

REPÚBLICA DE COLOMBIA  
RAMA JUDICIAL DEL PODER PÚBLICO



TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO DE ANTIOQUIA  
SALA DE DECISIÓN PENAL

M.P. NANCY ÁVILA DE MIRANDA

|           |                         |
|-----------|-------------------------|
| RADICADO  | 053686000338201580233   |
| N.I.      | 2025-1068-2             |
| DELITO    | Homicidio culposo       |
| PROCESADO | GUSTAVO ADOLFO COLORADO |
| VICTIMA   | FERNEY RICO TABORDA     |
| DECISIÓN  | REVOCA Y CONDENA        |

**Medellín, tres (03) de julio de dos mil veinticinco (2025)**

Aprobado según acta Nro.087

**1. ASUNTO**

Desatar el recurso de apelación interpuesto por el delegado de la Fiscalía General de la Nación y el Representante de las víctimas, contra el fallo absolutorio proferido por la señora Juez Promiscuo del Circuito de Jericó -Antioquia-, dentro del proceso que, por el delito de homicidio Culposo, se adelantó en contra del señor GUSTAVO ADOLFO COLORADO FLÓREZ, siendo víctima el señor Ferney Rico Taborda.

Al estudio de este proceso se le dio prelación ante la eventualidad de la prescripción en el punible imputado, avizorada por la Magistrada Sustanciadora.

## **2. ANTECEDENTES FÁCTICOS**

Los hechos que determinaron la génesis de la presente investigación fueron revelados por el delegado del órgano Investigador en la pieza acusatoria, de donde se extracta que, el 31 de diciembre de 2015, aproximadamente a las 6:10 a.m., en la ruta 25B 01, kilómetro 41+870 metros, en jurisdicción del municipio de Jericó, corregimiento de Peñalisa, se presentó un accidente de tránsito en el que se vieron involucrados el camión de placas SBK-124, perteneciente a la empresa Industria Nacional de Gaseosas S.A., conducido por Gustavo Adolfo Colorado Flórez, y una motocicleta marca Yamaha YBR-125, de placas ZAX-62D, conducida por Ferney Rico Taborda.

Según lo establecido, el conductor del camión habría invadido el carril por el que se desplazaba la motocicleta, lo que provocó una colisión lateral por el costado izquierdo y, en consecuencia, el conductor de la motocicleta falleció en el lugar debido a la gravedad de las lesiones sufridas.

## **3. SÍNTESIS DE LA ACTUACIÓN PROCESAL**

El día 7 de mayo de 2020, ante el Juzgado Promiscuo Municipal de Tarso, en función de control de garantías, se llevó a cabo audiencia de formulación de imputación, en la cual la Fiscalía le endilgó al conductor Gustavo Adolfo Colorado Flórez responsabilidad por el delito de Homicidio culposo, al haberse generado con el accidente de tránsito la muerte del ciudadano Ferney Rico Taborda. El imputado no aceptó cargos, luego de lo

cual se cerró la diligencia, sin solicitud de medidas de aseguramiento.

Una vez superada la fase de investigación y radicado el escrito de acusación el 22 de julio de 2021, asignándosele el proceso al Juzgado Promiscuo del Circuito de Jericó, el cual llevó a cabo la audiencia de formulación oral de tal acusación el día 26 de julio de 2022, data en la que al conductor implicado se le ratificó la atribución de responsabilidad por el atentado culposo contra la vida establecido en el art. 109 del Código Penal.

Fijada la acusación, el día 11 de septiembre de 2023 se realizó audiencia preparatoria, escenario en el que se decretaron las pruebas a practicar en el juicio oral que, desplegándose en variadas sesiones los días 16 y 17 de julio de 2024, y 7 de febrero de 2025.

Fue así como, una vez agotado el trámite del juicio oral a través de los alegatos conclusivos, el despacho de instancia emitió en favor del señor Colorado Flórez una sentencia de carácter absolutorio del 27 de marzo de 2025.

#### **4. LA DECISIÓN IMPUGNADA**

La juez de primera instancia decidió absolver a Gustavo Adolfo Colorado Flórez del delito de homicidio culposo, basándose en un análisis integral y crítico del material probatorio recaudado durante el juicio. Desde un comienzo, dejó claro que no existe controversia alguna respecto a la identidad del procesado ni en relación con los vehículos involucrados en el accidente de

tránsito ocurrido el 31 de diciembre de 2015, fecha en la cual también se encuentra plenamente acreditado el fallecimiento de la víctima, conforme al protocolo de necropsia practicado. Sin embargo, más allá de estos hechos incontrovertibles, el examen conjunto del acervo probatorio llevó a la juzgadora a albergar una duda razonable sobre la responsabilidad penal del acusado, en tanto se evidenciaron serias inconsistencias, omisiones y contradicciones tanto en el dictamen pericial aportado por el ente acusador como en los testimonios rendidos por los testigos de cargo.

Uno de los aspectos más relevantes para sustentar la absolución fue la falta de solidez y coherencia del dictamen rendido por el perito físico forense Edwin Enrique Remolina Cabiedes, quien construyó su análisis técnico a partir de imágenes satelitales obtenidas de Google Earth correspondientes al año 2014, es decir, anteriores a la fecha del siniestro, lo cual le resta validez probatoria a su conclusión. A ello se suma que su informe presenta contradicciones internas, como confundir un tramo de vía recto con uno curvo, y no ofrece una explicación contundente sobre el primer evento del accidente, que según él fue el volcamiento de la motocicleta; no obstante, omitió analizar si dicho evento tuvo una incidencia directa en la posterior colisión con el camión. Asimismo, no explicó por qué descartó ese volcamiento como causa determinante del accidente, pese a que insistió en que ocurrió antes del impacto y provocó que la motocicleta, por efectos de la fuerza centrífuga, saliera de su carril y terminara en la trayectoria del camión.

Por otra parte, el testimonio del parrillero de la motocicleta, Jhonny León Espinosa, tampoco resultó convincente para el despacho, en tanto afirmó haber visto el camión a tan solo tres metros antes del impacto, lo cual resulta difícil de conciliar con las condiciones de visibilidad adversas descritas por el propio perito, quien sostuvo que la vegetación y la curvatura de la vía impedían la visibilidad mutua entre los vehículos hasta el momento mismo de la colisión, aseveración que también entra en contradicción con la versión del parrillero, quien aseguró que su compañero intentó frenar, pero el perito no pudo verificar dicha maniobra, ya que en el croquis elaborado por el agente de tránsito no se consignaron huellas de frenado, ni se logró establecer con certeza cuál fue la acción inicial del conductor de la motocicleta.

Adicionalmente, se determinó que el camión y la motocicleta circulaban por tramos diferentes de la vía: el primero en un tramo recto sobre el puente y la segunda en un tramo curvo, siendo en este último donde ocurrió el volcamiento. El análisis técnico también indicó que el camión circulaba a una velocidad inferior a la permitida, mientras que la motocicleta la superaba levemente; lo anterior, sumado a las condiciones geométricas de la vía y a la ausencia de demarcación vial visible, refuerza la hipótesis de que el motociclista, al perder el control del vehículo, invadió el carril contrario. La reconstrucción del accidente, especialmente en lo relativo a la posición final de los vehículos y del cuerpo de la víctima, evidenció que el impacto se produjo en el carril correspondiente al camión, lo

cual llevó a la juez a concluir que, de haberse mantenido la motocicleta en su carril y sin la maniobra de volcamiento, el choque no habría tenido lugar.

En consecuencia, se estableció que la causa determinante del accidente no fue una invasión de carril por parte del camión, sino la conducta imprudente del motociclista, quien al ejecutar una maniobra fallida en una curva cerrada perdió el dominio de su vehículo, lo que lo llevó a invadir el carril por donde transitaba el camión, provocando así el impacto, situación que se enmarca dentro de lo que la doctrina jurídica denomina "culpa exclusiva de la víctima", en tanto su actuación generó el riesgo que culminó en el resultado fatal, rompiéndose con ello el nexo causal que podría atribuir responsabilidad penal al procesado.

La falladora también cuestionó que el perito del ente acusador no hubiera evaluado la evitabilidad del accidente desde la perspectiva del conductor del camión, ni que tomara en cuenta de forma adecuada el tiempo de reacción, los obstáculos visuales y la configuración vial, factores que pudieron limitar significativamente su capacidad de maniobra, debilitando así las conclusiones de su informe.

