permita a un conductor no reaccionar ante una situación de peligro por

sobrepasar los 30 km por 2 o 3km, de los cálculos que realizó se puede comparar de ese radio de 12 metros y otro de 18 metros que la velocidad de la moto está muy por debajo de la curvatura o de la velocidad crítica en curva, cualquier vehículo que supere esa velocidad de 38.79 km por hora o 49.30 km por hora ya sea circulando por carril del camión o la moto va a generar un principio de inercia y que el vehículo se salga de su trayectoria circular y continúe en línea recta. Por lo tanto, no es lo que ha generado que se salga de la trayectoria, lo que generó fue una situación de volcamiento y la moto hubiera ido a 35 o 38 km por hora o límite de 38 podría dibujar correctamente la trayectoria en curva no se hubiera salido de su trayectoria por ese motivo descarta que sea una causa contribuyente al accidente de tránsito.

FABIAN RICARDO ALARCÓN CORREA (Subintendente de Policía que hizo el Informe Policial de Accidente de Tránsito)

*"...se movilizó con el subintendente castro al lugar de los hechos...llegaron más o menos 7 alquitos, 7 y 15, 7 y 15, no recuerda exactamente, al llegar al sitio observaron que había un siniestro vial, transeúntes en el lugar del accidente, ambulación de la concesión, vehículo, la motocicleta y el cuerpo sin vida en la mitad de la calzada, el cual se encontraba en una sabana blanca. Es una calzada con doble sentido, dos carriles, doble vía continua, y el puente de Peñalisa...Fue quien realizó el informe de accidente. Lo reconoce por su letra. El siniestro fue en el km 41 vía puente iglesias, Peñalisa. Recuerda que para el día de los hechos había iluminación artificial en perfecto estado, pavimento seco. Recuerda el informe ejecutivo, croquis, álbum fotográfico, reporte de inicio.... Si fijan topográficamente los vehículos y el cuerpo. Se ve el puente de Peñalisa, las medidas, el punto a y b, una calzada, doble sentido, dos carriles, doble línea continua, se ve la entrada a tarso que es la destapada, sentido vehicular. Se tomó topográficamente mediante punto a y b, se midió el cuerpo sin vida, el vehículo tipo camión y la motocicleta, en las convenciones la parte de abajo izquierda significa sentido vial, vehicular, puente vehicular y la huella de arrastre metálico...
...El álbum fotográfico se toma al momento del accidente, del estado de la vía, el cuerpo sin vida. Le exhiben el informe investigador de campo (fotográfico).*

CONTRAINTERROGATORIO (DEFENSA)

Se observa rallones parte frontal izquierdo del camión. Registró como códigos de causas del accidente 104 (adelantar en doble vía continua) y 112 (no respetar las señales de tránsito)".

JUAN CARLOS CAMPILLO VARGAS (Médico General y Cirujano).

"Laboró al servicio del hospital san pablo de tarso de julio 2015 a julio 2016, realizaba atención en urgencias, reconocimientos medico legales y necropsias. Fue citado como testigo de la fiscalía debido a la necropsia realizada a Ferney Rico Taborda, fue el 31 de diciembre de 2015. La realizó en el hospital San pablo de Tarso, lo recibió de la solicitud policía nacional y tránsito y transporte. Iniciaron con la inspección del cuerpo que recibieron, encontraron múltiples lesiones superficiales en la piel sobre todo en las extremidades y el tórax, hicieron las incisiones correspondientes al protocolo de necropsia, hicieron una evaluación de órganos internos, encontraron varias lesiones, fractura sobre el hueso del esternón, lesión muy amplia sobre el hígado y un sangrado interno sobre la cavidad abdominal. Entregaron un documento con el resumen de los hallazgos. Recuerda que dicho

informe de necropsia tiene 5 folios. Reconoce el formato para hacer los informes de medicina legal. Reconoce su firma.

CONTRAINTERROGATORIO (DEFENSA)

¿Qué puede causar un estallido hepático? R/ Realmente el trauma cerrado o abierto o abdomen a consecuencia de compresión de la cavidad abdominal, esta se puede causar por peso sobre la persona o una caída con una fuerza significativa... Requiere es más el tema de la compresión que el impacto lo que lleva a este tipo de lesiones. ¿Que se considera lesión por aplastamiento? R/ son el tipo de lesiones que se produce por la caída o por tener algún peso, alguna estructura, algún objeto que sea superior a la fuerza que debe sostener el cuerpo. Requiere más la presión del peso sobre el cuerpo, para tener aplastamiento requiere el peso de un objeto externo sobre el cuerpo. El estallido hepático solo la encontró sobre el hígado. Encontró laceraciones en el miembro superior izquierdo sobre torso de la mano y en el miembro superior derecho en el brazo y el tórax anterior. No había fracturas. Sobre el rostro describieron las salidas de sangre por los orificios nasales y de la boca, no encontraron fracturas, en piel evidentes. Solo el tema del sangrado. No había fracturas en el cráneo, en el rostro.

REDIRECTO (FISCALIA)

¿El aplastamiento que vio en la necropsia del señor Ferney Rico Taborda es compatible que le pase por encima un objeto de gran tamaño en movimiento? R/ indica que sí”.

El ente fiscal desistió de las demás pruebas documentales y testimoniales.

IV.3. Testigo de la Defensa:

DUVAN SANTIAGO GUERRA RODRIGUEZ (Acompañante del conductor del camión)

"...Ese día se encontraba como Auxiliar del vehículo donde iba al lado derecho del carro. Pasando cruzaron el puente, asomaron 2 muchachos en una moto, y asomaron ellos 2, cuando ellos ven el vehículo sería pues el susto de ellos cuando se fueron resbalados fue lo único que vio, le alertó a Gustavo. Vio que se fueron, resbala, estaba mirando cuando de una sintieron. Fue lo que golpeó el vehículo. ¿Usted recuerda que parte del vehículo golpeó? Si, señor, el lado izquierdo por los lados de los estribos del vehículo. ¿Usted recuerda en qué carril se dio el impacto entre la motocicleta y el vehículo? R/ En el carril que le comprende al vehículo de Coca Cola.

*El impacto fue donde ellos se dirigían, pues como hacia la Pintada y cuando evidencian que la moto, pues en una de esas llegó a alta velocidad ahí se fue resbalada, inmediatamente alertó al señor Gustavo, donde ya sintieron, fue el impacto que el de la moto golpeó el vehículo. **La curva para ambos era muy cerrada”.***

CONTRAINTERROGATORIO (FISCALIA)

¿Es cierto que usted manifestó en este juicio que el conductor de la motocicleta alcanzó a realizar una maniobra? R/ Se fue resbalado contra el vehículo. SI ¿Es cierto que usted se dio cuenta del accidente por el choque por el sonido del choque de la motocicleta con el camión? R/ SI”.

REDIRECTO (DEFENSA)

“¿Cómo se percató usted de la ocurrencia del accidente? R/ No, porque cuando inmediatamente iban cogiendo la curva ahí en el camión, vieron que el muchacho de la moto cuando alta velocidad asoma y de una se fue sobre el camión, pues se fue ahí mismo, resbalado. ¿Cómo se fue sobre el camión? R/ Así resbalado. ¿Desde dónde lo vio resbalado? R/ No inmediatamente asoma la curva lo vio y ahí fue donde mira y se percata de eso. ¿En qué carril se dio el impacto? R/ En el carril del vehículo de Coca Cola”.

IV.4. Alegatos Conclusivos:

La **Fiscalía** considera que ha probado su teoría del caso, más allá de toda duda razonable, haciendo alusión nuevamente a lo relatado en los hechos, sobre la colisión que hubo entre los vehículos, se estableció la invasión de carril del camión, la cual fue dictaminada en las conclusiones de la experticia rendida por el perito, de donde funda su teoría del caso, que es la prueba técnica inconmensurable y de la necropsia se denota la muerte del occiso a causa de un estallido hepático generadas por trauma cerrado de abdomen, más exactamente por un aplastamiento.

Las pruebas de cargo efectivamente dieron cuenta del escenario donde se produjeron los hechos.

