



SALA PENAL

FICHA DE REGISTRO	
Radicación	05 001 60 00206 2009 81517
Acusado	José Joaquín Delgado Restrepo Conductor del camión con placas TAA-115
Delito	Homicidio Culposo. (Arts. 109 del CP)
Occiso	Jhonatan de Jesús Osorno Velásquez Conductor de Motocicleta Auteco Bajaj Plus, color verde de placa RIB-91-A
Hechos	Carrera 49 con la calle 47, Barrio Araucaria, sector centro, vía pública, Itagüí, Antioquia.
Juzgado <i>a quo</i>	Segundo Penal del Circuito de Itagüí, Antioquia
Asunto	Se dicta sentencia de segunda instancia
Consecutivo	SAP-S-2020-16
Aprobado por acta	Nº 081 de 24 junio de 2020
Exposición	Viernes 26 de junio de 2020; Hora 9:30 am
Magistrado Ponente	NELSON SARAY BOTERO

Medellín, Antioquia, junio veintiséis (26) de dos mil veinte (2020)

1. ASUNTO

Se dicta sentencia de segunda instancia en el proceso adelantado en contra del ciudadano JOSE JOAQUIN DELGADO RESTREPO, por el delito de homicidio culposo.

2. IDENTIFICACION DEL ACUSADO (Arts. 128, 288-1º y 337-1 CPP)

Es el ciudadano JOSE JOAQUIN DELGADO RESTREPO, de mayoría, identificado con la cédula de ciudadanía N° 8.242.774 de Medellín, Antioquia; nacido el 22 agosto de 1942 en Santo Domingo, Antioquia; ocupación conductor, residente en la carrera 63A N°61-15 de Bello, Antioquia; teléfono 4561971.

3. HECHOS, ACTUACION PROCESAL, FALLO IMPUGNADO DE PRIMERA INSTANCIA

Los hechos según el escrito de acusación son los siguientes:

“El 15 de agosto de 2009 siendo aproximadamente las 10:30 horas funcionarios de policía judicial adscritos a la Secretaría de Tránsito de Itagüí acudieron a la carrera 49 con la calle 47, Barrio Araucaria, sector centro, vía pública y procedieron a realizar diligencia de inspección técnica a cadáver

de quien en vida respondía al nombre de JHONATAN DE JESÚS OSORNO VELASQUEZ, quien se identificaba con cédula número 1.128.407.881 y falleció al colisionar el vehículo en el que se desplazaba, tipo motocicleta marca Auteco Bajaj Plus, color verde de placa RIB 91 A, con el camión tipo planchón, color rojo, sin carrocería, con placas TAA-115 de Medellín, conducido por JOSE JOAQUIN DELGADO RESTREPO, portador de la cédula de ciudadanía número 8.242.774 de Medellín, el cual momentos antes, había omitido marcar la señal de pare, existente en el lugar donde sucedieron los hechos.

Según informe pericial de necropsia, concluyó que la muerte de quien en vida respondía al nombre de JHONATAN DE JESÚS OSORNO VELASQUEZ, fue consecuencia natural y directa de shock traumático por lesiones de encéfalo y tórax, producidas por contusión; en resumen: Politraumas contusos con compromiso severo de la cabeza y el tórax. Hipótesis: manera de la muerte: violenta (tránsito), causa de muerte: contundente". (fl. 27 co-1).

El 27 de junio 2017 ante el Juzgado Primero Penal Municipal con Funciones de Garantías de Itagüí, se formuló imputación por el delito de homicidio culposo Art. 109 del CP. No se solicitó medida de aseguramiento. (fl. 24 co-1).

El 7 de diciembre de 2017 se formuló acusación por el mismo delito. (fl.33 co-1).

En la data de 8 octubre 2019 la Juez Segundo Penal del Circuito de Itagüí, Antioquia dictó sentencia condenatoria imponiendo una pena de 32 meses de prisión y multa de 26.66 SMMLV; además, la prohibición de conducir vehículos automotores por el término de 48 meses. (f.126-135, co-1).

4. RECURSO DE APELACIÓN

El abogado defensor, doctor CASTOR ALBERTO CORREA BUSTAMANTE, interpone y sustenta recurso de apelación así:

Huella de frenado: El agente LUIS EDIEL CARRILLO, manifestó en el minuto 17:50 "*la cabina había llegado a la esquina de la calle 47*"; también afirmó: "*había huella de frenado*".

Es decir, en ningún momento manifestó a qué vehículo pertenece la "*huella de frenado*" que según la Juzgadora manifestó ese testigo.

Ha de tenerse en cuenta que existe huella de frenado cuando se deja una marca sobre el pavimento, pero esa marca debe ser de la llanta del vehículo que se analiza, pues de lo contrario no podría llamarse así a lo que se encontró en el lugar del accidente.

El procesado estuvo de acuerdo con el croquis, pero no se percató que había puesto "*huella de arrastre*", cuando según las diapositivas presentadas por la Fiscalía lo que se pudo apreciar era un "*rastrillón*" como producto de la caída de la motocicleta hacia su lado izquierdo.

La Juez manifiesta en el minuto 14:25 la motocicleta transitaba por la mitad del carril izquierdo de la carrera 49, según las fotografías aportadas por la Fiscalía.

Pero, en las declaraciones de los testigos, estos manifiestan que el vehículo tipo camión ya había llegado a la esquina de la calle 47 y había pasado su cabina y que la parte trasera o planchón estaba sobre la calzada derecha de la carrera 49 y dizque había una parte del planchón, aproximadamente un metro sobre la calzada izquierda de la carrera 49.

Podemos apreciar que si la motocicleta transitaba por la mitad del carril izquierdo de la carrera 49 como dice la *a quo*, sería casi imposible que colisionara con el camión, pues ya había pasado la mayor parte de su planchón sobre esa carrera, y una parte aproximadamente estaba acabando de pasar el carril izquierdo.

¿Cuánto podría medir el carril izquierdo de la carrera 49?

Si se dice que el conductor de la motocicleta podría venir por la mitad del carril izquierdo de la carrera 49 ¿acaso omitió el deber de cuidado en el ejercicio de la conducción de vehículos? Si esto es así y venía con el cuidado respectivo, podría haber evitado el accidente en el que se produjo el resultado.

Más aún, cuando se probó que la víctima se encontraba bajo el influjo de sustancias psicoactivas, lo que merma la capacidad psicomotora.

La Juez señaló que la motocicleta iba a una velocidad de 21.1 y 24 kilómetros por hora, según el informe de BERNAL TOBÓN cuando el perito señaló en el minuto 20:45 que “*no es posible determinar la velocidad*”.

¿Cómo entonces se dice que la velocidad de la motocicleta era de esas proporciones?

Huella de arrastre: En el minuto 20:30 se dice “*huella de arrastre*” (no se explica quién lo dice).

Como se dijo anteriormente, la tan llamada “*huella de arrastre*” no es más que un *rastrillón* dejado por el manubrio de la motocicleta que conducía el occiso y dejado cuando se inclinó sobre el pavimento. No fue huella de neumático o llanta de algún vehículo. En resumen, no existe huella de frenado.

Varias son las contradicciones de la Juez, según el censor.

En el minuto 14:25 dice: “*la motocicleta circulaba por el carril izquierdo de la carrera 49*”.

En el minuto 21:27 dice: “*la motocicleta transitaba por el carril derecho de la carrera 49*”.

¿Por cuál de los dos carriles de la carrera 49 transitaba la motocicleta, por el carril izquierdo o derecho?

Sobre la declaración del conductor del taxi, EDGAR DARIO AGUIRRE QUIROZ, testigo presencial de los hechos, que se ingresó como prueba de referencia señaló que el hecho de desaparecer por su propia voluntad no se enmarca dentro de las posibilidades del Art. 438, literal b) del CP, por lo que la declaración no podía tenerse como prueba de referencia.

Si la persona no quería comparecer, debió hacerlo conducir de otra forma para que rindiera su versión.

En cuando al análisis de la entrevista del conductor del taxi EDGAR DARIO AGUIRRE QUIROZ, expresa el impugnante:

Dice la Juez en el minuto 25:03 *"la motocicleta bajaba por el carril izquierdo"*.

Otra vez, se pregunta por cuál carril transitaba la motocicleta.

Como se observa, existen dudas razonables las cuales deben ser apreciadas por la segunda instancia.

Se afirma que la juez desconoció las alegaciones de la defensa.

De la declaración del procesado y de su acompañante ANDRES FELIPE ZAPATA MONTOYA al unísono dijeron que se marcó el pare y miraron hacia el lado derecho, solo vieron el taxi como a media cuadra, por lo que estimaron que tenían tiempo suficiente para cruzar la vía, que en ningún momento observaron la motocicleta, cuando terminaron de cruzar escucharon un fuerte golpe en la parte trasera.

Como puede verse, **al parecer** la motocicleta venía a una **velocidad grande** y al parecer por la parte derecha del taxi que observaron a una media cuadra aproximadamente, de ahí que no hubieran observado el velocípedo.

La víctima también tenía el deber de cuidado, pues ejercía la conducción de un vehículo de este tipo.

Por tal razón, **el resultado es culpa exclusiva de la víctima**, la cual se presenta cuando se violan las obligaciones a las cuales está sujeta la persona que ejerce esta actividad.

Además, **la víctima estaba bajo el influjo de sustancias psicoactivas** (cocaína)

Al ejercer la actividad riesgosa y peligrosa de conducir vehículo automotor en esas condiciones, violó el deber objetivo de cuidado y como producto de ello, confió en poder evitar el resultado dañoso, ya sea para él mismo como para otras personas.