En definitiva, la valoración razonada y crítica de la prueba practicada permitió a la juzgadora concluir que no existían elementos sólidos ni consistentes que permitieran desvirtuar la presunción de inocencia del procesado, por lo cual decidió absolverlo. Consideró, además, que el hecho lesivo no le era

jurídicamente imputable, dado que no se acreditó que su conducta hubiese generado un riesgo jurídicamente desaprobado ni que dicho riesgo fuera determinante en la producción del resultado. Por tanto, la responsabilidad recae exclusivamente en la víctima, cuya conducta imprudente fue el factor decisivo del desenlace trágico.

## **5. ARGUMENTOS DE IMPUGNACIÓN**

Una vez notificadas las partes actuantes de la decisión, se les dio la posibilidad de interponer el recurso de apelación contra ella, espacio en el que indicaron los recurrentes, a saber:

### **5.1 El delegado del ente acusador**

La Fiscalía General de la Nación, en ejercicio del recurso de apelación contra la sentencia absolutoria proferida por el Juzgado de primera instancia, expone una serie de argumentos que, a su juicio, evidencian errores de hecho y de derecho en la valoración probatoria, los cuales impactan directamente la correcta administración de justicia y conducen a solicitar la revocatoria de la decisión impugnada, en los siguientes términos:

De manera primigenia, se pone de presente que el dictamen pericial rendido por el ingeniero físico Edwin Remolina Caviedes, no presenta contradicciones respecto a la configuración geométrica de la vía, como quiera que explicó con claridad que el camión se desplazaba inicialmente por un tramo recto

correspondiente a un puente y posteriormente ingresaba a una curva, afirmación soportada mediante imágenes satelitales, fotografías del lugar tomadas por Google Street View en octubre de 2014 y figuras del dictamen técnico DP2022-33 (específicamente las figuras 4 y 28 a 34). De esta manera, la tesis de una supuesta contradicción entre un tramo recto y curvo carece de sustento, dado que ambos elementos viales coexisten y fueron debidamente diferenciados.

Respecto de la señalización vial, también el experto señaló con precisión la existencia de una señal de límite de velocidad de 30 km/h antes del ingreso al puente y otra de 40 km/h al inicio de la curva, ambas en concordancia con la Resolución 1885 de 2015 que regula el Manual de Señalización Vial. Por lo tanto, la afirmación de la juez de primera instancia acerca de una presunta equivocación en la interpretación de dichas señales no se encuentra respaldada por elementos técnicos.

En lo relativo a la percepción del riesgo, la distancia señalada por la judicatura entre la señal de 30 km/h y el punto de impacto (277,9 metros) resulta irrelevante para el análisis del momento en que el motociclista identificó el peligro. El testigo Jonhy León Espinoza, quien se movilizaba en calidad de acompañante de la víctima, indicó que advirtió la presencia del camión a tan solo tres metros de distancia, circunstancia que guarda relación directa con la maniobra evasiva efectuada por el motociclista y no con la distancia entre señal y punto de impacto, desconociendo la decisión la diferencia entre

ubicación física de la señalización y tiempo de reacción del conductor.

Reprocha de manera contraria el argumento dado en la providencia, en tanto el dictamen pericial incluyó un análisis integral del entorno vial, abordando aspectos como visibilidad, demarcación horizontal deficiente y velocidad de los vehículos involucrados, concluyendo con base en ellos, que la causa del accidente fue la invasión del carril contrario por parte del camión conducido por Gustavo Adolfo Colorado Flórez, sin que la velocidad de la motocicleta o la configuración de la vía hubieran constituido factores determinantes en la producción del siniestro.

En cuanto a la velocidad de circulación de la motocicleta, el perito estableció que esta se encontraba dentro de un rango de  $32,6 \pm 1,0$  km/h, es decir, por debajo de la velocidad crítica de la curva, calculada entre 38,79 y 49,30 km/h, circunstancia que aleja la pérdida de control del velocípedo haya obedecido a efectos centrífugos. El perito Remolina explicó que el volcamiento fue consecuencia directa de la maniobra de evasión ante la presencia del camión invadiendo el carril contrario, y no de un fenómeno físico autónomo, entonces la explicación contenida en la sentencia sobre el supuesto efecto de la fuerza centrífuga se presenta sin respaldo técnico ni metodología científica, lo que refleja un desconocimiento de la física forense y una inadecuada incursión en conceptos ajenos al ámbito judicial.

De otro lado en relación con la huella de arrastre metálico, el perito nunca afirmó una longitud exacta, dado que el inicio de la marca no fue registrado en el croquis levantado por el agente de tránsito, más sin embargo, a través de técnicas de reconstrucción por triangulación y análisis físico, se concluyó que dicha huella fue provocada por la motocicleta al momento de su volcamiento, desestimando el fallo esta conclusión por falta de precisión métrica no se compadece con la metodología científica empleada.

Adicionalmente, el perito distinguió con claridad el impacto del camión con el cuerpo del conductor de la motocicleta, y no con la motocicleta misma, desenlace derivado de la posición final del cuerpo, de las lesiones descritas en el protocolo de necropsia elaborado por el médico forense Juan Carlos Campillo, y del análisis de trayectorias, determinando el informe que el camión, al momento del impacto, aún se encontraba con parte de su estructura invadiendo el carril de circulación de la motocicleta. Por tanto, la afirmación judicial de que el resultado era inevitable resulta infundada desde el punto de vista técnico y probatorio.

Respecto de la velocidad del camión, el dictamen pericial señaló que la huella de arrastre generada por la motocicleta enganchada a la rueda delantera izquierda del camión tenía una longitud estimada entre 4,67 y 5,12 metros. Esta distancia fue determinada a partir de modelos de reconstrucción computacional (figuras 24 y 25 del dictamen), descartando la validez de la medición de 1 metro hecha por el agente de

tránsito, asimismo se calculó que la velocidad del camión al momento del impacto oscilaba entre 16,9 y 24,2 km/h, producto de una desaceleración moderada y no de un frenado de emergencia. Se indicó, conjuntamente, que no era posible establecer con certeza si hubo una breve acción de frenado seguida de una maniobra de desbloqueo, lo que da cuenta de la complejidad del fenómeno físico involucrado.

Sobre la dinámica del impacto, el dictamen señaló que la motocicleta quedó enganchada a la rueda delantera izquierda del camión, y que las llantas se encontraban girando al momento del atropellamiento, situación explicativa de la ausencia de arrastre del cuerpo, reforzándose la conclusión de que el camión se encontraba fuera de su carril cuando arrolló a la víctima, y aunque no se fijó la huella exacta del volcamiento, se estableció que la motocicleta circulaba por debajo de la velocidad crítica, lo que se dedujo de la posición final del cuerpo y su acompañante, quienes no fueron proyectados hacia el centro de la vía, sino que permanecieron en el carril de circulación.

La sentencia también incurre en errores al valorar el testimonio del agente de tránsito Fabián Ricardo Alarcón, en cuanto lo descalifica por inconsistencias en las medidas de las huellas; posteriormente, reconoce su importancia como testigo de acreditación al validar el croquis y las fotografías; y finalmente, minimiza su declaración por no haber presenciado el hecho, con todo, la labor técnica del agente fue determinante: protegió la escena, aplicó el método de triangulación para la

fijación de evidencia, elaboró el croquis y el informe que sirvieron como insumos del dictamen pericial, sin que se parcialidad y falta de intervención objetiva y técnica en su testimonio.

En cambio, se advierte una valoración indulgente del testimonio del ciudadano Duván Santiago Guerra Rodríguez, quien se encontraba en el asiento del copiloto del camión, testigo que no observó directamente el accidente y solo se percató del mismo por el ruido del impacto. A pesar de ello, su versión fue acogida por la juez para concluir aspectos determinantes como la supuesta velocidad de la motocicleta y la configuración del accidente, sin respaldo objetivo alguno, resultando contradictorio que se afirme que su declaración concuerda con la mayoría de las pruebas, sin que se derive de ello consecuencia jurídica alguna, máxime cuando dichas pruebas fueron en su mayoría aportadas por la Fiscalía.