Frente al testigo de descargo, indica que debe mirarse por parte del despacho como beneficio de inventario, pues su testimonio no fue exacto, y por ser el acompañante del conductor del camión no se encontraba en el ángulo para haber visto el accidente.

Se apoya en un extracto jurisprudencial sobre el delito imprudente, como el principio de confianza, el cual rompió el procesado, solicita sentencia condenatoria.

El **REPRESENTANTE DE VICTIMAS**, a su turno, refuerza la teoría del caso del ente acusador, haciendo mención de lo declarado por el perito Edwin Remolina, así como de los demás testigos de cargo. Vuelve a hacer a su criterio una retrospección de lo ocurrido, sobre la invasión del carril del camión. Extracta unos apartes de unas sentencias de la sala de casación laboral de la Corte Suprema de Justicia.

El **DEFENSOR PÚBLICO**, indica que se debe realizar un análisis ascendente por los actos: primero determinar si existió un hecho, luego de ello, que ese hecho constituyó una conducta típica, en tercer lugar, que siendo conducta y siendo típica que sea antijurídica, y finalmente, que exista un juicio de culpabilidad en cabeza de

su prohijado, que de desvirtuarse alguno de los elementos de dicho análisis. Su reparo va dirigido a la inexistencia de un juicio de tipicidad, se evidencian una serie de errores probatorios por parte de la fiscalía que le impiden el alcance de un conocimiento más allá de toda duda razonable para la emisión de un fallo condenatorio, realizó reparo sobre los testigos de cargo llevados a juicio por la fiscalía. Por lo mismo, rogó un fallo exonerativo de responsabilidad.

IV.5. Sentido del fallo:

Absolutorio.

V. CONSIDERACIONES

La decisión judicial debe ser el resultado de un razonamiento analítico y dialéctico a través del cual solo se podrá declarar la responsabilidad de una persona si, luego del proceso valorativo, existe un soporte demostrativo suficiente que derrumbe la presunción de inocencia a partir de lograr un conocimiento más allá de toda duda acerca del delito y de la responsabilidad penal del acusado (artículos 7 y 381 del Código de Procedimiento Penal de 2004). Por eso, recuérdese con la jurisprudencia que:

"...el método de apreciación de los medios de convicción que rige el proceso penal es el de la sana crítica; sistema que la Corte ha definido como el sometimiento de las pruebas a las leyes o reglas que regulan el razonamiento deductivo, los fenómenos materiales y las conductas frente a la sociedad, de acuerdo con lo admitido por ella misma para hacer viable su existencia y verificación de sus comunes objetivos, todo cumplido en forma 'sana', esto es, bajo la premisa de reglas generales admitidas como aplicables y 'crítica', es decir, con base en los hechos objeto de valoración, entendidos como 'criterios de verdad', sean confrontados para establecer si un hecho determinado pudo suceder, o si ello fue posible de una u otra manera, explicable dentro de las reglas de la lógica, de la ciencia y la experiencia, no ante la personalísima forma de ver cada uno la realidad, sino frente a estos postulados generales que rigen el razonamiento, las transformaciones materiales y la vida social, formal y dialécticamente comprendidos.

Ahora bien, la ley de razón suficiente que informa la lógica consiste en que nada existe sin razón suficiente. Por tal motivo, para considerar que una proposición es completamente cierta, debe ser demostrada, es decir, han de conocerse suficientes fundamentos en virtud de los cuales dicha proposición se tiene como verdadera, esto es, que tanto en la ciencia como en la actividad cotidiana no es posible aceptar nada como artículo de fe, sino que es necesario demostrarlo y fundamentarlo todo. El cumplimiento de esta ley confiere al pensamiento calidad de demostrado y fundamentado y, por lo mismo, constituye una condición necesaria de la exactitud y de la claridad del pensamiento, así como de su rigor lógico y de su carácter demostrable.

Esta ley de la lógica encuentra cabal desarrollo en el sistema de la sana crítica que impone al funcionario judicial consignar en las providencias el mérito positivo o negativo

dado a los elementos de juicio, puesto que toda decisión, máxime cuando en la sentencia, con claro desarrollo del debido proceso, se deben construir los juicios de hecho y de derecho”¹.

Para comenzar, debe decirse que el principio de inmediación probatoria resulta ser el pilar del sistema acusatorio, junto con los principios de oralidad y publicidad, y todos ellos buscan garantizar un juicio justo, donde el funcionario judicial que deba proferir la decisión de fondo respecto a la responsabilidad del acusado, de una parte tenga conocimiento directo de las pruebas, sea observador de la controversia y ejerza el control sobre la forma en que la misma se desarrolla y, de otro lado, no sea contaminado con ella antes de iniciarse el juicio oral, con el fin de que arribe a la audiencia pública en condiciones de imparcialidad.

En cumplimiento de lo anterior, debe también reiterarse que el legislador determinó que sólo es prueba la producida dentro del juicio oral, en forma pública, concentrada y sujeta a confrontación y contradicción ante el juez de conocimiento, de tal forma que aquello recaudado fuera de ese escenario, es sólo elemento material probatorio, evidencia física e información legalmente obtenida, más no prueba.

Así las cosas, es preciso señalar que conforme lo dispone el artículo 9º del Código Penal, para que una conducta sea considerada como delito, debe ser típica, antijurídica y culpable y que para condenar en los términos del artículo 381 del CPP se requiere de “*el conocimiento más allá de toda duda, acerca del delito y la responsabilidad penal del acusado, fundado en las pruebas debatidas en el juicio*”, pruebas estas que para efectos de la decisión a adoptar serán analizadas de una manera armónica conforme lo señala el artículo 380 del C. P. Penal, y teniendo en cuenta los criterios establecidos en el artículo 404 de similar normativa.

Con los referentes anteriores, lo primero a señalar es que conforme al acervo probatorio, no existe duda sobre la plena identidad del procesado GUSTAVO ADOLFO COLORADO FLOREZ, al tiempo que por similar vía se tiene acreditada la identificación de los vehículos (camión de placas SBK-124 y motocicleta de placas ZAX-62D) involucrados en el siniestro de tránsito acaecido el 31 de diciembre del 2015, calenda en que de acuerdo con lo debatido, ocurrieron los hechos que ocupan nuestra atención, sin discusión alguna, como también, vía estipulación, frente al fallecimiento de la víctima, debidamente acreditado con el protocolo pericial de necropsia.

Ahora, deviene analizar las pruebas practicadas en juicio, de manera global y en conjunto, con el objetivo de determinar si está acreditada la materialidad del hecho investigado y si apuntan todas ellas a señalar al señor GUSTAVO ADOLFO COLORADO FLOREZ, como la persona responsable del delito de homicidio culposo, como lo funda en su teoría del caso el ente acusador o si, por el contrario, le asiste razón a la defensa, quien aboga por la absolución aludiendo que el conductor de la

¹ CSJ SP, 13 sep. 2006, rad. 21939.

motocicleta invadía el carril del camión, pues ya estaba en ladeándose cuando lo impactó, sin olvidar la velocidad en que transitaba; además, reparó la credibilidad de los testigos de cargo, pues, el agente de policía indica que los vehículos no fueron movidos, por tal, en el croquis se puede observar aquella invasión de carril.

Frente a ese panorama, conviene disertar sobre:

i) **Estructura típica del delito de homicidio culposo, desde la jurisprudencia**

Para describirla, es necesario establecer su tipicidad objetiva como subjetiva. Dentro del primer componente, se evalúan los siguientes elementos: a) sujeto activo, b) el objeto material del acto, c) la acción típica, d) el resultado; y, e) la relación de causalidad y la imputación objetiva del resultado, Corte Suprema de Justicia, radicación 27014, 9 de mayo de 2007. En el segundo componente se encuentra la culpa en la realización de la conducta.

Respecto a la relación de causalidad, es el vínculo existente entre dos fenómenos distintos (la acción típica y el resultado), donde el segundo debe su existencia al primero. Además, en palabras de la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Penal, radicación 40207, 11 de noviembre de 2013, **la acción que es causal para el daño es aquella que fue más relevante para la producción del resultado**, sin identificarla necesariamente como la más próxima al mismo. 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 cotejar únicamente esa relación, 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 típico**, SP933-2020, radicación 54909. (negritas fuera del texto original).