En esas condiciones, **la víctima fue imprudente y negligente en su actuar**, pues al haber consumido dichas sustancias psicoactivas se mermó su comprensión y confió en su pericia.

Cuestiona la defensa que ¿cuál de los conductores faltó al deber objetivo de cuidado? Será el procesado quien ya había pasado casi la totalidad del vehículo por la carrera 49, o será la víctima cuando no se sabe por qué carril transitaba.

Como se analizó, **existen dudas** sobre cuál de los conductores violó el deber objetivo de cuidado.

Por lo expuesto, solicitó se revoque la sentencia proferida y, en su lugar, se absuelva al acusado.

5. FUNDAMENTOS JURIDICOS DEL FALLO DE SEGUNDA INSTANCIA

La Sala dará respuesta a los argumentos del censor; no sin antes hacer un recuento de los testimonios rendidos.

6. LAS DECLARACIONES VERTIDAS EN JUICIO

6.1 Perito físico, JUAN JOSE MARIA BERNAL TOBÓN. (min. 07:54- min 45:14 cd N°2)

Relató que las conclusiones a las que llegó fueron las siguientes: (i) que la velocidad mínima a la que viajaba la moto era entre 22,1 km/h y 24,9 km/h y que para llegar a esa conclusión utilizó la huella de arrastre de la moto que se observa tanto en las fotografías como en el croquis, para lo cual las ecuaciones están basadas en el deslizamiento de cuerpos sobre una superficie; (ii) que no se pudo hallar la velocidad de la moto y del camión en el momento del contacto entre ellas y que por esa razón no se puede hacer un estudio de evitabilidad de un accidente que evidentemente sucedió; (iii) que antes del contacto tanto el camión, como la moto, estaban en movimiento, a pesar de que no se puede determinar la velocidad del camión, si se puede determinar que estaba en movimiento. FISCAL: Qué aspecto es determinante para decir que los dos cuerpos, camión y motocicleta estaban en movimiento. TESTIGO: Para eso necesito el croquis y las fotografías. Que el camión en principio circulaba por la calle 47, la moto circulaba por la carrera 49, se registra en el croquis una huella cuya medida es de 3,50 metros, con una huella de arrastre que inicia sobre la carrera 49 perpendicular a la posición final del camión, en su posición final también. Se muestra que debajo del camión quedó una moto, pero por la forma en que está dibujado uno no sabe si quedó caída sobre su lado derecho o lado izquierdo, solamente mirando el croquis. (20:40) Con este croquis también vamos a mirar lo que se observa realmente en las fotografías. (Se exponen las fotografías una, por una): Con las fotografías se observa un cadáver en la parte de atrás del camión y se observa en la fotografía un cuerpo del occiso, eso no se evidencia en el croquis, pero sí en las fotografías. Tercera foto: se ve que el camión está sobre la calle, 4) el camión iba por el carril derecho. En otra foto la moto está caída en el lado izquierdo, se ve el cuerpo del occiso detrás de las llantas del camión. (24:55) se observa junto a los pies del occiso **se observan unas rayitas en el piso, eso es una huella de arrastre marcada por la moto** y si mira atrás al lado derecho del occiso o al lado derecho del camión se ve también **otra huella de arrastre que llega hasta donde está también el cuerpo del occiso**. En otra foto, se observa la huella que se marca debajo del camión, mire que esa huella está paralela a la posición final del camión (otras fotos) (25:48) Obsérvese **las huellas de arrastre** que hay cerca junto al occiso. Ahí se observa la huella, mire que va perpendicular al camión, hay una que cambia de dirección debajo del camión. JUEZ: esa huella de arrastre es de la motocicleta. TESTIGO: Esa **huella de arrastre que le acabo de marcar señora Juez la marcó la motocicleta**. Juez: Queda marcada como en una "e/e". TESTIGO: Si como en una "e/e", va primero perpendicular al carro y después paralela al carro. Una "e/e" pero con borde curvo. La siguiente fotografía. Esta huella va perpendicular al carro, mire las llantas del carro, la moto está adelante, las huellas van hacia la moto. (27:19) FISCAL: ¿Qué significa perpendicular? TESTIGO: (27:21) con respecto a la dirección del vehículo, si este es el vehículo y esta es la parte de adelante, perpendicular significa que va en el sentido perpendicular al lado del vehículo y paralela significa que va en el sentido en que está el vehículo parte trasera y parte delantera. (27:38) Sigamos, la huella viene aquí y aquí cambia de dirección se va hacia el carro, por debajo, es un cambio de dirección de forma curva FISCAL: ¿Cuál pudo haber sido la causa del cambio de dirección? TESTIGO: La causa del cambio de dirección. Ya lo explico. En esta foto, (30:05) esta huella señora juez es la que registra en el croquis perpendicular al vehículo y la que se observa en esta posición es la que va debajo del vehículo que va en sentido particular, la huella de arrastre, vea aquí cambiando. (30:33) FISCAL:

¿Esa huella a quién pertenece? TESTIGO: **todas esas huellas de arrastre son de la moto.** (30:39) Qué fue el análisis en este caso: resulta que antes del accidente, el hecho que haya una huella de arrastre como lo muestra el croquis y las fotografías, **una huella de arrastre antes de hacer contacto al lado derecho del camión significa que, esas huellas de arrastre se da cuando las motos caen y sus partes sobresalientes como manubrios, palancas de freno, las partes más sobresalientes de la moto se arrastran sobre la vía y marcan una huella de arrastre metálico sobre la vía.** (31:17) para que esas huellas de arrastre se den, eso significa que la moto debe estar en movimiento. O sea que para que esta situación de que la huella este antes de la moto meterse debajo del carro, **significa que la moto primero cayó y después se metió debajo del carro;** cuando se metió debajo del carro, la moto cambió de dirección, ese cambio de dirección se debe a que el camión estaba en movimiento y con su troque la empujó en una dirección contraria, ¿Que sucedió? En el momento del contrario va a suceder lo siguiente, la moto va en movimiento y el camión también en movimiento, y eso es lo que genera la forma curva de la huella de arrastre y es lo que va cambiando de dirección, la moto cuando está en contacto directo con el carro se va arrastrada, pero ya empujada por el camión en movimiento y en dirección paralela al movimiento del camión. Ese movimiento en dirección paralela del camión cuando el camión con el troque trasero empuja la moto en la misma dirección eso es lo que me indica que el camión estaba en movimiento antes de la colisión. (32:24) ¿Qué sucede también? Que la moto cuando golpea el camión que va sobre la carrera 49 ella se desliza y cuando hace contacto con el camión detiene su movimiento por el contacto con el camión y después de que tiene contacto con el camión, mientras hace la huella curva, ya el camión se la lleva en ese sentido. Si asumiéramos una velocidad súper alta, la moto se hubiera metido debajo del camión, hubiera seguido derecho, pero en este caso vemos la fotografía que esto realmente no sucedió. Suspendió su movimiento en dirección de la carrera y luego se empezó a mover en dirección de la calle, por efecto de que el camión la golpeó con el troque trasero, por eso es (33:20) que una de las conclusiones del informe pericial es que **los dos vehículos están en movimiento en el momento del contacto**, sin poderse determinar la velocidad del camión, ¿por qué? Porque resulta que, si miramos tanto el croquis y las fotografías, no se observan huellas del camión, huellas de frenada, huellas de arrastre, alguna huella del camión, no hay ninguna, entonces mientras el camión se detuvo y empujó la moto, no es posible desde el punto de vista de la física determinar en qué momento pisó el freno, si estaba frenando antes o después, no puedo saber cómo fue la desaceleración del vehículo. (34:25).

(34:32) FISCAL: ¿A qué otras conclusiones llegó? TESTIGO: (36:06) (observando una fotografía) El contacto fue entre las ruedas, si usted observa la huella fue marcada por la moto y la moto estaba dentro de la dos llantas, o sea, el contacto de alguna manera fue cuando la moto estaba dentro de las dos llantas, y ambos vehículos estaban en movimiento, la otra conclusión (...) (36:03) Obsérvese en esta fotografía que esta huella de arrastre, antes que se haga el cambio de dirección empieza justamente en la línea divisoria de carril, entonces, como la moto cae a su lado izquierdo, porque esa es la posición que tiene en su posición final, ella no se voltio debajo del camión, ¿eso que significa', que para que ella caiga de su lado izquierdo, la moto tiene que ir al lado derecho de esa raya, ella no puede estar sobre la raya y caer, sino que tiene que estar al lado de la huella, me explicó, si esta es la raya y la huella de arrastre empieza en esta posición, yo no puedo estar aquí y caer así, eso no sucede, o sea la moto si cayo a la izquierda estaba a la derecha de la línea, por eso esta parte está en la conclusión de que **la moto iba por el carril derecho antes de caer** y empezar a marcar la huella de frenada (37:18)