Finalmente, agrega el recurrente que la sentencia comete un error al aplicar el principio de concurrencia de culpas, pues atribuye imprudencia a ambos conductores sin contar con pruebas concretas que lo sustenten, no obstante ello, el análisis integral de la prueba, conforme a lo previsto en los artículos 357 y 380 del Código de Procedimiento Penal, demuestra que la única conducta imprudente acreditada es la del señor Gustavo Adolfo Colorado Flórez, quien al tomar una curva invadió el carril contrario, incumpliendo el deber objetivo de cuidado y generando un riesgo jurídicamente desaprobado que causó la muerte de Ferney Rico Taborda.

En consecuencia, solicita la revocatoria de la sentencia absolutoria de primera instancia, mutándose por condenatoria en disfavor de Gustavo Adolfo Colorado Flórez como autor responsable del delito de homicidio culposo, conforme a los artículos 109 y 23 del Código Penal.

## **5.2 El representante de las víctimas**

El representante de las víctimas cuestiona de forma integral la valoración probatoria realizada por la jueza de primera instancia, señalando que omitió un aspecto fundamental para la correcta reconstrucción de la dinámica del accidente: la posición final del cuerpo de la víctima y las lesiones anatómicas causadas por aplastamiento, las cuales, según el informe de necropsia, son atribuibles al paso del camión sobre el cuerpo del joven Ferney Rico Taborda, lo cual permite concluir que este se encontraba en su carril correcto al momento del impacto.

Critica el que se haya basado la decisión en una hipótesis no sustentada técnicamente, como lo es la existencia de una supuesta fuerza centrífuga que habría expulsado a la víctima hacia el carril contrario, cuestión que, además de carecer de respaldo pericial y empírico, no podía ser formulada por la funcionaria judicial sin conocimientos técnicos en física o mecánica de colisiones, lo que representa, a juicio del apelante, un exceso en la valoración judicial.

Por demás resalta que el dictamen pericial contiene pruebas gráficas contundentes, como la figura 40 y el croquis del lugar, que fueron subvaloradas o directamente ignoradas en la sentencia, e evidencian que el camión circulaba parcialmente en contravía al salir del puente, lo cual habría provocado que la motocicleta, al intentar esquivarlo, cayera al frenar bruscamente, lo que terminó en el aplastamiento de la víctima por parte del camión en su propio carril.

En cuanto a los testimonios, sostiene que no existe contradicción relevante entre el testigo presencial Johnny León Espinoza y el perito Edwin Remolina, pues ambos coinciden en aspectos claves del hecho: que el camión se encontraba parcialmente en contravía y que la víctima fue aplastada en el carril derecho, es decir, el que le correspondía, descollando desatinado el exigir coincidencia plena entre el relato de un testigo presencial y el análisis técnico de un perito, por cuanto cada uno aborda el hecho desde perspectivas diferentes: la experiencia directa versus el análisis posterior con herramientas científicas.

También reprocha que se haya descartado el testimonio del médico forense Juan Carlos Campillo, quien practicó la necropsia y explicó que las lesiones fatales fueron causadas por un aplastamiento que solo pudo haber sido producido por el paso de un vehículo de gran tamaño como el camión involucrado.

Se destacan igualmente los señalamientos del testigo Dubán Santiago Guerra, quien nunca afirmó que la motocicleta

circulaba en contravía y, por el contrario, relató que los motociclistas parecían haber sentido miedo al ver el camión aproximarse, lo que pudo motivar la maniobra de frenado que culminó en la caída.

Finalmente, se insiste en que la jueza confundió el punto de detención final del camión con el lugar del impacto, y pasó por alto las huellas de arrastre y la posición final del cuerpo como elementos probatorios clave, además de reconvenir el uso de una norma de tránsito ya derogada para sustentar que el motociclista no circulaba adecuadamente.

Con base en todo lo anterior, solicita se revoque la sentencia absolutoria proferida en primera instancia, al paso que se condene al señor Gustavo Adolfo Colorado Flórez por el delito de homicidio culposo, teniendo en cuenta que la acción penal prescribe el próximo 6 de noviembre de 2025.

## **6. PRONUNCIAMIENTO NO RECURRENTE**

La defensa del señor Gustavo Adolfo Colorado Flórez, en calidad de no recurrente, sostiene que la Fiscalía no logró acreditar los elementos esenciales para imponer una condena, específicamente la existencia de una conducta típica, antijurídica y culpable.

Contrario a lo sostenido por la Fiscalía y la representación de víctimas, la autoridad judicial encontró que no se cumplió con la carga probatoria exigida para una condena, entonces los recurrentes pretenden sustentar su posición en la declaración

del perito, sin embargo, olvidan que la valoración debe ser integral y no circunscribirse a un solo elemento probatorio, por lo que al examinar el conjunto probatorio, se advierten contradicciones internas en el dictamen pericial que minan su credibilidad.

En primer término, el perito señaló una velocidad superior a 30 km/h para la motocicleta antes del impacto, mientras que el testigo presencial indicó una velocidad inferior, discrepancia que fue objeto de contrainterrogatorio y que el perito desestimó sin justificación adecuada. En segundo lugar, el perito no fue claro respecto a la posición final de los vehículos, al afirmar que ambos se encontraban aproximadamente en sus respectivos carriles, a pesar de ello, reconoció que la motocicleta ya estaba en fase de volcamiento antes del impacto, hecho corroborado por la huella de derrape consignada en el informe policial, que concluyó sobre el carril por donde transitaba el señor Colorado Flórez.

Respecto al policía de carreteras, a pesar de ciertas contradicciones en su testimonio que generan dudas sobre su credibilidad, éste fue enfático en establecer que la invasión de carril fue atribuible a la motocicleta, sustentando su conclusión en la huella de derrape y la hipótesis del accidente, dudas que no resultan suficientes para apartarse del principio in dubio pro reo y modificar la sentencia absolutoria.

En conclusión, al no existir certeza sobre la infracción al deber objetivo de cuidado atribuida al señor Colorado Flórez, ya que

el único testimonio que apunta a ello es el del acompañante de la motocicleta, que carece de corroboración periférica, requisito indispensable según la jurisprudencia de la Sala Penal de la Corte Suprema de Justicia para aceptar testimonio único.

Para el no recurrente, conforme a la doctrina del epistemólogo y jurista Larry Laudan, cuya doctrina ha sido adoptada por parte de la Sala Penal de la Corte Suprema de Justicia, se presenta una hipótesis alternativa plausible que atribuye la invasión de carril al conductor de la motocicleta, circunstancia que provocó el accidente, peticionándose, por ende, la confirmación de la sentencia absolutoria proferida por el Juzgado de primer nivel.

## **7. CONSIDERACIONES DE LA SALA**

Esta Corporación, investida de competencia para desatar la alzada conforme al artículo 34 numeral 1 del Código de Procedimiento Penal en tanto se trata de una sentencia emitida por el Juzgado Promiscuo del Circuito de Sonsón, ha emprendido su estudio dentro del ámbito delimitado por los motivos de inconformidad y en salvaguarda del principio de legalidad.

Este ámbito funcional está regido por el principio de limitación, de conformidad con el cual a la Sala le corresponde abordar exclusivamente los aspectos objeto de la impugnación y los que le estén vinculados de manera inescindible.

En ese orden, resáltese como verdad irrefutada en este asunto, que el 31 de diciembre de 2015, aproximadamente a las 6:10 a.m., en la ruta 25B 01, km 41+870, corregimiento de Peñalisa, se produjo una colisión entre un camión de placas SBK-124, conducido por Gustavo Adolfo Colorado Flórez, y una motocicleta de placas ZAX-62D, conducida por Ferney Rico Taborda, quien falleció en el lugar a causa del impacto.

Luego, el *quid* del asunto se contrae a la determinación, de si la muerte de marras tuvo como causa eficiente la violación al deber objetivo de cuidado de parte del acusado, quien, acorde con la teoría del caso de la Fiscalía, manejaba su camión imprudentemente, invadiendo el carril ajeno.

Bajo este cariz, procede este Juez Colegiado a examinar si la censura ostenta elementos de juicio suficientes, a la luz de los medios de convicción incorporados legal y debidamente a la actuación, para desestimar la presunción de legalidad y acierto que arroja a la sentencia de primer grado, en tanto determinó no existir mérito probatorio para proferir sentencia condenatoria en contra del señor Gustavo Adolfo Colorado Flórez, como responsable del proceder delictivo impudente del fallecimiento del señor Rico Taborda.