Finalmente, respecto a la tipicidad subjetiva, el delito 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, SP341-2023, radicación 61370. El juicio de reproche no recae sobre la acción en sí misma, sino en la forma en que se ejecuta, esto es, infringiendo las reglas de cuidado propias de la actividad realizada, valga decir, los reglamentos de tránsito, las reglas de la experiencia propias de cada profesión u oficio -lex artis- y, si no las hay, las pautas de comportamiento social del hombre promedio; o, creando un riesgo jurídicamente desaprobado a partir de la ejecución imprudente de una acción normalmente trivial, SP2771-2018, radicación 46612.

Lo anterior significa que, si la infracción al deber de cuidado se concreta en el desconocimiento de la norma inherente a actividades en cuyo ámbito se generan riesgos o puesta en peligro de bienes jurídicamente tutelados, es necesario fijar el marco en el cual se realizó la conducta y señalar las normas que la gobernaban, a

fin de develar si mediante la conjunción valorativa ex ante y ex post, el resultado que se produjo, puede ser imputado al comportamiento del procesado. En otras palabras, frente a una posible conducta culposa, el cognoscente, en primer lugar, debe valorar si la persona creó un riesgo jurídicamente desaprobado desde una perspectiva ex ante, es decir, teniendo que retrotraerse al momento de realización de la acción y examinando si, conforme a las condiciones de un observador inteligente, situado en la posición del autor, a lo que habrá de sumársele los conocimientos especiales de este último, el hecho sería o no adecuado para producir el resultado típico. En segundo lugar, el funcionario tiene que valorar si ese peligro se realizó en el resultado, teniendo en cuenta todas las circunstancias conocidas ex post, SP2811-2020, radicación 52396.

ii) **Normas de tránsito de imperativo cumplimiento, aplicadas al caso concreto.**

De acuerdo a lo colegido por la Corte Suprema de Justicia y para tener en cuenta más adelante, se impone memorar las normas de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, que regulan la materia específica aquí tratada, desde el ángulo de los deberes exigibles a los conductores y/o peatones:

El artículo 55 prevé: "**COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR, PASAJERO O PEATÓN.** Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito...",

El art. 60 contempla: "**OBLIGATORIEDAD DE TRANSITAR POR LOS CARRILES DEMARCADOS.** Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce", que en conjunto con el artículo 68 –utilización de carriles–, en las vías de doble sentido, le obligaba a transitar: "...Por el carril de su derecha y utilizar con precaución el carril de su izquierda para maniobras de adelantamiento y respetar siempre la señalización respectiva...".

ARTÍCULO 61. "**VEHÍCULO EN MOVIMIENTO.** Todo conductor de un vehículo deberá abstenerse de realizar o adelantar acciones que afecten la seguridad en la conducción del vehículo automotor, mientras éste se encuentre en movimiento" (Negritas fuera del texto original).

Ahora bien, se va a realizar un análisis del caudal probatorio traído al juicio oral, empezando por la prueba de cargo, iniciando con la declaración ofrecida por el parrillero del conductor de la motocicleta **JHONY LEÓN ESPINOSA**, quien manifestó: "...El camión invadió el carril en una curva, lo vieron a 3 metros 50 más o menos. Se desplazaban antes de llegar a la curva entre 20-25 km", aspecto que no guarda relación, ni coherencia con lo rendido por el ingeniero físico, como se verá más adelante, quien indica que la motocicleta iba a 32 km por hora.

"... El accidente se produjo en el carril que transitaba la moto, quedó donde se arrastró y el camión mientras se acomodaba". También, como se verá más adelante, esta descripción no guarda relación con lo absuelto por el perito, pues si vieron al camión a 3 metros de distancia, la demarcación de la vía era deficiente y la visual no era la mejor: ¿cómo explica que el camión se estaba acomodando?

"... El conductor de la moto al ver el camión invadir el carril se paró en los frenos del vehículo al ver carro tan cerca se ladiaron y el carro los lleva, los arrolla y arrastra la moto varios metros... El arrastre se da sobre el carril que iba la motocicleta. El cuerpo del compañero quedó en el carril donde ellos debían ir". Ello, ni siquiera se refuerza con lo dicho por el agente de policía, pues ni él sabe explicar porque solo señaló una huella de arrastre en el informe de tránsito, y el mismo parrillero de la motocicleta manifiesta que el arrastre se da sobre el carril que iba aquel vehículo, vía desde donde se dio el volcamiento lateral de la misma.

Por su parte, el ingeniero físico, EDWIN ENRIQUE REMOLINA CABIEDES, indicó: *"...para el **mes de mayo de 2022 elaboró ese dictamen pericial de física forense**, hizo la inspección al lugar de los hechos donde ocurrió el accidente de tránsito..."*.

Se apoyó en la recolección de información dado por el apoderado de víctimas, documentos que le sirvieron para saber qué sucedió y cómo sucedió el accidente, seguidamente hizo la inspección al lugar de los hechos, para hacer mediciones de la geometría vial de acuerdo al bosquejo topográfico elaborado por el policía de tránsito.

Con esa información, explicó, al visitar el lugar de los hechos, se procede a reconstruir la posición final de los vehículos con base en las medidas del bosquejo topográfico que elaboró el policía de tránsito para el día de los hechos, tomadas con respecto a dos puntos de referencia con el método de triangulación.

Llama la atención sobre lo siguiente:

*...De la geometría de la vía con las mediciones se pudo establecer que la vía cuenta en el tramo de la curva cuenta con un radio de 12.6 metros en el interior de la curva y en la parte externa presenta 18.12 metros...**Se encuentra señalización vertical entre 40 y 30 km por hora, por ejemplo, para el vehículo tipo motocicleta existía primero una señal reglamentaria de 40 km por hora y luego una de 30 km por hora.** Esta señalización fue hallada haciendo uso de unas imágenes de Google maps, que más adelante se fundamenta, teniendo en cuenta la fecha en que se presentó el accidente. **También para el vehículo camión se encuentra señal reglamentaria de velocidad máx. 30 km por hora...la demarcación solo se observaba con mayor nitidez, unas líneas de borde, pero la línea central doble continua amarilla se veía muy desgastada, en regular estado de conservación..."***

Mírese como dicha reconstrucción del accidente de tránsito, producto de la inspección al lugar de los hechos, fue realizado 7 años después del suceso que hoy nos concita, además, su declaración no es consistente, pues cuando inicia diciendo que había un tramo recto donde estaba el puente de Peñalisa, iba circulando el camión, luego habla de una curva, y hace mención de la señalización reglamentaria para cada uno de los vehículos involucrados, indicando que primero existía una señal para la motocicleta de 40 y luego una de 30 km por hora, denotando inconsistencias sobre esas referencias; no obstante, en párrafos posteriores se evidencia como es claro que el motociclista transitaba por el tramo tipo curva, y que los 40 km por hora era reglamentario para el vehículo tipo 2, esto es, el camión circulando en tramo recto, concordando con lo expuesto por el agente de policía que la demarcación de la vía estaba en regular estado de conservación, pues las líneas dobles continuas amarillas estaban muy desgastadas, así como se desprende del dictamen pericial (pag. 9): *"...vía presenta curva hacia la derecha con visual disminuida por la geometría y la montaña a la derecha de la vía"*

También manifiesta que las imágenes las extrajo de Google earth, *"con fecha para **el mes de octubre de 2014**, para acercase porque para el 2015 fecha de los hechos no hay imágenes de Street view, o tampoco se documentaron fotografías que dicha zona para saber la señalización que existía, pueden ver en la figura 7 continuando hacia el sur en la trayectoria del **vehículo número 1 motocicleta una señal reglamentaria de 30 km por hora...**"*, lo anterior, nos da a significar que por la fecha que datan las imágenes que fueron de sustento para su experticia no tienen una fuente fidedigna; además, de las mismas fotografías del dictamen pericial (pag. 9) se extrae que previo al área de impacto, empezando la curva estaba la señal reglamentaria de velocidad máxima permitida de 30 km por hora para la motocicleta.