(37:23) Hay que tener en cuenta una cosa, que la suspensión del movimiento fue por el contacto con el carro, y el contacto con el carro no dejó que la moto siguiera hacia adelante, ahí hubo una pérdida de velocidad, la única longitud de huella que tengo antes del contacto, es una huella de arrastre de 3,50 metros, entonces, si la moto se hubiese detenido debajo del carro detenido, y en ese momento la impacta, esa es la forma en que estoy haciendo el cálculo, pero ya les expliqué ahora que eso no fue así la moto detuvo su movimiento. Si hubiera considerado que se detiene la velocidad es igual entre 22,1 y 24, 9, pero como realmente la moto no está detenida, sino que el carro la detuvo durante el contacto la detuvo, esa velocidad es mayor que esa, cuanto mayor, no lo puedo saber, porque eso significaría primero no tengo los daños, pero así tuviera los daños, no tengo pruebas experimentales que me permitan definir qué energía tiene que absorber la moto para detenerse en ese contacto y coger otra moto y estrellarla de la misma manera bajo las mismas circunstancias es muy complicado. (38:56) Por eso se dice que es mayor. Cuánto no sé, solo puedo decir que es un valor por encima de eso, tampoco hay una destrucción muy grande de la moto. Hay que verificar daños con velocidad. FISCAL: Según su afirmación, posiblemente la velocidad de impacto haya sido superior a 24,9 Km/h. TESTIGO: porque la moto se detuvo con el vehículo. La moto detuvo su movimiento con el contacto, o sea frenó con el vehículo. La energía cinética que llevaba el vehículo se convirtió en daños, si no se choca sigue derecho. Durante el contacto la moto detuvo su movimiento que se ve en la curva de la huella. Eso significa que se detiene el movimiento. Si eso no hubiese sido así la moto pega y se va derecho, la forma de la curva hubiera sido recta. La forma no es recta, es ovaladita. (41:53)

(41:53) **CONTRINTERROGATORIO:** ABOGADO: Manifiesta usted que la huella de arrastre luego, es de forma oblicua (el testigo corrige y dice curva) curva, si miramos esa foto que hay proyectada vemos que la huella de arrastre sigue la dirección de la pintura que hay en la mitad y forma un ángulo recto. Cómo se explica la afirmación hecha por usted teniendo en cuenta esa fotografía. (42:55) TESTIGO: La situación es la siguiente, si observamos bien, señora Juez, resulta que la moto inicialmente está marcando una sola huella, pero después de esto viene esta huella acá, y viene esta huella acá, o sea hay un cambio de dirección, ese cambio de dirección no es recto, obsérvese este viene aquí, aquí hay una forma curva, si, el ángulo no es recto como lo está manifestando, ahora, si ustedes vienen aquí hay una, dos, tres huellas, y ustedes se preguntarán ¿por qué hay tres huellas?, porque hay diferentes contactos del vehículo con la parte trasera, señora juez, que le hace diferentes contactos con el vehículo y a diferentes tiempos, eso es lo que muestra como tal el accidente, si observamos la continuidad de esta huella, esta huella que se continua con esta que es marcada por la misma pieza, estas otras huellas son marcadas por otras piezas de la moto, las huellas de arrastre no se marcan con un solo elemento, se pueden marcar con varios elementos dependiendo, de cómo se marque, **lo puede marcar el manubrio, lo puede marcar la palanca de cambios, no sé qué habrá al lado derecho o izquierdo de una moto, no manejo moto, pero esas partes sobresalientes son las que marcan la huella** y no hay solamente una, hay varias de esas partes sobresalientes, por eso si usted mira aquí hay tres huellas, y dependiendo de cómo se van marcando la huella y cómo son los movimientos durante el contacto se van marcando de manera diferente.(44.50). JUEZ: ¿esa es la fotografía DSC02298? TESTIGO: Si. (47:20) JUEZ: ¿La defensa tiene algún reparo de que ingrese el informe de física forense? DEFENSA: Ninguno.

6.2 ANDRES FELIPE ZAPATA MONTOYA, acompañante del conductor del vehículo. (min. 52:21 a min 01:07:18 cd N°2)

Íbamos a entregar un viaje de la ferretería, ese día íbamos el conductor Don José y el otro ayudante que íbamos en el carro, íbamos en la Cámara de Comercio, íbamos a pasar el seguro, ese día había llovido, en esas bajaba un taxi, pero iba a media cuadra más o menos; yo iba en la mitad del carro y el otro ayudante iba en la ventanilla del lado derecho, entonces en esas a media cuadra, entonces, nosotros le dijimos a don José que sacara el carro, ese día había llovido inclusive, don José sacó el carro cuando el sacó el carro, ya íbamos a terminar de pasar la calle, cuando sentimos el estruendo en la parte de atrás de la carrocería, cuando nos bajamos ya el muchacho ya había fallecido.

La moto en ningún momento la vimos, de pronto venía detrás del taxi, se salió, nosotros en ningún momento la vimos, cuando sentimos fue el guarapazo. El taxista frenó y ya. Estaba nublado y la calle estaba mojada, porque había llovido en la mañana.

FISCAL: ¿La maniobra que hizo el conductor en la esquina?, Normal, don José sacó el carro, nosotros le dijimos: saque el vehículo, porque el taxi, iba retirado, ninguna maniobra hizo don José, el sacó el carro y ya. FISCAL: ¿A qué velocidad iba don José? Normal, suavcito. En el pare, hicimos un pare, porque había un pare. Antes de cruzar la vía hizo el pare don José. El carro iba pesado, no sé con cuantas toneladas. La motocicleta era una vespa.

6.3 CARLOS MARIO CARDONA, Agente de tránsito de Itagüí. Realizó la entrevista al testigo presencial (min 01:28:54 a min. 01:44:38 cd N°2)

(01:31:55) TESTIGO: Ese día hubo una muerte en accidente de tránsito en la carrera 49 con calle 46, 47. Cuántos carriles conforman esa vía: Dos (2). ¿Ha tenido alguna variación al día de hoy? TESTIGO: No. FISCAL: Describa la intersección. TESTIGO: Vía con dos carriles con material asfáltico. Había buena visibilidad. Hora: 9.30 am; FISCAL: Cómo se enteró. TESTIGO: PONAL llamó al tránsito, se encuentra una motocicleta y un camión tipo planchón, la prelación vial la tiene la carrera 49 en ese tiempo y aún permanece. FISCAL: ¿Que señal de tránsito? TESTIGO: Señal de pedestal de pare sobre la calle 47, lado derecho. El camión transitaba por la calle 47 y la motocicleta por la carrera 49. Cuando yo llego está la policía judicial. El Comandante de turno, JAIME PULGARIN, me indica que hay un testigo, un taxista que presencié los hechos, él me da una versión, la plasmé en una entrevista, procedo a tomar la versión. (01:40:26) Lee la entrevista que rindió EDGAR DARIO QUIROZ, conductor del taxi, testigo presencial. (01:42:08) **FISCAL: Señora juez solicito se ingrese este documento como prueba de referencia.** JUEZ: Ya habíamos discutido esa parte y creo que no hay discusión, ingresa como prueba de referencia la entrevista de EDGAR DARIO QUIROZ. (01:43:01) continúa el interrogatorio. FISCAL: ¿Recuerda cómo era el aspecto del tiempo? TESTIGO: **Era un día soleado, estaba la bien. El piso estaba seco.** (01:44:38) JUEZ: La defensa (01:44:39) DEFENSOR: Sin preguntas señorita.

6.4 **PRUEBA DE REFERENCIA:** (min.01:10:01-min.) El Fiscal sustentó la solicitud de prueba de referencia, ante la imposibilidad de ubicar al testigo (indisponibilidad del testigo), pese a los indistintos actos de investigación realizados. (01:20:19) JUEZ: Se corre traslado de esa solicitud al señor defensor. (01:24:42) JUEZ: Señor defensor. (01:25:20) DEFENSOR: Si señora Juez, conozco la entrevista no hay objeción. (01:25:22) JUEZ: Tiene algún reparo para que ingrese como prueba de referencia, (Interrumpe Defensor: No ninguno) teniendo en cuenta que fue imposible encontrar al testigo. (01:25:28) DEFENSOR: Ninguno señorita. JUEZ: vamos a

atender la solicitud del señor delegado y se ingresa la entrevista a través de CARLOS CARDONA, teniendo en cuenta la sentencia citada en referencia de la CSJ rad. 27.477 MP. Augusto Ibáñez de 2 de marzo de 2008 y posteriores. Señor Fiscal puede llamar al testigo MAURICIO CARDONA (01:26:27)