En esa perspectiva, recuérdese que un fallo adverso, como consecuencia del procesamiento por la comisión de una conducta punible, implica arribar, a través de una actuación legalmente preestablecida, al convencimiento de la

responsabilidad penal por encima de toda duda que sea razonable.

En el particular, la Falladora advirtió no haberse alcanzado dicho estándar probatorio, trayendo consigo una absolución respecto de la conducta de la cual fue acusado y convocado a juicio el señor Colorado Flórez, esta Corporación no comparte la conclusión de instancia, en la medida que un nuevo escrutinio del haz suatorio habilita una conclusión diversa. Veamos:

Advierte la Sala, en primer término, que la decisión absolutoria adoptada por la Juez de Conocimiento se sustenta en la supuesta concurrencia de culpas entre la víctima y el procesado, y sugiere —aunque sin afirmarlo de forma expresa— la configuración de un caso fortuito, al atribuir el resultado lesivo a una fuerza centrífuga que habría desviado la trayectoria de la motocicleta hacia el camión, provocando así la invasión del carril contrario por parte de aquella. Con base en dicha hipótesis, la funcionaria excluyó cualquier reproche penal frente a la conducta del acusado, pese a haber reconocido que éste transitaba de manera imprudente por el centro de una vía de doble sentido, circunstancia que, por el contrario, evidenciaría un comportamiento objetivamente peligroso y penalmente relevante.

Así se plasmó en la sentencia confutada:

Pues teniendo en cuenta las características de la vía, la fuerza centrífuga 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 dicha maniobra, pierda el control de la misma, y nos da a entender que también iba invadiendo carril"

(...)

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 esta caso en particular, permite inferir que la cautela, precaución debían ser elevadas al punto máximo, considerando las características de la vía".

Sobre el particular, es menester recordar la improcedencia de la figura de la compensación de culpas en lo referente al caso de marras, pues si bien no es un fenómeno proscrito en nuestro ordenamiento jurídico, toda vez que tiene injerencia en cuanto a las consecuencias civiles del delito, en materia de responsabilidad penal no puede predicarse, tal como lo ha decantado la jurisprudencia de la Honorable Corte Suprema de Justicia<sup>1</sup> al considerar:

... tampoco resulta claro el propósito perseguido por el demandante con esa última postulación, pues allí mismo reconoce que la concurrencia de culpas da lugar al

---

<sup>1</sup> CSJ SP Rad. 47676 del 18-05-16

proferimiento de condena penal, como en efecto lo decidió el Tribunal, cuyo criterio –dicho sea de paso- está en armonía con la jurisprudencia de la Corte (CSJ SP, 25 may. 2000, rad. 13186), en cuanto tiene dicho que ese fenómeno sólo conduce a la reducción del monto de la indemnización de perjuicios (CSJ AP, 25 may. 2015, rad. 45329), y así –es de precisar- procedió el juzgador de primer grado cuando optó, fundado en esa razón, por no acoger la totalidad del valor fijado por el apoderado de la parte civil por concepto de daños materiales y morales.

Para efectos de ilustrar de mejor manera el punto, huelga citar la decisión de la Corte Suprema de Justicia fechada el 23 de mayo de 2012,<sup>2</sup> en la que se echa mano de los argumentos esgrimidos por esa misma Alta Colegiatura en pretérita ocasión el 11 de mayo de 2005:

*a. El fenómeno de la elevación del riesgo se presenta cuando una persona con su comportamiento supera el arrisco admitido o tolerado jurídica y socialmente, así como cuando tras sobrepasar el límite de lo aceptado o permitido, intensifica el peligro de causación de daño.*

*b. Para que exista imputación jurídica del resultado es menester que la creación del riesgo, por superación o por intensificación del mismo, genere el resultado lesivo, es decir, que haya nexo de fundamento a consecuencia entre uno y otro.*

*c. Si una persona realiza conducta contraria a las normas, pero su comportamiento no es la razón de ser del resultado reprochable, puede invocar el principio de confianza. Afirmar lo contrario equivaldría a admitir la imputación a título de responsabilidad anómala o meramente objetiva.*

---

<sup>2</sup> CSJ SP Rad. 38860 del 23-05-12

*d. Para casos como éste, al cual el casacionista vincula el principio de confianza y aquello que traslada de la doctrina con el nombre de “deber de observación”, es posible acudir a los fenómenos denominados “compensación de culpas” y “concurrency de conductas”, este último superación de aquél. En virtud del primero, en materia penal no existe esa forma de extinguir las obligaciones pues si varias personas intervienen en el hecho, cada una responde por lo suyo; y según el segundo, la discusión sobre la responsabilidad de los concurrentes se resuelve acreditándola a quien ha hecho el aporte definitivo, cuando no es predicable de los dos o más imputados o acusados.*

Al amparo de estos parámetros jurisprudenciales, la remisión al caudal de las pruebas practicadas en juicio oral, termina por derribar lo argüido por la Jurisdicente de primer grado.

Adicionalmente, aun cuando se obviara por esta Colegiatura lo manifestado anteriormente respecto de la inaplicación del aludido fenómeno en materia penal, es lo cierto que el examen probatorio, en divergencia con lo estimado por la Falladora de instancia, revela que la causa eficiente de la muerte se contrae a la acción imprudente del acusado y no al comportamiento de la víctima.

Recuérdese al respecto, que desde tiempo atrás, la Honorable Corte Suprema de Justicia ha señalado que la constatación de la infracción al deber objetivo de cuidado en el delito imprudente, bien podría lograrse con la teoría de la imputación objetiva, a la luz de la cual, un hecho es jurídicamente atribuible a una persona, si su comportamiento ha suscitado un peligro

*“no abarcado por el riesgo permitido” y que además se concreta ese peligro en el resultado dañoso, conducta que ha de valorarse retrotrayéndose al momento mismo de la acción, a fin de determinar si en la perspectiva de un observador inteligente, situado en la posición del autor, el hecho sería adecuado para producir el resultado, y si efectivamente se realizó.*<sup>3</sup>

Frente a esto, la Alta Corte ha integrado criterios para determinar cuándo una situación se concreta en un riesgo no permitido. En esa línea y atinente al caso de marras, se ha expuesto que, *“por regla absolutamente general se habrá de reconocer como creación de un peligro suficiente, la infracción de normas jurídicas que persiguen la evitación del resultado producido”.*<sup>4</sup>

Así pues, sin duda alguna resulta relevante en el asunto de la especie, la alusión de la delegada del Ente Acusador, y que resultara probada, sobre la conducta del procesado como conductor del camión que causó la muerte a la víctima, por cuanto se desplazaba invadiendo el carril correspondiente a los rodantes que se movilizaban en sentido contrario, ignorando así el canon 60 del Código Nacional de Tránsito y Transporte, el cual manda que, *“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”.*<sup>5</sup>

---

<sup>3</sup> Al respecto se puede confrontar la sentencia de 8 de noviembre de 2007, radicación 27388, M.P Dr. José Leonidas Bustos Martínez.

<sup>4</sup> “Roxin, Claus, Op. cit., § 24, 17.”

<sup>5</sup> Canon modificado por el artículo 17 de la ley 1811 de 2016

No cabe duda de que la circulación vehicular constituye una actividad intrínsecamente peligrosa, aunque socialmente tolerada bajo condiciones estrictas. En este contexto, se hace manifiesta la existencia de una sociedad del riesgo, especialmente en el ejercicio de la conducción, donde la potencialidad lesiva exige un cumplimiento riguroso de las normas que la regulan.

Es por ello que resulta imperioso exigir a los ciudadanos el reconocimiento y acatamiento de las disposiciones de tránsito como ejercicio de control social primario, puesto que su desatención potencializa el arriesgo permitido en una actividad *per se* riesgosa, a un punto donde el Estado ya no tolera este tipo de hechos que a la postre son juridicopenalmente relevantes y deviene necesario el ejercicio del *jus puniendi* para ejercer el control social secundario, puesto que es menester reivindicar la vigencia de la norma infringida, además de proteger a los demás intervinientes en la interferencia interpersonal que implica el tráfico automotor, que hacer que amerita un control riguroso para prevenir las elevaciones del riesgo.