A su vez, de dicha experticia se desprende que la velocidad permitida máxima para el camión tenía era de 30 km por hora, ubicada a una distancia aproximada de 277,9 +- 3.5 metros del área de impacto, lo cual no guarda relación con lo dicho por el señor LEON ESPINOSA, parrillero de la motocicleta, explicando que el compañero frenó al haber visto el camión a una distancia de 3 metros, aproximadamente, pues de las mismas fotografías aportadas por el perito, se observa que no era posible por la vegetación existente y la visual tan precaria que el conductor de la motocicleta tenía con relación al punto donde pudo advertir, por primera vez, el vehículo pesado, en tanto, según lo dicho, sólo podría verlo, al momento del impacto.



Figura 14. Panorámica de la ruta 25B con vista hacia el suroriente, en la trayectoria del vehículo (2) camión. Señal reglamentaria de velocidad máxima permitida de 30 km/h ubicada a una distancia aproximada de $277,9 \pm 3,5$ metros del área de impacto. Imagen obtenida de Street View de Google Maps (oct 2014).

No obstante, en la declaración rendida el perito manifiesta que no varía mucho las condiciones de la vía para el año 2022, fecha de la inspección al lugar de los hechos, y el año 2014, cuando usó las imágenes a través de Google earth, con excepción de una señal preventiva de resalto que no existía para esta ultima fecha, explicando que fue así pues para la fecha del accidente no hay imágenes de Street view de Google earth. Sus palabras son elocuentes en afirmarlo:

*"...Pasan a la siguiente imagen pag. 10 figura 8 y 9, registra una fotografía de octubre de 2014, donde **se observa la vía geoméricamente curva a la derecha de la imagen, se observa vegetación y parte de la montaña donde nos indica que hay obstrucción para la visual tanto para el conductor del vehículo que viaja hacia el sur que es el motociclista como para los vehículos que viajaran por el puente, no se observa ningún vehículo que estuviera circulando por el puente...**y como se observa a la derecha de la curva, **esa vegetación obstruye la visual para los conductores antes del impacto...**";* lo cual se contradice con lo dicho por el parrillero de la motocicleta, al indicar que vieron el camión a 30 metros de distancia, invadiendo el carril, por eso su compañero frena, lo que genera la maniobra que es el volcamiento de la misma, viéndose claramente como perdió el control del vehículo y dio lugar al impacto con el camión, pues si la visual no era buena, y como lo menciona el perito los vehículos no tenían forma de verse sino al momento del impacto, no se explica el intento de evasión del contacto, sin explicarse por qué se generó esa primer maniobra, sin duda fue determinante para la colisión, sin olvidar la posible infracción del camión que se dibuja por el agente de tránsito en el croquis. Y continúa:

*"...En la página 12, figuras 12 y 13 se ve la panorámica de la vía para la fecha de la inspección no ha demarcación, **la demarcación es deficiente, la línea central***

amarilla no existe, la línea de borde al costado derecho no existe, existe es un bache, un hueco...en la figura 14 se observa que para el mes de octubre de 2014 en las imágenes de sribius de Google maps, se observa una señal reglamentaria de 30 km por hora y la vía es recta, luego en la figura 15 ven que antes del inicio del puente en el sentido de circulación del camión hay un tramo de vía en curva y luego continua al fondo de observa el puente, en la siguiente figura de la pag. 14, figura 16 se observa la geometría del puente es completamente recta, que lo ha demostrado con las imágenes satelitales, de dron, ven por sribus de Google maps para el mes de octubre de 2014 lo que es la parte de finalización del puente e inicio de la curva de acuerdo al sentido de circulación del vehículo 2 que es el camión, ven que efectivamente para esa fecha la demarcación es deficiente, no hay demarcación, y en la figura 17 a la derecha se observa una señal de reglamentación de velocidad max. De 40 km por hora para el sentido de circulación del vehículo número 2, que es el camión, y dibuja con el polígono de color amarillo el área donde sucedió el accidente... la doble línea continua amarilla desgastada, pero se alcanza a apreciar...”.

En la experticia rendida también indica que "se aprecia obstrucción a la visual respecto al vehículo que viajen en sentido contrario sobre el puente, por la presencia de la vegetación, y una vivienda ubicada a la derecha", (pag. 10 del dictamen), lo que da entender que se requería un mayor especial cuidado, siguiendo las reglas de la conducción, lo que claramente no ocurrió en este caso, máxime que para esa fecha del siniestro no existía el resalto registrado en las imágenes tomadas para el 11 de mayo de 2022, fecha de la reconstrucción.

CARACTERÍSTICAS		Ruta 25B01 km 41 + 870 metros
CALZADAS y SUPERFICIE VIAL		Una calzada con doble sentido de circulación vial, dos carriles de circulación vehicular, sin bermas y sin aceras, en material asfalto en regular estado de conservación con reparcho en diferentes zonas. En la trayectoria del vehículo (2) camión, se ubica un puente.
GEOMETRÍA		Geométricamente curva en el área del accidente, con un radio de 12,6 metros en el borde interno, y un radio de 18,12 metros sobre la línea de borde blanca externa hallada durante la inspección. El tramo recto sobre el puente, antes del área de impacto, presenta un ancho de 6,58 metros entre líneas de borde. En el tramo curvo la vía presenta un ancho de 7,71 metros. En el tramo curvo, la vía presente una pendiente de 2,5° en el sentido de circulación del vehículo camión, con un peral de 4,7°.
SEÑALIZACIÓN V-H y SEG. PASIVA		Señales verticales: En el sentido de circulación del vehículo (1) (motocicleta) se ubicó: Señal reglamentaria SR-30 velocidad máxima permitida de 40 km/h y 30 km/h. Para el día de la inspección se encontró señal preventiva de resalto. En el sentido de circulación del vehículo (2) (camión) se ubicó: Señal reglamentaria SR-30 velocidad máxima permitida de 30 km/h y 40 km/h. Señales horizontales: Para el día de los hechos se observa en las imágenes una doble línea continua amarilla en regular estado, completamente desgastada en su material. Línea de borde blanca continua en el costado interno de la curva, y línea de borde blanca continua y segmentada en el costado externo de la curva. Doble línea continua amarilla parcialmente visible en el tramo recto del puente, antes del ingreso a la curva en el sentido de circulación vial del vehículo (2) (camión).

Del dictamen pericial se refieren sobre las características de la vía (calzadas y superficie vial, geometría y la señalización), ratificando que se trataba de una calzada doble sentido de circulación vial, dos carriles de circulación vehicular, sin bermas y sin aceras, en material asfalto en regular estado de conservación, con reparcho en

diferentes zonas, más adelante indica el testigo de descargo que se trataba de una curva muy cerrada, siendo entonces las condiciones de la vía muy precarias, contrario sensu a lo manifestado por el persecutor penal en sus alegatos, *"recordando que el policía Fabián Alarcón, hizo unas medidas y **la vía es amplia en ese sector a pesar de ser una curva, pero al usurpar la Bahía** porque es una salida carreteable a mano derecha que conduce al municipio de Tarso por el sector la bodega, el camión de gaseosas de Coca Cola quien traía como acompañante al joven Duván Santiago Guevara Rodríguez **no solamente invadió el carril que pertenecía a la motocicleta de acuerdo a su sentido vial sino que teniendo todo ese espacio, su Señoría, pudo haber perfectamente haber tomado la curva de una manera que le permitía efectivamente tomar esa bahía con lo cual, no hubiera ocurrido de ninguna manera el accidente"***, si se tiene en cuenta que el mismo perito indica que la vía no tenía bermas, ni aceras, además que la bahía que presuntamente a voz del fiscal usurpó el conductor del camión, es la que se encuentra en la vía que conduce al municipio de tarso, Antioquia, la cual obedece a la Y o la intersección en donde el camión iba en el sentido vial hacia el suroriente, vía Pintada Medellín y la motocicleta hacia el suroccidente, vía Medellín la Pintada, lo cual es incongruente, pues a todas luces ambos vehículos estaban realizando una actividad peligrosa, y cada uno debía circular por su respectivo carril respetando las normas de tránsito, es decir, ninguno de los dos debía crear un riesgo jurídicamente desaprobado que pusiera en peligro, no solo su vida sino la de los otros actores viales, pues recuérdese que antes del impacto ya la motocicleta iba en un volcamiento, lo que también dio pie para que se generara la colisión.