6.5 Patrullero LUIS EDIEL CARRILLO OJEDA. (min 01:41:30 a min. 01:59:35 cd N°3)

FISCAL: Usted se encontraba en el lugar cuando el hecho o como llegó: TESTIGO: Reportó tránsito. FISCAL: Al cuanto tiempo llega. TESTIGO: 5 minutos. FISCAL: ¿Quién lo acompañaba y en qué llegaron? TESTIGO: Un compañero, en una motocicleta. FISCAL: Cómo era el lugar de los hechos: TESTIGO: Hay buena visibilidad, son 9 am todo se observa, pero por ser día sábado no es tan concurrido el lugar. FISCAL: Cómo son las vías en el lugar donde se dio el hecho; qué características tiene. TESTIGO: la carrera 49 es principal de aquí de Itagüí, al lado de una clínica un hospital, FISCAL: ¿Qué sentido tiene esa vía la carrera 49? TESTIGO: sentido sur-norte. FISCAL: ¿Cuántos carriles? TESTIGO: Dos carriles. FISCAL: ¿El hecho se presentó sobre la carrera 49 o sobre qué parte específica? TESTIGO: El hecho se presenta exactamente en la carrera 49 con calle 47. FISCAL: ¿Esto es en la intersección? TESTIGO: En la intersección, entre las dos. FISCAL: ¿y la calle 47 qué sentido tiene esa vía o tenía para ese momento? TESTIGO: Occidente-Oriente. FISCAL: ¿Como eran las características de la vía, tenía señalización, huecos, para esa fecha? TESTIGO: Huecos no se observan, tiene una característica en la calle 47 en la esquina hay un aviso de *Pare*. FISCAL: Qué fue lo que usted vio cuando usted llegó al lugar de los hechos. TESTIGO: (01:43:25). Cuando llego al lugar de los hechos observo un camión donde cargan unas varillas, color verde y debajo del vehículo se observa en la parte de atrás, hay una persona que está en el piso con sangre, sin ningún tipo de movimiento y una motocicleta Auteco, color verde, debajo del camión, el cuerpo está atrás de las llantas; pero, el camión ya ha avanzado, el camión está ubicado sobre la carrera, FISCAL: ¿Sobre la carrera o sobre qué vía estaba el camión? TESTIGO: el camión queda sobre la carrera, o sea, él logra pasar. FISCAL: ¿Por qué ruta transitaba el camión? TESTIGO: El camión, la ruta que viene sobre la calle 47, pero en el momento en que yo ya llego al lugar, ya el camión ha rebasado parte de esa vía la carrera 49. FISCAL: Ah sobre la carrera 49. En qué sentido queda el camión. TESTIGO: El camión queda con el sentido de la calle, que es sentido, occidente-oriente. FISCAL: ¿y la motocicleta, usted pudo verificar qué sentido llevaba, por dónde transitaba la motocicleta? **TESTIGO: Se observa, hay un frenado de la moto, por lo cual se puede determinar, que la moto va sobre carrera 49 sentido sur- norte** FISCAL: ¿Por qué usted dice que la carrera 49, era una vía doble carril, por cuál de los dos carriles transitaba la moto, por el carril derecho, por el carril izquierdo? TESTIGO: (01:45:18) Eso no lo podría determinar doctor, toda vez que cuando yo llego al lugar de los hechos ya la moto estaba debajo del camión. PREGUNTA: **¿Y, la huella de frenada que usted dice era supuestamente de la moto, estaba en cuál de los dos carriles?** TESTIGO: (01:45:34) En el carril izquierdo, doctor, entre el carril izquierdo, pues yo no tengo claridad, tendría que ver las imágenes, teniendo en cuenta que son 9 años del hecho a la fecha. FISCAL: ¿Cuál fue su actividad funcional, ¿cuál fue su función? TESTIGO: Llegamos al lugar de los hechos hago el reporte a la central de radio, para que la central de radio, coordine la llegada de las unidades de tránsito, se acordona el lugar y esperamos hasta que lleguen los funcionarios de tránsito. FISCAL: ¿Usted verificó si había testigos? TESTIGO: Sí, un taxista, no recuerdo el nombre. Lo que yo hago es informarle al tránsito, solicitarle los datos al señor. FISCAL: ¿A cuánto tiempo llegan los guardas de tránsito? TESTIGO: eso es en forma inmediata. A los 5 minutos. FISCAL: ¿En qué estado se

encontraba el conductor? De impacto. FISCAL: ¿Estaba solo o con otras personas? R/ Iban unas personas en la cabina. Había buena visibilidad. El estado del tiempo, exactamente no recuerdo. **Tengo claridad que no estaba lloviendo.** El clima normal. Da lectura al informe. (01:53:34).

(01:53:40) CONTRAINTERROGATORIO: ABOGADO: ¿Manifestó usted que el camión ya había avanzado un poco? TESTIGO: Si doctor. ABOGADO: ¿En qué sentido hace esta manifestación, ya había avanzado de dónde hacía dónde, en qué posición se encontraba? TESTIGO: Lo que uno puede determinar por la posición del camión es que él lleva la dirección de la calle occidente-oriente, cierto! Y él ha pasado parte de la vía de la esquina, la esquina de la intersección, el camión ya, para cuando yo llego ya está sobre la carrera. Me hago entender doctor, el vehículo lleva la dirección de la calle, en la esquina ya viene es la intersección de la carrera, el camión ya ha avanzado, cuando yo llego al lugar ya está es sobre la carrera, con ese mismo sentido de la calle, pero sobre la carrera. ABOGADO ¿Pero, estaba todo el camión sobre la carrera o parte del camión y en la mitad de la vía o? TESTIGO: El vehículo está sobre toda la carrera, porque es que el camión tiene un tamaño, es bastante largo, entonces el va a cubrir todo el espacio, casi todo el espacio de la carrera, no podría determinar exactamente cuánta distancia, tendría que ver la imagen, pero el sí había pasado la intersección. Antes de llegar a la carrera 49 sentido occidente-oriente, esa parte cuando yo llego ya el accidente, esa parte está sobre la carrera, no sobre la calle (01:55:35) ABOGADO: Correcto. Manifestó usted que el clima era normal y no había lluvia. TESTIGO: No recuerdo que haya algo anormal. ABOGADO: ¿No notó usted o se dio cuenta si el piso, la vía se encontraba húmeda? TESTIGO: No. (01:56:19). ABOGADO: Manifestó usted que observó un frenado de la moto, qué clase de frenado? (01:56:31) TESTIGO: Lo que uno puede determinar es que la moto viene en dirección sur-norte, considero que al observar el camión él frena, cierto Ese es el frenado de la moto, la distancia, la medida, no, pero si se alcanza a mirar sobre el piso. (01:56:46).

(01:57:09) JUEZ. Usted dice que necesitaría ver las imágenes para determinar en qué lugar exacto estaba el camión TESTIGO: si se hace necesario, si doctora. O sea para recordar de ese tiempo JUEZ: Cuando usted dice que el camión está sobre la carrera es porque está en la intersección de la calle con la carrera o como si hubiera TESTIGO: Vamos sobre la calle 47, sentido Occidente Oriente, en la esquina es la intersección, antes de llegar al hospital; el camión queda ubicado o yo encuentro el accidente sobre la carrera, si se observa que lleva esa dirección ese camión, pero no queda exactamente en la intersección. JUEZ: Cuando usted dice que el camión queda ubicado sobre la carrera quiere decir que el camión se salió de su sentido oriente-occidente?. TESTIGO: El lleva la ruta, de pronto no me he hecho entender, en el sentido que la intersección terminaría para mí en la esquina JUEZ: Si. TESTIGO: Es la misma ruta, pero yo ya la determino como la carrera 49 y es sobre esa vía, claro con la misma calle, porque llegaría hasta al otro lado, pero el camión queda es sobre la carrera con esa misma dirección oriente-occidente, pero no queda sobre la calle 47, él ya ha rebasado parte de la carrera de la calle. JUEZ: Usted dice que es en la esquina de un hospital? TESTIGO: En la esquina de un hospital, o sea la esquina del hospital queda al frente. JUEZ: ¿Queda antes de la esquina del hospital? TESTIGO: antes de la esquina del hospital. (01:59:35)

6.6 JAIME ENRIQUE GIRALDO BEDOYA, Trabaja en la secretaría de movilidad adscrita al municipio de Itagüí. Su función fue ayudar a tomar las medidas a la escena. No elaboró el plano topográfico, ni el informe. (min. 02:04:24 al min. 02:31:11 cd N°3)

(02:04:40) TESTIGO: Tuvimos conocimiento de un accidente de tránsito en la carrera 49 con calle 47 de esta localidad. FISCAL: ¿Por qué medio tuvo conocimiento? TESTIGO: Por medio de la central nos hicieron una llamada telefónica. FISCAL: Cuando recibe la llamada al cuanto tiempo llegan. TESTIGO: 5, 10 minutos. FISCAL: ¿Cuántos integrantes de tránsito llegaron? TESTIGO: Somos un grupo de policía judicial de 5, 6 integrantes. JAIME OROZCO, SILENA CARDONA, CARLOS MARIO CARDONA, JAIME ALBERTO PULGARIN y mi persona FISCAL: JAIME ALBERTO PULGARIN, ¿Dónde se encuentran? TESTIGO: se encuentra fuera del país. FISCAL: ¿Funciones? TESTIGO: Funciones de policía judicial, actos urgentes. (...) FISCAL: ¿Recibieron la noticia y a dónde llegaron? TESTIGO: SEÑOR Fiscal llegamos a la carrera 49 por calle 47, es una zona céntrica de acá del municipio, nos encontramos con dos vehículos los cuales había. FISCAL: Es suficiente. (02:07:23) FISCAL: Usted como funcionario de tránsito como representante de tránsito, antes de ser policía judicial le puede describir a la señora juez el lugar, ¿cómo es? (02:07:42) TESTIGO: Según se hizo un reconocimiento a la vía ese mismo día que está ahí en los documentos, es una vía, la 49 consta de una calzada con dos carriles, estaba demarcada para ese entonces, la carrera 49 opera en sentido sur norte, dos carriles y la calle 47 en ese momento por donde transitaba el camión estaba en sentido Occidente Oriente. FISCAL: ¿Cuántos carriles tiene la calle 47? TESTIGO: La calle 47 dos carriles en el sentido occidente-oriente. JUEZ: ¿Tenía doble sentido? TESTIGO: para el momento de los hechos la vía era reversible, desde donde sale el camión al llegar al hospital Rafael, en la esquina se convertía en doble sentido vial, para esa época era la vía era Occidente Oriente. ¿Cómo era la señalización de tránsito en ese lugar específico? TESTIGO: En ese momento se encontraba una señal de pedestal en la calle 47 con carrera 49. Y la demarcación vial? R/ No había señalización de piso demarcada correctamente. La carrera 49 si ha tenido señalización de división de carriles. FISCAL: ¿En ese momento que llegó qué observó? TESTIGO: (02:11:48) Cuando llegamos al sitio nos encontramos un vehículo tipo camión planchón, color verde y una motocicleta Auteco plus que se encontraba debajo de este vehículo y un cuerpo sin vida, de la parte posterior de los troques de este vehículo, o sea, en la plataforma lo que llamamos nosotros el voladizo posterior que comprende: desde el troque trasero hacia la parte de atrás era del camión, el cuerpo sin vida, se encontraba debajo de este planchón. (02:12:18) FISCAL: ¿La parte delantera de este vehículo ya había sobrepasado la carrera 49 o no la había sobrepasado? TESTIGO: No, en el momento no la había sobrepasado iba llegando a la esquina. FISCAL: ¿Y la parte trasera qué cantidad de vía de la carrera 49 ocupaba? TESTIGO: Estaba ocupando el segundo carril sentido sur-norte, el segundo carril izquierdo bajando. FISCAL: Estaba ocupando, es decir, ocupaba el primero y segundo carril. TESTIGO: Si, parte del segundo, porque como es un camión de todas formas es un vehículo. (02:13:08) FISCAL: Como era la visibilidad en la intersección. TESTIGO: No había obstáculos que le impidiera. FISCAL: Para la motocicleta cómo era la visibilidad. TESTIGO: era una visibilidad buena, una vía amplia, de dos carriles. Visibilidad correcta. FISCAL: ¿Las características climáticas? TESTIGO: Era un día soleado, buen clima, se encontraba la carpeta asfáltica seca, la vía se encontraba en óptimas condiciones para esa fecha. (02:14:47) FISCAL: ¿Qué huellas encontró en relación con los dos vehículos? TESTIGO: En el croquis o el plano topográfico que realizó el compañero JAIME PULGARIN, se encuentra una huella de arrastre que mide 3,50. FISCAL: ¿Qué vehículo la dejó? TESTIGO: La motocicleta. Estaba marcada sobre la carrera 49 cuando la motocicleta ve el obstáculo, frena, se va resbalada y deja esa marca en la carpeta asfáltica. FISCAL: Usted pudo verificar el punto de colisión de la huella de arrastre, en qué punto del camión impacto la motocicleta. TESTIGO: Si mal no recuerdo, nosotros no, no se veía un punto específico, porque la motocicleta se va