Debe señalarse que quienes conducen vehículos automotores —es decir, máquinas autopropulsadas de considerable fuerza y masa— están obligados, en el ejercicio de dicha labor, a interactuar constantemente con otros actores viales, como conductores y peatones, circunstancia que justifica que la conducción se encuentre sometida a una regulación estricta y detallada, particularmente en el marco del Código Nacional de

Tránsito Terrestre (Ley 769 de 2002), normativa que establece no solo los deberes y pautas generales de comportamiento para conductores y peatones, sino también las disposiciones relativas a la señalización vial, mediante la cual se estructuran los controles necesarios para organizar el tránsito en zonas específicas, advertir sobre riesgos potenciales en la vía o brindar información relevante a los usuarios.

De allí que tales disposiciones deban ser acatadas con estricto rigor por los actores del tránsito, quienes están llamados no solo a reconocer la existencia de los dispositivos reglamentarios dispuestos en la infraestructura vial, sino a orientar su conducta conforme a los principios de precaución, diligencia y previsibilidad que rigen la circulación en el espacio público, exigencias que se tornan aún más imperativas cuando el sujeto activo de la conducta ostenta la calidad de conductor profesional, vinculado a una empresa de carácter multinacional cuyo objeto social comprende, precisamente, el transporte masivo de mercancías gaseosas a lo largo y ancho del territorio nacional, y cuya política organizacional incluye, como práctica reiterada y estructural, la formación continua de su personal operativo en temas de seguridad vial, prevención de siniestros y observancia de la normatividad vigente, todo lo cual robustece el juicio de reproche frente a comportamientos desviados del estándar de conducción exigido en tales contextos.

Desde esta perspectiva, esta entidad Tribunalicia concluye que la causa eficiente que originó el accidente fue la superación del riesgo permitido por parte de Gustavo Adolfo, conductor del

camión que transportaba gaseosas propiedad de la empresa Femsa, y no el comportamiento del occiso Ferney Rico Taborda, quien, aunque formaba parte del tránsito vehicular y conducía su motocicleta cerca del centro de la vía, no invadió su carril, por lo que fueron la invasión parcial del carril contrario por parte del camión y el consecuente aumento indebido del riesgo lo que desencadenaron la colisión.

Sobre el particular, detengámonos en lo revelado por el señor Jhony León Espinoza, quien viajaba junto al occiso en la motocicleta y salió ileso del accidente, manifestando frente a lo vivido lo siguiente:

“el accidente se produjo antes de llegar al puente de Peñalisa, cuando nosotros íbamos cogiendo la curva y el carro de coca cola venia invadiendo carril, cuando nosotros íbamos claro al ver el carro el compañero al ver el carro que venía invadiendo carril, el automáticamente ¿Qué hace? frena, como el carro venía tan metido en la vía de nosotros, nosotros antes de darle al carro, nosladeamos, el carro no frena, prosigue, y ahí fue donde ocurrió todo que queda el compañero muerto y se arrastra la motocicleta varios metros para poder acomodarse en la curva de el el carro”

El testigo manifestó que, momentos antes del accidente, lograron divisar el camión a una distancia corta, de aproximadamente tres o tres metros cincuenta, justo al salir de una curva que dificultaba la visibilidad, aunque fue posible advertir su presencia. Indicó que, en ese instante, el conductor del tractocamión realizó una maniobra con la aparente intención de acomodarse en su carril, lo que provocó el arrastre

de la motocicleta, en la que él se movilizaba como parrillero junto al hoy occiso. Relató que ambos transitaban a una velocidad moderada, entre 20 y 25 kilómetros por hora, pues conocían bien ese tramo de la vía por haberlo recorrido en múltiples ocasiones, lo que los llevaba a tomar precauciones adicionales en ese sector.

El testigo explicó que el accidente se produjo cuando el camión los golpeó con la parte lateral correspondiente a los estribos — zona por donde asciende el conductor—, lo que provocó que tanto él como su compañero cayeran al pavimento, tras lo cual la motocicleta fue arrastrada varios metros por el vehículo pesado, sin que este se detuviera, y fue en ese mismo desplazamiento que, al quedar su compañero tendido sobre la vía, la llanta trasera, concretamente el troque posterior del camión, le pasó por encima, causándole la muerte de manera inmediata. Agregó que, luego del siniestro, el conductor del camión descendió visiblemente alterado, se llevó las manos a la cabeza y, con evidente angustia, exclamó: “ahí me lo llevé”, para luego alejarse sin que él pudiera precisar si regresó a la cabina, aunque lo observó realizando llamadas telefónicas, mientras tanto, él permaneció al lado de su compañero, quien yacía sin signos vitales sobre el pavimento.

Y contando con tal información, que deja en claro la opción real de que quienes se movilizaban en la estudiada vía no pudieran observar desde muy atrás a los vehículos que aparecían delante suyo, perfilándose como anómalo el que alguien colisionara de frente a otro vehículo que avanzaba en

sentido contrario, tornando factible la hipótesis, según la cual, el conductor del camión no tuvo la cautela necesaria en su avance y, por desatención o similar, chocó con el velocipedo en el que se movilizaba el hoy interfecto.

Y como muestra de la objetividad y desinterés del testigo Jhony León, adviértase cómo, a pesar de que también iba en la motocicleta, nunca quiso asignarse el rol de víctima e incluso al referirse a sus lesiones las minimizó, no creyéndose entonces que habría de alterar o recargar su versión sobre lo acontecido, como fue que la moto no realizó ninguna maniobra extraña y que avanzaba normalmente cuando fueron presa del encuentro de frente con un camión que invadió su carril y los golpeó con un costado de este.

De esta manera entonces, no puede desestimarse el testigo de viso del accidente de tránsito, en tanto que con él -auspiciados por otras declaraciones y probanzas- se logra para la Sala una reconstrucción de lo acontecido, con suficiencia tal como para abstraer la causa eficiente del siniestro, comprometiendo penalmente a aquel que de frente arrasó el vehículo al estar invadiendo su carril y que pudo preveer dicha situación ante su actuar imprudente.

Ahora bien, lo concluido en esta instancia encuentra respaldo técnico en la experticia elaborada por el perito en física forense Edwin Enrique Remolina Caviedes, quien, en su declaración, explicó con suficiencia la metodología y hallazgos contenidos en el dictamen practicado con ocasión del accidente objeto

de estudio. Precisó que dicho informe fue elaborado en el mes de mayo de 2022, tras una inspección en el lugar de los hechos, donde se realizaron labores de campo como el levantamiento topográfico, la toma de fotografías, la fotogrametría y la recolección de datos, los cuales fueron posteriormente procesados en Bogotá, en las instalaciones de la Fiscalía General de la Nación. El dictamen final constó de aproximadamente 40 a 50 folios.

Al referirse a las características físicas del tramo vial, indicó que se trataba de una vía de calzada única con doble sentido de circulación. En el sector específico del accidente, la vía presentaba un segmento recto correspondiente a un puente —por donde circulaba el camión— y, en sentido contrario, una curva geométrica —por donde se desplazaba la motocicleta—. Esta información fue documentada con base en fotografías y diagramas incluidos en el informe, especialmente en la figura 3.

El perito explicó que el accidente se desarrolló en tres momentos principales: primero, la motocicleta inició un volcamiento lateral hacia la derecha; en ese instante, la rueda delantera izquierda del camión impactó sobre la parte frontal de la motocicleta, aplastándola y arrastrándola varios metros; luego, en el llamado punto de impacto 3, la rueda trasera izquierda del camión, pasó por encima del cuerpo del conductor de la motocicleta, causándole las lesiones fatales que constan en el informe de necropsia.

Este tercer punto de impacto fue ilustrado en la figura 39 (pág. 36 del informe), en la cual se aprecia que el cuerpo del motociclista se hallaba dentro de su carril de circulación, con la cabeza ubicada sobre la línea continua amarilla que divide los sentidos viales. El perito hizo énfasis en que la víctima no presentaba lesiones en la cabeza, sino en la región torácica, lo que indica que fue esa zona la que estuvo en contacto directo con la rueda del camión, que ya se encontraba desplazándose dentro del carril correspondiente a la motocicleta.