Hay dos aspectos muy claros denotados del dictamen, del informe policial de tránsito, así como de lo rendido por el perito y el agente de policía el señor FABIAN RICARDO, que previo al impacto i) la motocicleta circulaba en el tramo curva, y ii) el camión en el tramo recto sobre el puente, pues en lo referente a la velocidad si bien previo al impacto ambos vehículos debían ir a 30 km por hora, al frente de dicha área, al lado derecho en el sentido vial del camión existía una señal reglamentaria de velocidad de 40 km por hora, mas no para el vehículo motocicleta.

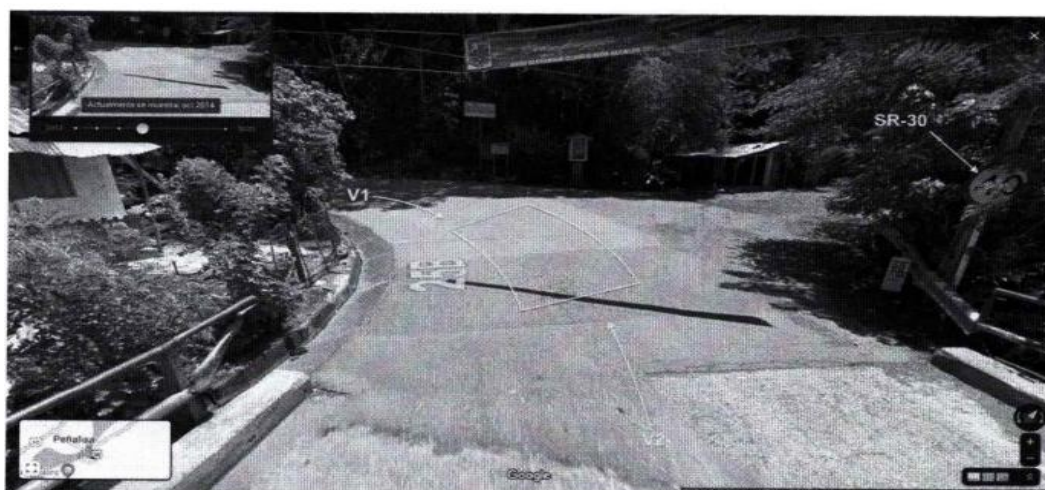


Figura 17. Panorámica de la ruta 25B con vista hacia el suroriente, en la trayectoria del vehículo (2) camión, El recuadro amarillo ilustra el área de impacto y posición final de los EMP y EF. A la derecha se ubica señal reglamentaria de velocidad máxima permitida 40 km/h frente a la zona de impacto. Imagen obtenida de Street View de Google Maps (oct 2014).



Figura 4. Plano cenital reconstrucción del lugar de los hechos, en el cual se integra la imagen satelital de Google Earth y el ortomosaico realizado por el suscrito perito, con el fin de ilustrar la geometría vial de acuerdo con la trayectoria de cada vehículo y la señalización vertical de velocidad máxima permitida en el sector de 30 km/h con fecha octubre 2014 en el sentido de circulación de la motocicleta, y 40 km/h para el vehículo tipo camión.

Teniendo entonces que el perito no fue objetivo al no tener en cuenta dichos aspectos como la velocidad de la motocicleta, la demarcación vial, la visual deficiente por la presunta vegetación que había al momento de la colisión, solo centró sus conclusiones en la invasión de carril del camión, sin explicar por qué en todo el dictamen pericial habla sobre la velocidad permitida de ambos vehículos, en el caso de la motocicleta 30 km por hora, la cual iba circulando a una velocidad estimada de 32.6 más o menos 1,0 km/h y en contrainterrogatorio hace alusión a la velocidad crítica de dicho vehículo, por otro lado, el camión iba circulando a una velocidad estimada de 20.6 más o menos 3.7 km/h, resultando insuficiente dicha la base de opinión pericial sobre el cual el ente acusador sustenta su teoría del caso, para desvirtuar la presunción de inocencia del procesado y de lugar a endilgarse la conducta punible de HOMICIDIO CULPOSO.

Ahora bien, sobre **la posición final de los vehículos**, el perito indicó:

*"el policía de tránsito en su bosquejo que no se fija planimétricamente, pero **no dibujo la huella de arrastre metálico** que se ve en la parte inferior de la imagen, que lo coloca él como arrastre metálico del vehículo 1, como HA1, como huella, y la que está debajo del camión la HA2, huella de arrastre metálico 2, **esas dos huellas es lo que permite inferir, que la motocicleta antes de impactar con el camión, la moto estaba marcando una huella de arrastre metálico con HA1, ósea ya estaba en volcamiento lateral, luego es impactado por las ruedas del camión y arrastrada** y vemos que está hacia adelante la rueda izquierda del camión, esa huella de arrastre metálico está hecha hacia adelante y también ven unos fragmentos de la motocicleta, cuanto es la longitud de esa huella de arrastre metálico 1 cuando la moto estaba en volcamiento, no se tiene una*

longitud precisa con lo que se observa en la imagen entre 1 y 2 metros de longitud, no saben si es mayor porque no hay inicios de dicha huella de arrastre metálico.

*... En la pág. 27 se ven las características del camión número 2, ven la imagen de la posición final del camión, ven que no hay un impacto en la parte frontal, **no hay deformaciones ni huellas, no hay un impacto directo, la moto antes del impacto con el camión ya estaba en volcamiento lateral derecho, por lo tanto la rueda delantera del camión que hace el primer contacto haciendo el aplastamiento y luego el arrastre.***"

Huella de arrastre metálico que el agente de policía no plasmó en el croquis, y ni siquiera el perito da certeza de la longitud de la misma, la cual se dio hacia adelante cuando la motocicleta estaba en volcamiento, antes impactar con las ruedas del camión y ser arrastrada, maniobra que el perito no explicó con certeza, si acaso con el método de triangulación que usó para hacer las mediciones, de hecho, en el dictamen registra el arrastre metálico que denomina HA1 marcado por la motocicleta en forma oblicua hacia el centro de la calzada, antes de ser impactada por el camión, lo que no va al compás con lo referido mas adelante frente a la figura 25.

*"que primero el camión al momento del impacto con la moto su rueda estaba girando, **si la rueda delantera del camión hubiera estado bloqueada al impactar la moto la rueda arrastraría completamente la moto dejando una huella quizás igual pero la moto terminaría delante de la rueda delantera izquierda, en este caso terminó atrás, lo que significa que como la rueda estaba girando hace una aplastamiento a la parte delantera de la moto y al hacerlo y va continuar su movimiento el manillar como se ve en el reacuadro amarillo, es manillar se engancha con el estribo del camión y continua arrastrándola.***"

...Pag 21 figura 26 se ve un poco mejor la huella de arrastre metálico que marcó la motocicleta desde la rueda trasera izquierda del camión hasta la posición final de la motocicleta y que efectivamente su marcación es un arco, podría haber sido una línea recta pero eso depende de la maniobra que estaba haciendo el conductor del camión...

Pues teniendo en cuenta las características de la vía, la fuerza centrífuga² que se generó cuando la motocicleta se fue en volcamiento a la mitad de la vía, fenómeno que no le permitió seguir el curso normal en su respectivo carril, sino que causa una reacción que lo saca de su trayectoria en el sentido vial yéndose hacia el carril ocupado por el camión, y de ningún modo, su marcación hubiera sido recta, verbigracia, un vehículo se puede salir de una curva por la fuerza centrífuga, y como ocurre en este caso, del material probatorio se desprende que la motocicleta al hacer

² En significado de la Real academia es una fuerza que se aleja del centro y es igual y contraria a la fuerza centrípeta se manifiesta en cuerpos que describen trayectorias curvas.

dicha maniobra, pierda el control de la misma, y nos da a entender que también iba invadiendo carril.