resbalada, esta motocicleta ingresa por la parte inferior del vehículo, ahí es cuando los troques traseros, sobrepasan la motocicleta que la daña y al cuerpo a la víctima, el hoy occiso. FISCAL: ¿Usted pudo establecer quiénes fueron testigos del hecho? TESTIGO: No señor, mi compañero CARLOS CARDONA fue quien se encargó de la lista de testigos. Ahí había otros señores, los acompañantes del conductor del vehículo, en el momento ellos no quisieron servir de testigos. El taxista fue el testigo presencial. La fijación fotográfica la realizó JAIME OROZCO. El plano topográfico está acorde a como fueron los hechos. FISCAL: ¿En su condición de autoridad de tránsito la responsabilidad vino de parte de quién? TESTIGOS: Uno tiene su concepto, una posible hipótesis, **es evidente que hay una señalización de pare y la prelación la tiene la moto sobre la carrera 49**, el vehículo cruzaba. FISCAL: ¿la responsabilidad deviene de cuál de los vehículos? TESTIGO: El camión. FISCAL: La velocidad. TESTIGO: La velocidad es de 30 km/h, porque estaba cerca de un hospital. (02:22:10)

(02:22:30) CONTRAINTERROGATORIO: ABOGADO: Manifestó usted que la parte trasera del vehículo todo camión estaba ocupando los dos carriles de la carrera 49. Y que la parte delantera no había pasado del todo. A qué se refiere con estas dos objeciones. TESTIGO: El vehículo tipo camión estaba traspasando la intersección, cierto. La parte trasera estaba ocupando los dos carriles, una parte el carril del lado derecho bajando y la otra parte iniciando el carril secundario que es el carril izquierdo, la parte posterior y delantera del vehículo, porque el vehículo no había llegado completamente hasta la esquina, está la cabina que ocupa una zona del carril derecho bajando y la parte del planchón que inicia ocupando esa zona del carril derecho bajando, la parte posterior que ocupa el carril izquierdo bajando, eso fue lo que no me alcanzaron a entender bien. ABOGADO: Le colaboró al agente JAIME ALBERTO PULGARIN en tomar las medidas y hacer el croquis. ABOGADO: ¿Porque en dicho croquis aparece que la cabina ya había avanzado más de la carrera 49, de la esquina de la carrera 49 con calle 47? TESTIGO: Este era el plano que levantó el agente PULGARIN, otra cuestión es que hay un registro fotográfico ahí se evidencia más claramente. ABOGADO: Quiere decir usted que entre los dos no hay coincidencias. R/. Yo no lo realicé. Yo simplemente fui el cadenero, el ayudante de la persona que hizo este plano topográfico y esa persona no se encuentra en el país. ABOGADO: ¿Usted manifestó que el día estaba soleado, pero en el informe de tránsito dice que la vía estaba húmeda? TESTIGO: Yo no realicé ni el plano, ni el informe. El día estaba soleado, en buenas condiciones, la fotografía lo demuestra. (02:31:11).

7. RESPUESTA A LOS ARGUMENTOS DEL CENSOR.

Primer cuestionamiento: Dice el censor que LUIS EDIEL CARRILLO, en el minuto 17:50 afirma: *“la cabina había llegado a la esquina de la calle 47”*, también dice *“había huella de frenado”* pero no manifiesta a qué vehículo pertenece la huella que, según la juzgadora, manifestó este testigo.

Ha de tenerse en cuenta que existe huella de frenado, cuando se deja una marca en el pavimento, pero esa marca debe ser la llanta del vehículo que se analiza, pues de lo contrario no podría llamarse así a lo que se encontró en el lugar del accidente.

El señor DELGADO RESTREPO manifestó que estaba de acuerdo con el croquis levantado inicialmente en el sitio del accidente y no se percató que allí se consignó *“huella de arrastre”* cuando realmente es un *rastrillón*.

Lo primero que se aclarará es que la entrevista del testigo, patrullero LUIS EDIEL CARRILLO OJEDA se encuentra en el minuto 01:41:30 al minuto 01:59:35 del cd N° 3, no es cierto que su atestación se dio en el minuto 17:50 como lo afirmó el censor y tampoco es cierto que haya afirmado que *“la cabina había llegado a la esquina de la calle 47”*.

Basta con revisar su testimonio para colegir que si bien fue impreciso para suministrar la ubicación del camión, siempre reiteró que estaba sobre la carrera 49, por su gran tamaño. Adicionalmente ante las preguntas aclaratorias de la juez refirió: *“pero el camión queda es sobre la carrera con esa misma dirección oriente-occidente, pero no queda sobre la calle 47, él ya ha rebasado parte de la carrera de la calle”*.

Es decir, en ningún momento declaró que la *“cabina había llegado a la esquina de la calle 47”*, argumento más que falaz.

Adicionalmente dijo el experto que **una huella de arrastre antes de hacer contacto al lado derecho del camión significa que, esas huellas de arrastre se dan cuando las motos caen y sus partes sobresalientes como manubrios, palancas de freno, las partes más sobresalientes de la moto se arrastran sobre la vía y marcan una huella de arrastre metálico sobre la vía.** (31:17)

Es decir, que la censura simplemente corrobora la manifestación del testigo perito. La huella de arrastre es el *“rastrillón”* que deja la moto en el suelo, pro sus partes más sobresalientes, entre las cuales está el manubrio, que por virtud de la fuerza de inercia sigue en movimiento, pero ya en el suelo.

No hay impugnación. Hay corroboración de la pericia.

De todas maneras, sobre el punto de la *“huella de frenado”* es un aspecto que se analizará en detalle más adelante.

En segundo lugar, dice el apelante que el testigo habló de una huella de frenado, pero no precisó a qué vehículo pertenecía.

Debe indicarse que el testigo contestó: *“Se observa, **hay un frenado de la moto, por lo cual se puede determinar, que la moto va sobre carrera 49 sentido sur-norte”***. Posteriormente, es el Fiscal quien habla de huella de frenado cuando le pregunta: *“¿Y, la huella de frenada que usted dice era supuestamente de la moto, estaba en cuál de los dos carriles? TESTIGO: (01:45:34) En el carril izquierdo, doctor (...)”*.

Entonces, el declarante contó sobre un frenado de moto que observó en el lugar de los hechos y que lógicamente se refiere a la motocicleta involucrada.

Segundo cuestionamiento: Dice el censor que el testigo, funcionario de tránsito JAIME GIRALDO BEDOYA, afirmó en el minuto 19:09 *“la mayor parte del camión ya estaba en la esquina de la calle 47 y la parte trasera o planchón, en su mayor parte, ya estaba sobre el carril derecho de la carrera 49, y un metro, aproximadamente, del carril izquierdo de la carrera 49”*

Aquí podemos analizar que dicho vehículo tipo camión ya se encontraba prácticamente al otro lado de la carrera 49, cuando se produjo la colisión.

Sobre la posición del camión explicó el declarante lo siguiente, de manera textual:

“(02:11:48) TESTIGO: cuando llegamos al sitio nos encontramos un vehículo tipo camión planchón, color verde y una motocicleta auteco plus que se encontraba debajo de este vehículo y un cuerpo sin vida, de la parte posterior de los troques de este vehículo, o sea en la plataforma lo que llamamos nosotros el voladizo posterior que comprende: desde el troque trasero hacia la parte de atrás era del camión, el cuerpo sin vida, se encontraba debajo de este planchón.(02:12:18) FISCAL: La parte delantera de este vehículo ya había sobrepasado la carrera 49 o no la había sobrepasado? TESTIGO: No, en el momento no la había sobrepasado iba llegando a la esquina. FISCAL: ¿Y la parte trasera qué cantidad de vía de la carrera 49 ocupaba? TESTIGO: Estaba ocupando el segundo carril sentido sur-norte, el segundo carril izquierdo bajando. FISCAL: Estaba ocupando, es decir, ocupaba el primero y segundo carril TESTIGO: Si, parte del segundo, porque como es un camión de todas formas es un vehículo. (02:13:08)

Luego, en el conainterrogatorio aclaró:

(02:22:30) CONTRAINTERROGATORIO: ABOGADO: Manifestó usted que la parte trasera del vehículo todo camión estaba ocupando los dos carriles de la carrera 49. ¿Y que la parte delantera no había pasado del todo, a qué se refiere con estas dos objeciones? TESTIGO: El vehículo tipo camión estaba traspasando la intersección, cierto. La parte trasera estaba ocupando los dos carriles, una parte el carril del lado derecho bajando y la otra parte iniciando el carril secundario que es el carril izquierdo, la parte posterior y delantera del vehículo, porque el vehículo no había llegado completamente hasta la esquina, está la cabina que ocupa una zona del carril derecho bajando y la parte del planchón que inicia ocupando esa zona del carril derecho bajando, la parte posterior que ocupa el carril izquierdo bajando, eso fue lo que no me alcanzaron a entender bien.