En la figura 40 (pág. 37), el perito reconstruyó la escena sobre la base del ancho total de la vía y la línea divisoria central. La doble línea amarilla, proyectada desde el tramo recto del puente hacia la curva, permitió establecer que el punto donde se hallaba el cuerpo del motociclista coincidía plenamente con su carril de circulación, lo cual fue corroborado por las imágenes registradas el día del accidente. A partir de esta reconstrucción, y mediante análisis retrospectivo de la trayectoria del camión, concluyó que el vehículo de carga había invadido parcialmente el carril contrario —es decir, el de la motocicleta— al momento del contacto, lo que habría sido percibido por el conductor del velomotor, provocando una maniobra evasiva que derivó en el volcamiento y posterior arrastre.

Destacó además que no se hallaron evidencias de frenado previo al impacto, ni rastros de bloqueo de ruedas, lo que permite inferir que el camión continuaba su desplazamiento al momento del contacto sin que se intentara evitar el siniestro,

puesto que la rueda seguía girando durante la secuencia de aplastamiento.

Finalmente, en las conclusiones del informe (págs. 43 y 44), sostuvo que, aunque las velocidades registradas por ambos vehículos se encontraban dentro de los límites permitidos para el sector, la causa determinante del accidente fue la invasión del carril por parte del conductor del camión identificado con placas SBL-124. Según sus palabras, de haber permanecido el vehículo de carga dentro de su carril, especialmente en el tramo recto del puente, no se habría producido impacto alguno con el cuerpo del motociclista. Así lo corroboró también la figura 41 (pág. 38), donde se muestra que la cabeza de la víctima permanecía sobre la línea interna de la curva, dentro del carril que le correspondía según el sentido de circulación suroriente a noroccidente.

La prueba pericial física reviste una importancia crucial en el presente caso, pues ofrece un soporte técnico y científico indispensable para reconstruir con exactitud la dinámica del accidente, identificando las trayectorias, posiciones y acciones de los vehículos implicados; gracias a este análisis se establece de manera contundente que la causa determinante del siniestro fue la invasión del carril por parte del camión, lo cual elimina dudas y conjeturas que pudieran entorpecer el esclarecimiento de los hechos.

Valoración que se acompasa con la declaración del Subintendente de Policía y autor del informe del accidente

Fabian Ricardo Alarcón Correa, quien relató que al llegar al lugar de los hechos, en un tramo de doble calzada con doble línea continua ubicado en el puente de Peñalisa, encontró el cuerpo sin vida cubierto con una sábana en medio de la vía, junto a la motocicleta y el camión implicados, observando además que la vía se encontraba en buen estado, con pavimento seco e iluminación artificial funcionando correctamente. Señaló que se realizó un levantamiento topográfico detallado, midiendo la ubicación del cuerpo y de los vehículos, y se documentó la escena mediante un registro fotográfico, donde también se evidencian huellas de arrastre metálico. Finalmente, precisó que en el informe registró como causas del accidente las conductas de adelantar en doble línea continua y no respetar las señales de tránsito, atribuyendo así la responsabilidad del siniestro a una maniobra indebida ejecutada por el conductor del camión.

Así pues, no basta con el mero incumplimiento de una norma de tránsito o la simple superación del riesgo permitido para configurar la conducta culposa, sino que resulta indispensable verificar la infracción al deber objetivo de cuidado, el cual exige actuar conforme a parámetros de previsibilidad y diligencia frente a situaciones que razonablemente pueden presentarse en el contexto vial. En este caso, el resultado lesivo era no solo evitable sino claramente previsible, puesto que se trataba de un tramo carreteable con doble línea continua, en una curva con visibilidad adecuada y condiciones óptimas de pavimentación e iluminación, donde se sabe transitan de forma constante vehículos de todo tipo, incluidos motociclistas. Así las

cosas, al conductor del camión —Gustavo Adolfo Colorado Flórez— le era plenamente exigible precaver que, al acercarse a la curva y desplazarse por el centro de la vía, invadiendo parcialmente el carril contrario, existía una alta probabilidad de encontrarse con otro vehículo circulando correctamente por su carril, como efectivamente ocurrió. Por tanto, se constata la vulneración al deber de cuidado, evidenciándose una concreta situación de previsibilidad individual que impone responsabilidad por el resultado fatal producido.

No resulta admisible, como lo sugirió la Judicatura de primera instancia, atribuir la causa del accidente a una supuesta fuerza centrífuga que habría impulsado la motocicleta hacia el camión, pretendiendo con ello trasladar la responsabilidad a un fenómeno físico desligado del comportamiento humano. Por el contrario, de manera prima facie se evidencia que un riesgo jurídicamente permitido fue claramente desbordado por parte del conductor del camión, al invadir parcialmente el carril contrario en una vía con doble línea continua, lo cual guarda una conexión directa y objetiva con el resultado fatal: la muerte del señor Ferney Rico Taborda. Esta extralimitación del riesgo permitido activa el juicio de imputación objetiva del resultado, pues no solo se trató de una conducta previsible y evitable, sino que además se concretó en una maniobra contraria al deber objetivo de cuidado.

Conforme a la valoración conjunta del material probatorio recaudado, para esta Sala los testimonios rendidos por los testigos presenciales del siniestro, en particular el señor Jhony

León Espinoza —acompañante del occiso al momento de los hechos—, merecen plena credibilidad, en tanto se mostraron sinceros, espontáneos y desprovistos de móviles espurios. No existe razón para suponer que su relato obedezca a una intención maliciosa o distorsionada en contra del procesado, ya que, aplicando los principios de valoración probatoria y el análisis integral con los demás medios de convicción —entre ellos, el informe del Subintendente Fabián Ricardo Alarcón Correa y el dictamen pericial del experto en física forense Edwin Enrique Remolina Caviedes—, se concluye que su dicho se ajusta a la verdad y ha sido corroborado de forma objetiva en juicio. En efecto, su versión sobre la ubicación de los vehículos, la dinámica de la colisión y la forma en que el camión impactó y luego pasó por encima del conductor de la motocicleta, no solo fue clara, coherente y precisa, sino que guarda correspondencia directa con la evidencia técnica levantada en el lugar de los hechos, sin que le asista razón al fallador de primer grado para desestimarla por supuestas contradicciones, las cuales no se evidencian al analizar con rigor su contenido y correspondencia factual.

El comportamiento desplegado por Gustavo Adolfo Colorado Flórez, al conducir un vehículo de carga pesada en una vía de doble sentido con línea de demarcación central continua, no solo fue contrario a las reglas de tránsito, sino que evidenció una falta absoluta de observancia del entorno vial. La maniobra de aproximarse peligrosamente al centro de la calzada, en un tramo curvo y sin visibilidad plena, implicó una omisión inexcusable del análisis previo de condiciones de circulación, lo

que demuestra que su conducción se realizó sin atender a las exigencias mínimas de anticipación y control propias de quien tiene a su cargo un automotor de grandes proporciones. No se trató de un error leve o momentáneo, sino de una conducta sostenida que desconoció por completo la obligación de prever la presencia de otros usuarios que, como en este caso, se desplazaban correctamente dentro de su carril. Esta actitud, reprochable desde el punto de vista del deber objetivo de cuidado, fue determinante para que el riesgo inherente a la conducción se desbordara hasta provocar el resultado lesivo.

Es esta realidad objetiva creada por el universo probatorio, la que nos permite afirmar que Gustavo Adolfo Colorado, desatendió los deberes inherentes a la conducción vehicular, cuando decidió invadir el carril contrario en zona prohibida para ello, olvidando la prelación del vehículo que se desplazaba en contravía y sin tomar las medidas preventivas necesarias y requeridas por las normas de tránsito.

Ello significa que se adentró en el entorno del riesgo no permitido, mediante la infracción al deber objetivo de cuidado, el cual reclamaba de él la mayor pericia y prudencia cuando quiso tomar la semi-curva sobrepasando la señal preventiva, como la doble línea amarilla puesto en la vía, invadiendo abruptamente de carril sin advertir la presencia del automotor que se desplazaba en sentido contrario de la vía, no otro diferente que al que conducía el hoy occiso Ferney Rico Taborda, suscitándose de esa manera el grave accidente.

En este sentido, la Corte Suprema de Justicia<sup>6</sup> ha venido sosteniendo, que a la constatación de la infracción al deber objetivo de cuidado en el delito culposo, bien puede arribarse a través de la teoría de la imputación objetiva:

“En la doctrina penal contemporánea, la opinión dominante considera que la realización del tipo objetivo en el delito imprudente (o, mejor dicho, la infracción al deber de cuidado) se satisface con la teoría de la imputación objetiva, según la cual un hecho causado por el agente le es jurídicamente atribuible a él si con su comportamiento ha creado un peligro para el objeto de la acción no abarcado por el riesgo permitido y dicho peligro se realiza en el resultado concreto.