A voces del perito en el dictamen "...la cabeza del occiso queda ubicada entre las dos líneas doble continua amarilla (demarcación en regular estado), se observa en figura 23 la llanta izquierda trasera del camión sobre el borde de las líneas continuas amarillas, vale decir, aun ocupando su carril reglamentario.

Véase como el perito hace referencia a la desaceleración que realizó el vehículo camión hasta su posición final *"Pag. 23 figuras 29 y 30, la 29 se ven las posiciones finales de la motocicleta, del camión y la víctima, toma como elemento 1 la motocicleta, evidencia física numero 2 el camión, la 3 el occiso, la 4 la primer huella de arrastre metálico que mencionan, que indica que la moto estaría en volcamiento lateral antes de ser impactada por el camión, y luego la evidencia 5 que es la huella de arrastre metálico que fue marcada del camión a la moto **mientras hacia ese movimiento de desaceleración hasta la posición final del camión**".*

Y sobre el análisis del área del impacto, el perito explica los momentos antecedentes, donde el primero no hay duda que fue el volcamiento de la motocicleta: "...como se ve en la figura 37 la huella de arrastre metálico el primer impacto de la moto el volcamiento en el lado lateral derecho, cuando las motocicletas viajan en un tramo geométricamente curva y al momento de aplicar un freno o inclinarse demasiado porque siempre cuando las motocicletas hacen un movimiento circular dentro de una curva siempre las motocicletas esta inclinada, si el conductor frena o inclina más la motocicleta para poder hacer tal vez un giro más hacia su derecha va a generar un volcamiento y cuando la motocicleta impacta su lateral derecha contra la superficie, en ese momento ya no va a ver control del motociclista sobre la moto sino que por inercia la motocicleta va a continuar en línea recta, por lo tanto, la moto continua desplazándose hacia el centro de la calzada como se observa en la figura 37, la parte delantera de la moto llega al carril de sentido contrario donde es impactada por la rueda delantera del camión.

En la pag 35 figura 38 ilustra el impacto 1, cuando la moto inicia el volcamiento el impacto 2, es cuando la moto al estar en volcamiento lateral derecho la rueda delantera izquierda del camión, pasa por encima de la parte frontal de la motocicleta la aplasta y luego la arrastra, mientras está haciendo eso el camión, las ruedas traseras alcanzar el cuerpo del conductor de la moto en el punto impacto 3, generando las lesiones que describe el informe pericial de necropsia.

Pag. 36 figura 39, se puede visualizar el punto de impacto 3. El cuerpo del motociclista está dentro de su carril, su cabeza esta sobre la línea continua amarilla, no tiene ninguna lesión, tiene es en la región torácica, la rueda debió estar pasando por esa región, lo que significa que esa rueda izquierda del camión estaba en el carril de la moto en el tercer tercio, y hace un aplastamiento no hay arrastre".

Finalmente, funda en sus conclusiones de la experticia como “*la causa determinante del accidente de tránsito es la invasión de carril realizada por parte del conductor del vehículo 2 que es el camión de placas SBL124, ... Si el camión hubiera circulado dentro de su carril circulando en el puente, sin salirse de su carril, no hubiera existido un impacto en el cuerpo contra el cuerpo del motociclista. Figura 41 pag. 38. La cabeza de la víctima estaba en la línea interna curva...Por lo tanto, no es lo que ha generado que se salga de la trayectoria, lo que generó fue una situación de volcamiento y la moto hubiera ido a 35 o 38 km por hora o límite de 38 podría dibujar correctamente la trayectoria en curva no se hubiera salido de su trayectoria por ese motivo descarta que sea una causa contribuyente al accidente de tránsito*”, sin explicarse concretamente y con certeza porque no consideró que el volcamiento de la motocicleta no fuera también causa determinante dentro del accidente, máxime cuando es reiterativo en indicar que ello ocurrió previo al impacto con el camión; incluso, en el contrainterrogatorio deja entrever que no contempló el exceso de velocidad de la motocicleta en sus conclusiones, pero hace mención sobre el arrastre que realizó el camión sobre la motocicleta hasta su posición final.

En otros apartes del dictamen, se contradice, indicando que en la superficie de la vía no se observa arrastre del cuerpo, entonces, las llantas se encontraban girando cuando pasó por encima del occiso produciéndose el aplastamiento; pero, al principio manifestó que el primer impacto se generó con el volcamiento de la motocicleta, sin ser contundente o conciso al explicar esta hipótesis, si el camión hubiese ido por su carril, y presuntamente no hubiera tocado el cuerpo del occiso, lo cual es difícil de explicar pues era imposible que la motocicleta, por el principio físico de la inercia, hubiera continuado su curso, cuando su conductor ya había perdido el control de la misma y se fue hacia la mitad de la calzada, dentro de una hipótesis viable, por la dinámica misma del suceso, lo que no daba lugar a evitarse el resultado por parte del acusado, por ende, a juicio de esta falladora, no resultan contundentes las conclusiones del perito, al advertirse durante su relato, situaciones que en vez de llevar a una verdad procesal, por el contrario, genera dudas de su experticia, siendo cierto también que, el perito no evaluó la posibilidad de evitabilidad, pudiendo tener en cuenta los obstáculos que se presentaban en la visual para ambos conductores, el tiempo de reacción para que el motociclista hubiera visto al vehículo tipo camión y evadirlo, si hubiera transitado cumpliendo los límites de velocidad previstos para la zona, de manera reglamentaria.

Prueba pericial que merece un estudio de cara al artículo 420 del CPP, en este caso sub examine, sería sobre la falta de claridad, inexactitud e inconsistencia de las respuestas dadas por el Sr. EDWIN REMOLINA, en confrontación con las demás pruebas.

Recuérdese que, el dictamen pericial no supe la labor del juez en lo que se refiere a la valoración del acervo probatorio. El funcionario tiene siempre la responsabilidad de analizar y resolver la controversia de conformidad con los fundamentos jurídicos planteados por las partes y las pruebas aportadas, las razones de la defensa, sus hechos probados, mientras que el perito solamente

deberá examinar lo que el juez o las partes disponen y emitir un concepto técnico.

El papel del perito dentro del proceso, lo explica la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, SP399-2020, radicación 55957:

(...) Del experto se espera que, en cuanto sea posible, traduzca al lenguaje cotidiano los aspectos técnicos, de tal suerte que el Juez: (i) identifique y comprenda la regla que permite el entendimiento de unos hechos en particular; (ii) sea consciente del nivel de generalidad de la misma y de su aceptación en la comunidad científica; (iii) comprenda la relación entre los hechos del caso y los principios que se le ponen de presente; (iv) pueda llegar a una conclusión razonable sobre el nivel de probabilidad de la conclusión; etcétera. Visto de otra manera, al perito le está vedado presentar conclusiones sin fundamento, opinar sobre asuntos que escapen a su experticia, eludir las aclaraciones que debe hacer sobre el fundamento técnico científico de sus apreciaciones, no precisar el grado de aceptación de esos principios en la comunidad científica, abstenerse de explicar si las técnicas utilizadas son de orientación, probabilidad o certeza, etcétera..."

Al valorar el relato del subintendente de policía FABIÁN RICARDO ALARCÓN, quien atendió el siniestro y elaboró el informe policial de accidente de tránsito, el cual le puso de presente el ente acusador para refrescar memoria, para lo cual indica *"Recuerda un puente, curva, doble calzada, doble sentido, doble línea continua. En la motocicleta había un acompañante que resultó lesionado en el tobillo y otro en el vehículo coca cola. El acompañante de la moto rechazó la atención medica por tener solo una lesión en el tobillo. Recuerda que para el día de los hechos había iluminación artificial en perfecto estado, pavimento seco. Recuerda el informe ejecutivo, croquis, álbum fotográfico, reporte de inicio... El álbum fotográfico se toma al momento del accidente, del estado de la vía, el cuerpo sin vida. Explica los puntos fijados topográficamente dentro del informe, en el contrainterrogatorio adujo que **"registró como códigos de causas del accidente 104 (adelantar en doble vía continua) y 112 (no respetar las señales de tránsito)."*** relato que si bien nos da cuenta de la señalización, caracterización de la vía, las señales de tránsito existentes para el día de los hechos, no fue consistente con lo rendido por el perito EDWIN REMOLINA, pues este hace alusión a una huella de arrastre de 4.67 m y 5.12 m, y el agente de policía es claro en el croquis que la medida de aquella era de 1 a 4.30 m, diferencia notoria e irreconciliable a partir de ambos testimonios, pues la misma implica una mayor o menor desaceleración del camión, según la trayectoria, lo cual apareja total inquietud, no despejada por aquellos.