Como se ve el testigo, explicó que el vehículo camión no había traspasado la carrera 49; que la parte trasera prácticamente ocupaba los dos carriles de esta vía, precisando que era la plataforma o voladizo que comprendía el troque trasero; es decir, el planchón.

En ningún momento el testigo averó que el camión estaba del otro lado, su relato se centra en aclarar que la parte trasera del camión prácticamente ocupaba los dos carriles de la carrera 49 por su troque trasero, plataforma o voladizo, refiriéndose al planchón del vehículo.

Más aún, el registro fotográfico (fl. 50 co-1) ni el croquis o dibujo fotográfico FPJ 17 (fl. 53 co-1) evidencian que el vehículo tipo camión ya había pasado completamente la carrera 49.

Tercer cuestionamiento: Dice el censor que la señora Juez manifiesta en sus apartes, en el minuto 14:25 “*la motocicleta transitaba por la mitad del carril izquierdo de la carrera 49, según las fotografías aportadas por la Fiscalía*”.

Es menester precisar que, en efecto la Juez señaló lo siguiente: “*la motocicleta transitaba por la mitad del carril izquierdo de la carrera 49, para ello se allegó un cd con registro fotográfica, el acta de inspección técnica a cadáver y el informe de*

policía de accidente de tránsito" (min.14:25 cd N°2); pero ello se hizo al momento de hacer un resumen de las estipulaciones probatorias.

Sin embargo, al escuchar lo realmente acordado por las partes en la audiencia preparatoria de fecha 11 de julio de 2018 (min. 08:00 a min 19:20 cd. N°1) y al inicio del juicio oral de fecha 11 de octubre de 2018 (min 09:45 a min. 01:35:04 cd. N°3), se tiene que dicho aserto no fue estipulado.

En ese sentido se advierte un *lapsus* de la funcionaria judicial al momento de hacer un resumen de la actuación, justo antes de adentrarse a las consideraciones, además, dicha afirmación ni siquiera se relaciona en el acápite de las estipulaciones, ni en el cuerpo de la sentencia.

Cuarto cuestionamiento: Dice el censor que son varias las contradicciones sobre el carril en el cual transitaba la motocicleta y se cuestiona: ¿Por cuál de los carriles de la carrera 49 transitaba la motocicleta?

En el minuto 21:27 la Juez dice que circulaba por el carril derecho, pero en el minuto 14:25 dice que transitaba por el carril izquierdo de la carrera 49.

Valga anotar que, en el minuto 21:27 la Juzgadora hace un resumen de la declaración del perito JUAN JOSE BERNAL TOBÓN, quien precisó que el velocípedo transitaba por el carril derecho de la carrera 49, como se verá enseguida.

Por otra parte, en el minuto 14:25 la Juez no mencionó que el velocípedo transitaba por el carril izquierdo, muy por el contrario, dijo que transitaba por la mitad de la vía, pero como se explicó en el punto anterior se trató de un lapsus que en nada incidió en la resolución del asunto

En ese orden, el único que averó que el motociclista iba por el carril izquierdo fue el conductor del taxi, EDGAR DARIO AGUIRRE QUIROZ; cuya entrevista ingresó como prueba de referencia ante la indisponibilidad del testigo.

Lo anterior fue rebatido por el perito físico JUAN JOSÉ BERNAL TOBÓN quien explicó que la huella de arrastre metálico que se observa en el carril es porque el velocípedo iba muy cerca a la línea divisoria, en sus palabras *"eso que significa que para que ella caiga de su lado izquierdo, la moto tiene que ir al lado derecho de esa raya"*.

Mencionó en el interrogatorio:

(36:06) (observando una fotografía) Esta huella de arrastre, antes que se haga el cambio de dirección empieza justamente en la línea divisoria de carril, entonces, como la moto cae a su lado izquierdo, porque esa es la posición que tiene en su posición final, ella no se voltio debajo del camión, eso que significa que para que ella caiga de su lado izquierdo, la moto tiene que ir al lado derecho de esa raya, ella no puede estar sobre la raya y caer, sino que tiene que estar al lado de la huella, me explicó, si esta es la raya y la huella de arrastre empieza en esta posición, yo no puedo estar aquí y caer así, eso no sucede, o sea la moto si cayo a la izquierda estaba a la derecha de la línea, por eso esta parte está en la conclusión de que la moto iba por el carril derecho antes de caer y empezar a marcar la huella de frenada (37:18)

Consignó en su informe pericial:

“La moto involucrada en este accidente se desplazaba por el carril derecho de la carrera 49 cerca de la mitad de la vía antes de caer sobre su lado izquierdo para iniciar el marcado de la huella de arrastre metálico que quedó al lado derecho del camión en su posición final, para después hacer contacto con partes del camión en movimiento por el carril derecho de la calle 47 que estaban delante de las ruedas traseras y moverse juntos después en dirección de la calle 47 y sobre el carril derecho” (fl.79 co-1).

Sin duda alguna la motocicleta se desplazaba por el carril derecho, pero muy cerca de la línea divisoria del carril, lo que quizá generó la confusión al testigo EDGAR DARIO AGUIRRE QUIROZ.

Hasta aquí ninguna contradicción se evidencia en la sustentación de la *iudex-a quo*, quedó claro que el velocípedo transitaba por el carril derecho de la carrera 49.

Quinto cuestionamiento: Si bien el censor cuestiona el hecho que se haya ingresado como prueba de referencia la entrevista del conductor del taxi, EDGAR DARIO AGUIRRE QUIROZ, al considerar que no se enmarca dentro de las causales del Art. 438, literal b) del CPP, debe indicarse que al momento del ingreso del documento referido el togado ninguna oposición manifestó.

Se traslitera:

PRUEBA DE REFERENCIA: (min.01:10:01-min, cd N°2) EL Fiscal sustentó la solicitud de prueba de referencia, ante la imposibilidad de ubicar al testigo (indisponibilidad del testigo), pese a los indistintos actos de investigación realizados. (01:20:19) JUEZ: Corren traslado de esa solicitud al señor defensor. (01:24:42) JUEZ: Señor defensor. (01:25:20) DEFENSOR: Si señora Juez conozco la entrevista no hay objeción. (01:25:22) JUEZ: Tiene algún reparo para que ingrese como prueba de referencia, (Interrumpe Defensor: No ninguno) teniendo en cuenta que fue imposible encontrar al testigo. (01:25:28) DEFENSOR: Ninguno señoría. JUEZ: vamos a atender la solicitud del señor delegado y se ingresa la entrevista a través de CARLOS CARDONA, teniendo en cuenta la sentencia citada en referencia de la CSJ radicado 27477 MP. Augusto Ibáñez de 2 de marzo de 2008 y posteriores. Señor Fiscal puede llamar al testigo MAURICIO CARDONA (01:26:27)

Así pues, no es de recibo que en esta instancia se entre a debatir un asunto avalado por el mismo recurrente.

De todas maneras, la decisión de instancia no se fundamentó exclusivamente en esta prueba y, por el contrario, constató esta Magistratura que se analizó en conjunto el acervo probatorio.

Sexto cuestionamiento: Huella de arrastre metálico y velocidad de los vehículos que colisionaron.

Dice el censor que “*huella de arrastre*” no es más que un *rastrillón* dejado por el manubrio de la motocicleta que conducía el occiso y dejado cuando se inclinó sobre el pavimento. No fue huella de neumático o llanta de algún vehículo.

Adicionalmente, que manifiesta la señora Juez de primera instancia que el vehículo tipo motocicleta transitaba a una velocidad aproximadamente 21.1 y 24 kilómetros por hora, según el informe del perito, cuando el mismo perito manifestó que no era posible determinar la velocidad de los automotores.

En efecto, en este evento **no existió huella de frenado**, así lo explicó el testigo perito BERNAL TOBON, **sino una huella de arrastre** de 3,50 metros dejada por el contacto de algunas partes sobresalientes de la motocicleta con la vía; y, en el momento en que fue arrastrada o empujada por el camión.

Así lo detalló el perito:

“(30:05) Esta huella señora juez es la que registra en el croquis perpendicular al vehículo y la que se observa en esta posición es la que va debajo del vehículo que va en sentido particular, la huella de arrastre, vea aquí cambiando. (30:33) FISCAL: Esa huella a quién pertenece? TESTIGO: todas esas huellas de arrastre son de la moto. (30:39) Qué fue el análisis en este caso: resulta que antes del accidente, el hecho que haya una huella de arrastre como lo muestra el croquis y las fotografías, una huella de arrastre antes de hacer contacto al lado derecho del camión significa que, esas huellas de arrastre se da cuando las motos caen y sus partes sobresalientes como manubrios, palancas de freno, las partes más sobresalientes de la moto se arrastran sobre la vía y marcan una huella de arrastre metálico sobre la vía. (31:17) para que esas huellas de arrastre se den, eso significa que la moto debe estar en movimiento. O sea que para que esta situación de que la huella este antes de la moto meterse debajo del carro, significa que la moto primero cayó y después se metió debajo del carro; cuando se metió debajo del carro, la moto cambió de dirección, ese cambio de dirección se debe a que el camión estaba en movimiento y con su troque la empujó en una dirección contraria. (...)”