Lo anterior significa que, frente a una posible conducta culposa, el juez, 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<sup>7</sup>.

“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.

**4.3.** En aras de establecer cuándo se concreta la creación de un riesgo no permitido y cuándo no, la teoría de la imputación objetiva ha integrado varios criterios limitantes o correctivos que llenan a esa expresión de contenido y que de ninguna manera han sido ignoradas por la Sala.<sup>8</sup> Veamos algunos de ellos:

**4.3.1.** No provoca un riesgo jurídicamente desaprobado quien incurre en una “conducta socialmente normal y generalmente no peligrosa”<sup>9</sup>, que por lo tanto no está prohibida por el ordenamiento jurídico, a pesar de que con la misma haya ocasionado de manera causal un resultado típico o incluso haya sido determinante para su realización.

...

**4.3.4.** En cambio, “por regla absolutamente general se habrá de reconocer como creación de un peligro suficiente la infracción de normas jurídicas que persiguen la evitación del resultado producido”<sup>10</sup>.

**4.3.5.** Así mismo, se crea un riesgo jurídicamente desaprobado cuando concurre el fenómeno de la elevación del riesgo, que se presenta “cuando una persona con su comportamiento supera el arrisco admitido o tolerado jurídica y socialmente, así como cuando, tras sobrepasar el límite de lo aceptado o permitido, intensifica el peligro de causación de daño”<sup>11</sup>. (Subrayas nuestras)

<sup>6</sup> Al respecto se puede confrontar la sentencia de 8 de noviembre de 2007, radicación 27388, M.P. Dr. José Leonidas Bustos Martínez.

<sup>7</sup> Cf. Molina Fernández, Fernando, Antijuridicidad penal y sistema de delito, J. M. Bosch, Barcelona, 2001, pág. 378

<sup>8</sup> Véase, entre otras, sentencias de 4 de abril de 2003, radicación 12742; 20 de mayo de 2003, radicación 16636; y 20 de abril de 2006, radicación 22941.

<sup>9</sup> Roxin, Claus, Op. cit., § 24, 45

<sup>10</sup> Roxin, Claus, Op. cit., § 24, 17

<sup>11</sup> Sentencia de 7 de diciembre de 2005, radicación 24696

No puede acogerse la tesis desarrollada por la juzgadora de primer grado, según la cual la causa del siniestro obedeció exclusivamente a una conducta imprudente de la víctima o, incluso, a un caso fortuito derivado de una supuesta fuerza centrífuga que habría impulsado la motocicleta hacia el camión, pues tal argumentación, además de carecer de respaldo técnico en el conjunto probatorio, desatiende por completo los elementos objetivos de juicio que evidencian que fue el procesado, Gustavo Adolfo Colorado Flórez, quien extralimitó el riesgo permitido al invadir parcialmente el carril contrario en un tramo curvo, con doble línea continua, donde la visibilidad y las condiciones de la vía no solo hacían previsible la presencia de otros usuarios, sino que además imponían una mayor exigencia de precaución al tratarse de un vehículo de carga pesada; de acuerdo con el dictamen técnico forense y los testimonios presenciales, la motocicleta transitaba correctamente dentro de su carril al momento del impacto, siendo golpeada por los estribos del camión y luego arrastrada, terminando con el aplastamiento del conductor bajo la llanta trasera izquierda, por lo que resulta inadmisibles pretender trasladar la totalidad de la responsabilidad a la víctima o exonerar la conducta del acusado bajo el ropaje de un evento imprevisible, cuando el desarrollo del accidente y sus consecuencias fatales fueron producto directo de una infracción clara, evitable y plenamente demostrada en juicio.

Por otra parte, es importante recordar que los conductores de las motocicletas actuaban bajo el principio de confianza. Este principio supone que un conductor diligente espera que los

demás usuarios de la vía respeten las normas de tránsito dentro de sus competencias. En este caso, el motociclista no podían prever que el camión invadiría su carril, y aunque conductor de la motocicleta intentó ladear su vehículo para evitar la colisión, dada la amplitud del camión y la necesidad de este último de regresar a su carril, lo que impidió evitar el impacto. Si el señor Colorado Flórez hubiese respetado la señalización de doble línea amarilla y no hubiese invadido el carril contrario, Ferney Rico Taborda y su acompañante habrían continuado su trayecto normalmente, sin importar la velocidad o las condiciones en que circulaban. Ellos se desplazaban correctamente dentro de su vía. Este principio es clave: quien transita por su carril tiene derecho a confiar en que los demás conductores respetarán las normas y mantendrán su propia vía.

*“(...) el principio de confianza legítima tiene lugar cuando quien realiza el riesgo tolerado conforme a las reglas propias de la actividad correspondiente puede esperar que quienes intervienen en esa misma actividad también observen los reglamentos, por eso no se le puede imputar un resultado antijurídico cuando ha interferido un tercero que desatendió la norma de cuidado que le era exigible, o si a pesar de no atenderla esta desatención no fue determinante en tal producto, sino por la injerencia, dolosa o culposa, de un tercero.”<sup>12</sup>*

Una conducta se concibe ha creado un riesgo, si ha entrado en una fase ya no permitida. Para que se entienda si una conducta entraña un riesgo no permitido, se acude a criterios de especie diversa, como, por ejemplo, la actuación al amparo del citado

---

<sup>12</sup> Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Penal. Sentencia SP1720-2019 del 15 de mayo de 2019. Radicado 49748. Reiterando las sentencias del 12 de agosto de 2009. Radicado 32053, del 16 de octubre de 2013. Radicado. 39023 y SP 22 del 22 de junio de 2016. Radicado 42930.

principio de confianza, el cual implica que, en la confluencia de riesgos, en la sociedad compleja en que se vive, no se puede exigir una verificación de terceras personas para que se comporten según las leyes y así emprender la acción de riesgo pretendida, consecuencia de la alta normatización en que la vida moderna discurre.

Ahora si en gracia de discusión se aceptara que la víctima, actuaba en contravía de ciertos deberes de cuidado, es lo cierto que un determinado resultado no es imputable simplemente porque se pruebe que incurrió en desobediencia normativa, sino que, además es necesario que se pruebe la perfecta ilación entre la conducta riesgosa y el resultado producido. Por ello dijo en la sentencia 25211, la Corte Suprema de Justicia: *“c. Si una persona realiza conducta contraria a las normas, pero su comportamiento no es la razón de ser del resultado reprochable, puede invocar el principio de confianza. Afirmar lo contrario equivaldría a admitir la imputación a título de responsabilidad anómala...”*

Así pues, a juicio de esta Sala, han quedado establecidos los elementos que llevan a inferir el compromiso penal del señor Gustavo Adolfo Colorado Flórez en la conducta de homicidio culposo, comoquiera que, de manera imprudente, superó el arriesgo permitido en la conducción de vehículos, al inobservar la regla de tránsito arriba citada,<sup>13</sup> pese a que era previsible la presencia de otros automotores en sentido contrario de la misma vía, y sin embargo, pretextó ser común para él transitar

---

<sup>13</sup> Código Nacional de Tránsito y Transporte. Artículo 60. *“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”*

en ese tipo de carreteras por el centro de la vía, aceptando así su transgresión a la norma.

Con ello, desencadenó el curso causal que derivó en la colisión que provocó la consabida muerte al señor Ferney Rico Taborda, quien conducía en moto por su propio carril.

Así lo confirma la prueba testimonial, incluyendo la declaración de Santiago Cardona Flórez, quien acompañaba al occiso Ferney Rico Taborda en la motocicleta, así como el dictamen del perito en física forense Edwin Enrique Remolina Caviedes. Ambos coinciden en que el camión conducido por Jhon Jairo Osorio Mejía no circulaba dentro de su carril, invadiendo parcialmente el espacio destinado a la motocicleta. Esta conclusión se ve respaldada por las imágenes presentadas durante el juicio, que evidencian que fue el camión, y no las víctimas, quien ocupaba parte del carril contrario, lo que derivó en el accidente fatal.