Nótese, en confrontación con lo abordado por el perito en su experticia, la estimación de la velocidad de los dos vehículos por desaceleración, indicó no poder establecer si el camión, antes de impactar con la motocicleta, realizó alguna maniobra de desaceleración para desbloquear el sistema de frenos, realizar maniobra de giro, incorporarse a su carril, no guarda relación con lo dictaminado más arriba, yéndose a contrapelo de sus propias propuestas físicas, porque teniendo huellas de arrastre

metálico, longitudes determinadas y evidencias sobre daños, posición final de los vehículos, el cálculo era apenas esperado, pero no lo hizo.

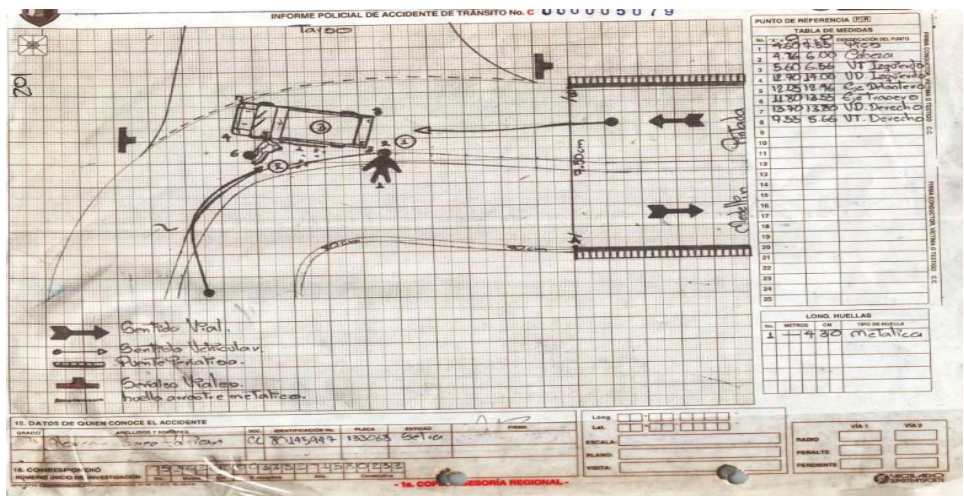
Respecto a la velocidad de la motocicleta por desaceleración véase como hace relación a la huella de arrastre metálico antes del impacto (figura 23) estimando una velocidad mínima de 31,6 km/h y máxima de 33,6 km/h (dentro de la ecuación realizada), sin embargo, al no haberse fijado por el agente de tránsito huella de frenado ni otra evidencia similar, hay incertidumbre frente a este hecho sobre la velocidad en que iba en un inicio la motocicleta, antes del volcamiento, pues después del impacto, el perito menciona que dicho vehículo circulaba a 32,6 mas o menos 1,0 km/h, es decir, no se tiene certeza si efectivamente frenó o por qué situación se volcó hacia un lado antes del impacto con el vehículo tipo camión.

De dicha ecuación se observan que son datos variables, incluso las referentes a la velocidad critica en curva y las huellas de arrastre registradas por el perito, i) una marcada por la motocicleta antes del impacto, ii) la otra va del eje posterior del camión y la motocicleta que es la que también esta marcada en el croquis, por lo tanto, no es posible determinarse el punto exacto donde el motociclista presuntamente frenó y por el otro lado, el conductor del camión, desaceleró desde la zona de conflicto, como lo menciona el perito, por ende, habrá de considerarse como un insumo conjetural, ante la falta de evidencia certera de corroboración, llevándose consigo el resultado, bajo idéntica categoría.

Se resalta que, lo narrado por el agente de policía no puede considerarse *per se* demostrativo de la causa determinante del accidente, en cabeza del procesado el Sr. COLORADO FLOREZ, pues téngase que si bien registró la hipótesis del accidente ya relacionadas (104 y 112 como se observa del croquis, pág. 4), no percibió el desarrollo del acontecimiento y apenas consignó una probabilidad, basado en una inferencia, no en un directo conocimiento, máxime si se tiene en cuenta que el mismo indica que llegó minutos después del suceso ***"se movilizó con el subintendente castro al lugar de los hechos...llegaron más o menos 7 alquilo, 7 y 15, 7 y 15, no recuerda exactamente, al llegar al sitio observaron que había un siniestro vial, transeúntes en el lugar del accidente, ambulación de la concesión, vehículo, la motocicleta y el cuerpo sin vida en la mitad de la calzada, el cual se encontraba en una sábana blanca."*** y el accidente ocurrió a las 6.10 horas, además que duda mucho en sus respuestas, pues no recuerda situaciones que rodean el siniestro, con lo que se logra establecer que el policía cumplió con la pertinencia de la prueba así decretada, circunscrita a servir como testigo de acreditación del informe policial de tránsito, acompañado del croquis, registro fotográfico que, en función de policía judicial, elaboró con ocasión del accidente y respecto a la labor asumida en el lugar del suceso como primer respondiente, aportando elementos de juicio para el esclarecimiento de los hechos, pero al final, no más allá de brindar detalles sobre la escena encontrada del acontecer, tomar algunas fotografías y relacionar cosas, vehículos como personas involucradas en el mismo, convirtiéndose en un testigo directo sobre lo percibido por sus sentidos in situ, pero no, pretender que con su relato se infiera con certeza la causa probable

del accidente, cuando, como él mismo lo manifestó, llegó minutos después de su ocurrencia, su vivencia apenas le alcanza para aportar una hipótesis, cuyo significado en la Real Academia Española de la Lengua, denota: *"suposición de algo posible o imposible para sacar de ello una consecuencia."*, quedando en manos de la investigación la causa del siniestro, recordándose que su función no pasa del cumplimiento a normas administrativas, como no de otra forma ha de interpretarse el "croquis", desde un plano descriptivo conforme a la definición del artículo 2º de la Ley 769 de 2002, pero ni por asomo debe tomarse como definitiva o vinculante, sino como un acto urgente propio de su función policiva dentro del tramo vial.

De modo que, al no ser clara la experticia rendida por el perito, debemos analizar con especial cuidado también el informe de investigador de campo, corroborándose la vegetación existente en la vía en las fotografías 1 a la 5, en la fotografía 6 se observa la posición final del vehículo tipo camión, el cual si quedó al borde de la línea interna continua amarilla de su carril (fotografía 9), la cabeza del occiso quedó sobre la primer línea continua amarilla de su carril, aspectos que se compaginan con lo obrante en el plenario y no tienen punto de discusión.



De lo narrado por el médico JUAN CARLOS CAMPILLO, en concordancia con el informe pericial de necropsia presentado como evidencia No. 4 de la fiscalía, no hay dubitación alguna sobre al muerte del señor RICO TABORDA, quien en declaración indicó que **"para tener aplastamiento requiere el peso de un objeto externo sobre el cuerpo"**, y ante pregunta realizada en el redirecto por el ente fiscal: **"¿El**

aplastamiento que vio en la necropsia del señor Ferney Rico Taborda, es compatible que le pase por encima un objeto de gran tamaño en movimiento?" R/ "SI". En sus palabras el señor RICO TABORDA sufrió un **estallido hepático, que puede llevar a una hemorragia masiva rápidamente sobre la cavidad abdominal lleva obviamente a una falla si, a un shock hipovolémico se refiere nada mas a la falta de circulación y eso lleva pues rápidamente a la muerte** .