Entonces, si bien la funcionaria en la sentencia se refirió a una huella de frenado del velocípedo, lo hizo al momento de hacer un breve recuento del informe del perito, sin que ello incida o sea relevante para la resolución del asunto, es claro que se trató de una equivocación, pues finalmente se concluyó que no se hallaron huellas de frenado en el lugar de ninguno de los dos automotores involucrados.

Ahora bien, en cuanto a la velocidad de la motocicleta la funcionaria manifestó que se desplazaba a una velocidad superior a los 22,1 km/h, lo cual es cierto, pues el mismo testigo perito dejó claro que la velocidad mínima a la que iba el velocípedo comprendía entre 22,1 km y 24,9 km, advirtiendo que podría ser superior, pero no era posible establecerse el cálculo exacto, pues la motocicleta se detuvo únicamente por el impacto con el vehículo camión.

(37:23) Hay que tener en cuenta una cosa que la suspensión del movimiento fue por el contacto con el carro, y el contacto con el carro no dejó que la moto siguiera hacia adelante, ahí hubo una pérdida de velocidad, la única longitud de huella que tengo antes del contacto, es una huella de arrastre de 3,50 metros, entonces, si la moto se hubiese

detenido debajo del carro detenido, y en ese momento la impacta, esa es la forma en que estoy haciendo el cálculo, pero ya les expliqué ahora que eso no fue así la moto detuvo su movimiento. Si hubiera considerado que se detiene la velocidad es igual entre 22,1 y 24,9, pero como realmente la moto no está detenida, sino que el carro la detuvo durante el contacto la detuvo, esa velocidad es mayor que esa, cuanto mayor, no lo puedo saber, porque eso significaría primero no tengo los daños, pero así tuviera los daños, no tengo pruebas experimentales que me permitan definir qué energía tiene que absorber la moto para detenerse en ese contacto y coger otra moto y estrellarla de la misma manera bajo las mismas circunstancias es muy complicado. (38:56) Por eso se dice que es mayor. Cuánto no sé, solo puedo decir que es un valor por encima de eso, tampoco hay una destrucción muy grande de la moto. Hay que verificar daños con velocidad. FISCAL: Según su última afirmación posiblemente la velocidad de impacto haya sido superior a 24,9 Km/h. TESTIGO: porque la moto se detuvo con el vehículo.

Por lo tanto, ninguna contradicción se observa en los argumentos expuestos por la *iudex a quo*.

8. EL RIESGO PERMITIDO EN HECHOS DE TRÁNSITO

Bien se sabe que cuando la finalidad del sujeto agente coincide con el resultado prohibido (y querido) nos encontramos ante el tipo doloso.

Pero la legislación penal consagra “*descripciones comportamentales relevantes socialmente, en las cuales esa finalidad del agente persigue una meta distinta de la contemplada en la figura típica (culposa)*”, es decir, el agente persigue un resultado extratípico. Así, por ejemplo: alguien conduce su vehículo y de ello se deriva la muerte o lesiones de una persona, “*se tendrá de todas maneras una conducta relevante, penalmente hablando, sólo que puede ser culposa*”¹.

Se sanciona en los tipos culposos la conducta causante de un determinado resultado lesivo, siempre que este sea previsible y viole un deber de cuidado de modo determinante para la producción del resultado. Los tipos culposos deberán completarse con una cláusula general en la cual se establece el deber de cuidado. Es que los tipos culposos son abiertos. Es, pues, la violación del deber de cuidado el elemento normativo de los tipos culposos, tales deberes de cuidado se encuentran en el Código Nacional de Tránsito, en el elaborado “*principio de confianza*” el denominado “*criterio del hombre medio*” o “*buen padre de familia*” según el Art. 63 del C.C.C., etc. Los eventos generadores de la culpa, en nuestra sistemática, tradicionalmente han sido la negligencia, la imprudencia, la impericia y la violación de reglamentos.

Obra con cuidado sólo quien se atiene a las reglas sociales y/o reglamentarias. Entonces, “*todo conductor que conduce imprudentemente está ya realizando una acción culposa. Solamente por razones de política criminal no ha querido el legislador anudar la pena a toda acción culposa, sino sólo a aquellas que tienen por resultado la violación de ciertos bienes jurídicos*”².

¹ Velásquez Velásquez, Fernando. *Derecho Penal. Parte General*. Segunda Edición. Edt. Temis. Bogotá. 1995. p. 384

² Beristain, Antonio. *Derecho Penal y Criminología*. Edt. Temis. Bogotá. 1986

Se debe actuar en todo caso dentro del “riesgo permitido”. Esta teoría expone: *“existe en una sociedad cualquiera un sinnúmero de acciones riesgosas pero de las que de una manera u otra esa comunidad no puede prescindir. Resulta obvio que no puede evitarse que exista hoy en día tránsito motorizado, construcción de edificios, explotaciones mineras, medios electrificados de iluminación, y cuantas otras tareas imaginables que en mayor o menor medida signifiquen riesgos, factibilidad de resultados a menudo tipificados por la ley penal. Cuando conforme a un juicio sobre la conducta practicado ex-ante aparece que acciones como las ejemplificadas responden a un devenir histórico-cultural y a exigencias generales, se extrae que las mismas no pueden estar efectivamente prohibidas, cualesquiera sean sus consecuencias, previsibles o no. Es preciso adelantar que de esta clase de riesgos participan todos los miembros de la comunidad de alguna manera, ya que no es sólo el automovilista el que compromete la integridad corporal de los transeúntes; también la conducta de éstos últimos cobra relevancia cuando es condicionante del tránsito en general. No obstante aceptarse la impunidad de estas actividades se discute en doctrina cuál es el sentido de la permisón de los mismos y dónde hallarán su ubicación y consecuencias sistemáticas”*³.

9. INFRACCIÓN AL DEBER OBJETIVO DE CUIDADO

La modalidad de homicidio endilgado es la contemplada en el artículo 23 de la Ley 599 de 2000, en los siguientes términos:

“Art. 23.- Culpa. La conducta es culposa cuando el resultado típico es producto de la infracción al deber objetivo de cuidado y el agente debió haberlo previsto por ser previsible, o habiéndolo previsto, confió en poder evitarlo”.

En esta materia no se pueden seguir criterios de causalidad tomados de la naturaleza que llevaron antaño a la denominada responsabilidad objetiva donde el tipo penal fue concebido:

*“con base en criterios propios de las ciencias naturales, y por esta razón se elaboró sobre el dogma de la causalidad. La acción fue interpretada como una modificación del mundo exterior ocasionada por una manifestación de voluntad del sujeto, entendida ésta como una simple enervación muscular. Para la realización del tipo bastaba demostrar que entre la actividad del hombre y el resultado existía un nexo de causalidad que debía ser corroborado empíricamente. La imputación se redujo entonces a la determinación de la relación de causalidad, y la teoría que sirvió para la explicación de este elemento fue la Equivalencia, según la cual un resultado es la consecuencia de todas las condiciones que han contribuido a su producción”*⁴.

³ Malamud Goti, Jaime. La Estructura Penal de la Culpa. Buenos Aires. Cooperadora de Derecho y Ciencias Sociales. 1976. p. 46

⁴ López Díaz, Claudia. *Introducción a la Imputación Objetiva*, U. Externado, Bogotá, 1996, pp. 17 y 18

La tesis del causalismo ontologicista sufre fractura a principios del siglo XX con el Neokantismo el cual pregonaba que del ser no se puede concluir el deber ser⁵, además introduce criterios de valoración o de valor en las categorías dogmáticas.

Así, pues, a nivel del tipo penal había que separar causalidad de imputación

“porque de la causalidad como dato empírico no podían desprenderse los juicios propios de la responsabilidad penal. Había que tomar el dato óntico de la causalidad tal como se presenta en la realidad, para examinarlo de conformidad con los criterios de valoración que brinda el ordenamiento jurídico. Ésta tarea fue iniciada por la teoría de la relevancia típica y es continuada en el moderno derecho penal por la imputación objetiva”⁶.

Esos criterios objetivos fueron acogidos desde hace varios años por la Corte Suprema de Justicia situándolos en la categoría de la tipicidad, con la introducción y consolidación del concepto de la “*infracción al deber objetivo de cuidado*”⁷:

“El delito culposo, por su parte, consiste en que la comisión del punible se encuentra acompañada de la omisión del deber de cuidado ya sea por la negligencia, la imprudencia, la violación de reglamentos o la impericia del agente”⁸

“La violación al deber de cuidado objetivo se evalúa siempre dentro de un ámbito situacional determinado, es decir, por medio de un juicio de la conducta humana en el contexto de relación en el cual se desempeñó el actor, y no en el aislamiento de lo que éste hizo o dejó de hacer”⁹

Se deberá establecer en el *sub lite* si se violó un deber objetivo de cuidado (concepción final) o, en todo caso, si se creó un riesgo jurídicamente desaprobado (concepción normativa) para el bien jurídico tutelado de la vida. Es decir, si le es imputable objetivamente el resultado muerte, aclarando que las normas de conducta “*en que se basan las tipificaciones penales no se dirigen contra cualquier acción, sino solamente contra aquellas que no se encuentran en el marco del riesgo permitido o que sobrepasan la medida de dicho riesgo. La conducta típica presupone, por lo tanto, la creación de un riesgo desaprobado. Esto tiene igual validez tanto para los delitos culposos como para los dolosos*”¹⁰.