## **7.1 Dosificación Punitiva**

Al aplicar el sistema de cuartos, como quiera que al procesado no le fueron endilgados agravantes genéricos, y ante la ausencia de antecedentes penales, acorde con lo establecido en el inciso 1º del artículo 61 del C.P. la Sala acudiría al cuarto mínimo de punibilidad, el cual oscilaría entre: a) De 32 hasta 51 meses de prisión; b) De 26.66 hasta 57.49 s.m.m.l.v.; c) De 48 hasta 58.5 meses de privación del derecho a conducir automotores y motocicletas.

Finalmente, en lo que corresponde con la individualización de las penas a imponer al procesado, acorde con los principios de proporcionalidad y razonabilidad, la Sala considera que se debe aplicar la pena mínima, la cual correspondería a 32 meses de prisión, el pago de una multa de 26.66 s.m.m.l.v. y 48 meses de privación del derecho a conducir automotores y motocicletas.

Es de resaltar que la pena de multa que le correspondería pagar al procesado será la equivalente a la de 26.66 s.m.m.l.v. que se encontraban vigentes para el año 2.013, calendas en las cuales ocurrieron los hechos. Además, acorde con lo regulado en el artículo 10° de la Ley # 1.743 de 2.014, dicha multa deberá ser cancelada dentro del término de los 10 días hábiles subsiguiente a la fecha de la ejecutoria del presente fallo de 2ª instancia, en el fondo de la cuenta especial, que según los términos del artículo 42 del C.P. — modificado por el artículo 6° de la Ley # 2.197 de 2.022 — debe de figurar a nombre del Ministerio de Justicia y del Derecho.

Por otra parte en lo que tiene que ver con la dosificación de la pena accesoria de inhabilitación para el ejercicio de derechos y funciones públicas, acorde con lo consignado en el inciso 3° del artículo 52 C.P. se tiene que esa pena en un principio debería corresponder a un tiempo igual al de la pena de prisión, sin exceder el tope de los veinte años; y como quiera que en el presente asunto la pena de prisión impuesta al procesado fue la de dos años y ocho meses de prisión, ello nos quiere decir que la

pena accesoria de marras solamente debería ser por ese mismo lapso.

## **7.2 Subrogados penales**

De igual forma, en lo que concierne con el reconocimiento de subrogados y sustitutos penales, vemos que como consecuencia del monto de la pena de prisión impuesta al declarado penalmente responsable, la cual no excede los cuatro años, sumado a que el delito de homicidio culposo no se encuentra dentro del listado de reatos consagrado en el artículo 68A del C.P. para los cuales se encuentra prohibido el otorgamiento de subrogados y de sustitutos penales, considera la Sala que en el presente asunto se cumpliría con el requisito objetivo exigido por parte del # 1º del artículo 63 del C.P. para la concesión del subrogado penal de la suspensión condicional de la ejecución de la pena.

En consecuencia, la Sala le reconocerá al procesado Gustavo Adolfo Colorado Flórez el disfrute del subrogado penal de la suspensión condicional de la ejecución de la pena, cuya ejecución estará suspendida por un periodo de dos años y ocho meses.

De igual manera, a fin que el procesado pueda hacerse acreedor del subrogado penal de marras, deberá suscribir un acta en la cual se comprometan a cumplir con las obligaciones consagradas en el artículo 65 del C.P. cuyo cumplimiento garantizará mediante la constitución de una caución prendaria,

bancaria o de póliza judicial expedida por una aseguradora, equivalente a un S.M.M.L.V.

Asimismo, se le advierta al procesado, so pena de revocar el subrogado que le fue concedido, que la anterior caución deberá ser constituida dentro de los cinco días hábiles subsiguientes a la última notificación del presente fallo de 2ª instancia.

Finalmente, se informará al acusado y su defensor que, por tratarse de una condena proferida en segunda instancia, en su contra procede la impugnación especial, de conformidad con lo establecido en las sentencias C-792-2014 y T-366 de 2021 proferidas por la Corte Constitucional.

Sin que se precise de más consideraciones, **EL TRIBUNAL SUPERIOR DE ANTIOQUIA EN SALA PENAL DE DECISION**, administrando Justicia en nombre de la República y por autoridad de la Ley,

## **7. RESUELVE:**

**PRIMERO: REVOCAR** por las razones expuestas en esta providencia, el fallo absolutorio proferido por el Juzgado Promiscuo del Circuito de Jericó – Antioquia en favor de GUSTAVO ADOLFO COLORADO FLÓREZ, para en su lugar, **CONDENARLO** como responsable del homicidio culposo que le fuera endilgado por la Fiscalía General de la Nación, imponiéndole la pena de 32 meses de prisión, el pago de una multa equivalente a 26.66 s.m.m.l.v. y a una pena de 48 meses

de privación del derecho a conducir automotores y motocicletas. Así como a la pena accesoria de inhabilitación para el ejercicio de derechos y funciones públicas por el lapso de dos años y ocho meses

**SEGUNDO: ORDENAR** que la pena de multa, acorde con lo regulado en el artículo 10º de la Ley N° 1.743 de 2.014, deberá ser cancelada, dentro del término de los diez días hábiles subsiguiente a la fecha de la ejecutoria del presente fallo de 2ª instancia, en el fondo de la cuenta especial, que según los términos del artículo 42 del C.P. — modificado por el artículo 6º de la Ley # 2.197 de 2.022 — debe de figurar a nombre del Ministerio de Justicia y del Derecho; y a una pena accesoria de inhabilitación para el ejercicio de derechos y funciones públicas por un término igual al de la pena de prisión.

**TERCERO: CONCEDERLE** al procesado GUSTAVO ADOLFO COLORADO FLÓREZ el disfrute del subrogado penal de la suspensión condicional de la ejecución de la pena, cuya ejecución estará suspendida por un periodo de dos años y ocho meses. Para lo cual el procesado deberá suscribir un acta en la que se comprometa a cumplir con las obligaciones consagradas en el artículo 65 del C.P. cuyo cumplimiento garantizará mediante la constitución de una caución prendaria, bancaria o de póliza judicial expedida por una aseguradora, equivalente a un s.m.m.l.v. la que deberá ser otorgada dentro de los cinco días hábiles subsiguientes a la última notificación del presente fallo de 2ª instancia.

**CUARTO:** De acuerdo al artículo 102 del Código de Procedimiento Penal, **ADVERTIR** que una vez adquiera firmeza la presente sentencia condenatoria, dentro del término de 30 días, la víctima del delito podrá solicitar [ante el Juzgado que conoció del proceso en primera instancia] la iniciación del **INCIDENTE DE REPARACIÓN INTEGRAL**, con el cual podrá lograr el resarcimiento de los perjuicios generados con el punible

**QUINTO: REPORTAR** esta determinación a las autoridades respectivas, conforme a lo previsto en el artículo 166 del Código de Procedimiento Penal.

**SEXTO: NOTIFÍQUESE** la presente decisión a las partes, informándole a la Unidad de Defensa que cuenta con el derecho a interponer la impugnación especial atrás aludida, y en los términos que la jurisprudencia fijó, mientras que las demás partes e intervinientes cuentan con la opción paralela de promover el recurso extraordinario de casación.

**CÓPIESE, NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE**

**NANCY ÁVILA DE MIRANDA  
MAGISTRADA**

**(En permiso)  
MARÍA STELLA JARA GUTIÉRREZ  
MAGISTRADA**

**RENÉ MOLINA CÁRDENAS  
MAGISTRADO**

**Firmado Por:**

**Nancy Avila De Miranda**  
**Magistrado Tribunal O Consejo Seccional**  
**Sala 003 Penal**  
**Tribunal Superior De Antioquia - Antioquia**

**Rene Molina Cardenas**  
**Magistrado**  
**Sala 005 Penal**  
**Tribunal Superior De Antioquia**

Este documento fue generado con firma electrónica y cuenta  
con plena validez jurídica,  
conforme a lo dispuesto en la Ley 527/99 y el decreto  
reglamentario 2364/12

Código de verificación:

**80299cb74e69435c002bd76a75897b3e1d77dfa780d28c44d01c20**  
**975a7dd5cb**

Documento generado en 04/07/2025 09:22:20 AM

**Descargue el archivo y valide éste documento electrónico en la**  
**siguiente URL:**

**<https://procesojudicial.ramajudicial.gov.co/FirmaElectronica>**