De la prueba de descargo el señor DUVAN SANTIAGO, acompañante del conductor del camión, llamado a juicio, indicó: "...*El impacto fue donde nosotros nos dirigíamos, pues como hacia la pintada y cuando, como le digo, cuando evidencie que la moto, pues en una de esas llegó a alta velocidad ahí se fue **resbalada**, yo inmediatamente alerto al señor Gustavo, donde ya sentimos, fue el impacto que el de la moto golpeó el vehículo. **La curva para ambos era muy cerrada...*** CONTRAINTERROGATORIO *¿Es cierto que usted manifestó en este juicio que el conductor de la motocicleta alcanzó a realizar una maniobra? R/ Se fue resbalado contra el vehículo. SI ¿Es cierto que usted se dio cuenta del accidente? Por el choque por el sonido del choque de la de la motocicleta con el camión. REDIRECTO. ¿Desde dónde lo vio? Resbalado. R/ No hay inmediata e **inmediatamente asoma la curva lo veo y ahí fue donde yo miro y me percató de eso.***", dando el testigo algunos detalles, que ya de por si son coherentes con las pruebas arrimadas a juicio.

En el asunto que nos convoca, no se encuentra mérito suasorio para emitirse una sentencia condenatoria en contra del procesado, pues el conductor de la motocicleta invadió el carril que no le correspondía, por tanto, infringiendo la norma de tránsito que le imponía desplazarse por su calzada, en lo que doctrina ha denominado "culpa exclusiva de la víctima", porque dentro de la posición final de los vehículos, se concluye que si la motocicleta no hubiere realizado la maniobra de abandonar su carril, el impacto no hubiera ocurrido, como quiera que el golpe de los dos automotores se produjo sobre el carril correspondiente al camión, por la parte izquierda. La moto, como enantes se explicó, por la fuerza centrífuga va hasta la mitad de la calzada (de hecho, se observa en el croquis la curvatura que realiza la motocicleta), mientras el camión se estaba acomodando a su carril, dando entonces el *segundo impacto*, cuando la manija de la motocicleta queda en los estribos del camión, el *tercer impacto*, se da con el aplastamiento de las llantas traseras del camión al cuerpo de la víctima, dándose su fatídica muerte, lo que indica este análisis retrospectivo, que de haberse desplazado el motociclista por el carril derecho a la distancia de un (1) metro de la acera u orilla –art. 94 ley 769/02-, como correspondía, el golpe en la parte delantera izquierda del camión no se hubiera presentado, ni siquiera en la trasera, en las condiciones en que acaeció, las cuales pudieron haber variado, porque el camión, si bien de las fotografías se observa que estaba muy cerca al borde de la línea divisoria de la calzada, todavía conservaba su carril, alejándose para el acusado, el nexo causal propio de la imputación objetiva en delitos imprudentes. Ello, porque de cara a la previsibilidad objetiva de cuidado debidas, en tratándose de conductas culposas y concretamente las que normalmente se materializan en el tráfico automotor *-riesgo permitido-*, debe estar demostrada la elevación de

dicho riesgo. En este asunto ha de afirmarse, la forma como aconteció el accidente, la planimetría del sitio, las señales reglamentarias y las declaraciones de quienes fueron llamados al juicio, permiten establecer que el nexo causal determinante radica en el occiso, porque, con base en las circunstancias modales del trágico suceso, la posición final de vehículos y cuerpo del interfecto, todo se conjuga a favor de la figura en discusión, siéndole atribuible el resultado a la víctima, no al acusado Colorado Flórez.

En efecto, se incrementó ese riesgo dentro de lo que está permitido con el *primer impacto* que fue el volcamiento de la motocicleta antes del impacto con el camión, que de hecho así lo denomina el perito, al no haber tenido la víctima, la precaución debida al pretender realizar una *fallida maniobra* supuestamente de frenado, de lo cual no hay evidencia alguna, pues la huella de arrastre ni siquiera quedó registrada en el croquis, y ninguno de los declarantes da certeza de ello, no pudiéndose determinar por esta judicatura cual fue la reacción que en un principio tuvo el occiso para haber realizado dicha *maniobra*, lo que provocó que se saliera de su *trayectoria*, le pudo la inercia, continúa en movimiento llegando a la mitad de la calzada, *no permitida* en razón a la existencia de una señal consistente en una doble línea continua amarilla en el piso, que no daba lugar a invadir carril (sentido vial), y la reglamentaria preventiva de no exceder velocidad, sin olvidar la geometría de la vía curva.

Siendo entonces el actuar imprudente del conductor de la motocicleta la más determinante para la causación del daño, es decir, el resultado, y yéndonos a la teoría de la imputación objetiva: actividad riesgosa, más la elevación del riesgo, más el nexo causal, más el resultado jurídicamente imputable, tenemos entonces, que este actor vial, el motociclista, faltó al deber objetivo de cuidado, situación que *prima facie* condujo a la inobservancia de una norma, sumado a la observancia de otros factores, derivados de la previsibilidad del peligro, concepto dogmático que llevado a la realidad como en este caso en particular, permite inferir que la cautela, precaución debían ser elevadas al punto máximo, considerando las características de la vía.

Sobre la culpa exclusiva de la víctima, ha dicho la Corte Suprema de Justicia, en sentencia Rad. 19646 de 27 de agosto de 2003, sentencia del 6 de abril de 2006 proferida dentro del Rad. 25040:

"1. Como es evidente, la simple relación de causalidad material no es suficiente para concluir en la responsabilidad penal de un procesado. A ello es menester agregar otras razones, entre ellas, las que demuestran que la consecuencia lesiva es "obra suya", o sea, que depende de su comportamiento como ser humano. O, como se dice en el nuevo Código Penal, que plasma expresamente aquello que desde mucho tiempo atrás se viene exigiendo, "La causalidad por sí sola no basta para la imputación jurídica del resultado" (artículo 9o.)."

"2. En casos como el analizado, la imputación jurídica -u objetiva- existe si con su comportamiento el autor despliega una actividad riesgosa; va más allá del riesgo

jurídicamente permitido o aprobado, con lo cual entra al terreno de lo jurídicamente desaprobado; y produce un resultado lesivo, siempre que exista vínculo causal entre los tres factores. Dicho de otra forma, a la asunción de la actividad peligrosa debe seguir la superación del riesgo legalmente admitido y a éste, en perfecta ilación, el suceso fatal."

*"Dentro del mismo marco, la imputación jurídica no existe, o desaparece, si aún en desarrollo de una labor peligrosa, el autor no trasciende el riesgo jurídicamente admitido, o no produce el resultado ofensivo, **por ejemplo, porque el evento es imputable exclusivamente a la conducta de la víctima.**"*

Colofón del análisis, la Fiscalía, pese a su esfuerzo investigativo y probatorio, no pudo demostrar, más allá de toda duda razonable, en términos del artículo 381 del Código de Procedimiento Penal, los hechos jurídicamente relevantes base de la imputación y acusación, en fin, del análisis individual y colectivo de la prueba, no es posible definir con certeza si la elevación del riesgo y la violación al deber objetivo de cuidado, estuvo en cabeza del procesado GUSTAVO ADOLFO COLORADO FLOREZ para achacarle responsabilidad.

En mérito de lo expuesto, **EL JUZGADO PROMISCO DEL CIRCUITO DE JERICÓ, ANTIOQUIA, CON FUNCIÓN DE CONOCIMIENTO**, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la ley,

XI. FALLA:

PRIMERO: **ABSOLVER** al señor **GUSTAVO ADOLFO COLORADO FLOREZ**, identificado con la cédula de ciudadanía No. 70.422.432, de anotaciones civiles y personales reseñadas, de la conducta punible de **"HOMICIDIO CULPOSO"**, tipificado en los artículos 23 y 109 del Código Penal, de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva de este fallo.

SEGUNDO: Líbrense las comunicaciones del caso.

TERCERO: En firme la sentencia, archívense las diligencias.

CUARTO: La presente decisión es susceptible del recurso de apelación, el que deberá ser interpuesto y sustentado dentro de la audiencia respectiva o sustentada por escrito dentro de los cinco (5) días siguientes, en los términos del art. 179 de la Ley 906 de 2004.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

OLGA LUCIA SOTO GIL
JUEZ