La tipicidad imprudente tiene criterios normativos, en efecto, expresa el artículo 9° del Código Penal:

Art 9. —Conducta punible. Para que la conducta sea punible se requiere que sea típica, antijurídica y culpable. *La causalidad por sí*

⁵ Es la denominada “falacia naturalista” que del “ser” infería el “deber ser”; para el neokantismo de un estudio empírico de la realidad no se pueden encontrar elementos ni fundamentos normativos para su valoración, es decir que del “ser” (acción, intención, causalidad, nexo causal), no se infiere el “deber ser” (ordenamiento jurídico y juicios de valor)

⁶ Claudia López Díaz, Introducción a la Imputación Objetiva, U. Externado, Bogotá, 1996, p. 19.

⁷ Welzel, Hans, *Derecho penal alemán. Parte general*, Editorial Jurídica de Chile, 1970, pág. 187 y ss.

⁸ CSJ SP, 23 noviembre 1995, rad. C-9476.

⁹ CSJ SP, 16 septiembre 1997, rad. N° 12655-rc.

¹⁰ López Díaz, Claudia. *Introducción a la Imputación Objetiva*, U. Externado, Bogotá, 1996, p. 22

sola no basta para la imputación jurídica del resultado. [...] (se resalta).

Igualmente, el art. 12 del Código Penal, que expresa:

Art. 12.- Culpabilidad.- Sólo se podrá imponer penas por conductas realizadas con culpabilidad. Queda proscrita toda forma de responsabilidad objetiva

De acuerdo con lo anterior, el injusto culposo está, entonces, integrado por varios componentes objetivos —descriptivos o normativos—, y por elementos o aspectos subjetivos. *“Los componentes objetivos o normativos que lo integran son: sujeto activo —que es indeterminado o calificado, como sucede, por ejemplo, en el peculado culposo—; acción extratípica, constituida por la infracción al deber objetivo de cuidado; realización de un resultado lesivo y relevante —descrito en la norma penal imputada—, y la relación de causalidad o nexo de determinación —la transgresión al deber objetivo de cuidado y el resultado típico deben estar vinculados por una relación de determinación, es decir, la vulneración del deber ocasiona el resultado—. / Hay que aclarar que la utilización del legislador de la expresión “infracción al deber objetivo de cuidado”, no significa que ese elemento de la culpa sólo pueda concebirse objetivamente con prescindencia de lo subjetivo, pues la misma norma legal recalca la previsibilidad del agente respecto del resultado, lo cual va ligado a consideraciones eminentemente subjetivas. / El criterio normativo es la “imputación jurídica del resultado”, así que no basta la constatación de un mero resultado merced a una causalidad ciega para erigir la responsabilidad penal pues se requiere la creación de un riesgo jurídicamente desaprobado”¹¹.*

Es criterio normativo la “*imputación jurídica del resultado*”, así que no basta la constatación de un mero resultado merced a una causalidad ciega para erigir la responsabilidad penal pues se requiere la “*creación de un riesgo jurídicamente desaprobado*”.

El criterio determinante del delito imprudente no es más que la infracción a un *deber de cuidado*, infracción que en modo alguno se presenta en un *imprevisto al que es imposible resistir*, y con mayor razón si el riesgo permitido atañe a la determinación del deber de cuidado y siendo éste un problema de tipicidad, aquél (el riesgo permitido) pertenece al tipo del delito culposo¹².

En tratándose de conductas culposas, o del injusto culposo (art. 23 CP/2000), necesario es remitirse al problema de la *causalidad*.

10. LO QUE SE PROBÓ EN JUICIO.

En el juicio se probó que: **(i)** Los hechos ocurrieron entre la calle 47 y la carrera 49; **(ii)** que el vehículo camión transitaba por la calle 47; **(iii)** que la motocicleta y un vehículo taxi bajaban por la carrera 49; **(iv)** que en la calle 47 por donde venía el camión existía una señal de pare; **(v)** que la motocicleta y el taxi tenían la prelación sobre la carrera 49; **(vi)** que no se encontraron huellas de frenado por parte del velocípedo, lo que significa que se detuvo únicamente con el impacto del camión; **(vii)** el vehículo camión empujó la motocicleta sobre la carrera 49, tan así es que la longitud de la huella de arrastre es de 3,50 metros, por demás tampoco existió huella

¹¹ CSJ SP, 22 mayo 2008, rad. 27.357,

¹² Creus, Carlos. *Derecho Penal, parte general*, 3 ed. Buenos Aires: Astrea, 1992, p. 257

de frenado de este automotor; **(viii)** la velocidad de la motocicleta, estaba comprendida entre 22,1 y 24,9 km/h, lo cual no es desproporcionado, teniendo en cuenta que se trata de una motocicleta de muy bajo cilindraje, modelo 1997 y conocida en el mercado como “vespa”; **(ix)** que la motocicleta bajaba por el carril derecho de la carrera 49 muy cerca a la línea divisoria del carril, lo que en algún momento llevó a pensar que transitaba por el carril opuesto.

Ahora bien, se probó **que el motociclista había consumido sustancias psicoactivas**; no obstante, ello en nada controvierte la imprudencia del conductor del vehículo camión, quien desatendió completamente una señal de tránsito (la de pare) y confió en que alcanzaba a sobrepasar el cruce de la carrera 49, circunstancias que resultan relevantes en la ocurrencia del hecho.

Es decir, no hay relación de determinación entre el hecho y el consumo de alucinógenos, además, que no se probó la cantidad de consumo, la fecha del consumo, la entidad y calidad de la droga, etc. Aspectos adicionales para resaltar la falta de dicha relación de determinación.

Para la jurisprudencia, el **tipo penal objetivo de delito culposo** se integra por los siguientes elementos¹³:

Uno: El sujeto.

Dos: La acción.

Tres: El resultado físico.

Cuatro: La violación del deber de cuidado impuesto por las normas legales o reglamentarias.

Cinco: La relación de causalidad entre la acción y el resultado.

Seis: La imputación objetiva que debe surgir a partir de la atribución jurídica del resultado a la acción desplegada por el sujeto.

Todos los elementos se encuentran estructurados, y el consumo de droga no rompe la relación de determinación.

Frente a una conducta culposa, además de la verificación del resultado lesivo, ha de valorarse 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 típico¹⁴.

El procesado no cumplió con la orden de Pare. Y esa es la causa eficiente. El consumo de droga del motociclista no influyó en el resultado.

Fue el procesado quien creó e incrementó el riesgo jurídicamente desaprobado. El riesgo, además, se materializó en el resultado.

¹³ CSJ SP rad. 23.157 de 30 mayo 2017.

¹⁴ Molina Fernández, Fernando, *Antijuridicidad penal y sistema de delito*, J. M. Bosch, Barcelona, 2001, p. 378.

Por esta elemental razón, no puede hablarse de culpa exclusiva de la víctima, como lo pretende el recurrente.

11. INFRACCIÓN DE NORMAS DE TRÁNSITO POR EL PROCESADO

Veremos la infracción de tránsito en que incurrió el acusado.

Art. 109 del Código Nacional de Tránsito: "*todos los usuarios de las vías están obligados a obedecer las señales de tránsito de acuerdo con lo previsto en el artículo 5° de este mismo Código*".

Está claro que en la calle 47 existía una señal de pare que le exigía al conductor del camión que debía detener la marcha, con la finalidad de verificar que el cruce de la carrera 49 se encontraba totalmente despejado.

Si bien tanto el acusado, como su acompañante insisten que solo observaron que venía bajando un vehículo taxi y en ningún momento atisbaron la motocicleta, ello significa que la carrera 49 no se encontraba despejada y le exigía al conductor del camión detener su marcha, lo que no hizo; muy por el contrario, confió en que alcanzaba a pasar la vía, momento en el cual impactó con la motocicleta que bajaba por allí.

12. CONCLUSIÓN

En conclusión, el acusado violó el deber objetivo de cuidado, razón por la cual la sentencia de primer grado deberá ser confirmada.

El comportamiento de la víctima no incidió en el resultado. No hay culpa de la víctima en el resultado.

13. DECISIÓN

EL TRIBUNAL SUPERIOR DE MEDELLIN, SALA DE DECISION PENAL, administrando Justicia en nombre de la República y autoridad de la ley, **(i) CONFIRMA** en su integridad la sentencia condenatoria proferida en disfavor de JOSE JOAQUIN DELGADO RESTREPO, por las razones expuestas; **(ii)** contra esta decisión que se notifica en estrados procede casación.

NOTIFIQUESE Y CUMPLASE



NELSON SARAY BOTERO
Magistrado

FICHA DE REGISTRO	
Radicación	05 001 60 00206 2009 81517
Acusado	José Joaquín Delgado Restrepo Conductor del camión con placas TAA-115
Delito	Homicidio Culposo. (Arts. 109 del CP)
Occiso	Jhonatan de Jesús Osorno Velásquez Conductor de Motocicleta Auteco Bajaj Plus, color verde de placa RIB-91-A
Hechos	Carrera 49 con la calle 47, Barrio Araucaria, sector centro, vía pública, Itagüí, Antioquia.
Juzgado <i>a quo</i>	Segundo Penal del Circuito de Itagüí, Antioquia



HENDER A. ANDRADE BECERRA
Magistrado



SANTIAGO APRÁEZ VILLOTA
Magistrado