



SALA DE DECISIÓN PENAL

APROBADO ACTA 54

(Sesión del 5 de marzo de 2025)

Radicado: 05001-60-00206-2020-05261
Sentenciado: Álvaro Velásquez Tabares
Delito Homicidio culposo en accidente de tránsito
Asunto: Apelación sentencia absolutoria
Decisión: Confirma
M. Ponente: José Ignacio Sánchez Calle

Medellín, 7 de marzo de 2025

(Fecha de lectura)

1. OBJETO DE DECISIÓN

La Sala resuelve el recurso de apelación que instauró la representación de las víctimas contra la sentencia del 15 de junio de 2023, por medio de la cual el Juzgado Penal del Circuito con Funciones de Conocimiento de Caldas-Antioquia, absolvió a Álvaro Velásquez Tabares por el delito de Homicidio Culposo.

2. HECHOS

Conforme a lo probado en el juicio oral, el 3 de marzo de 2020 aproximadamente a las 21:30 horas en la vía La Pintada Medellín, a la altura del kilómetro 48+090, se presentó la colisión frontal del bus de placas TAU959 conducido por Álvaro Velásquez Tabares, con la bicicleta conducida por Diego Alejandro Agudelo Colorado, la bicicleta circulaba de manera descendente y

el bus ascendente. El lugar del siniestro es una vía pavimentada, una calzada, doble carril, curva, con demarcación de doble línea amarilla continua, berma con línea de borde blanca, con mala iluminación artificial. La colisión se presentó en la mitad de la vía sobre las dos líneas amarillas continuas divisorias.

3. ACTUACIÓN PROCESAL

3.1 Actuación procesal relevante.

3.1.1 El 27 de noviembre de 2020 se desarrolló audiencia, ante el Juzgado Primero Promiscuo Municipal de Caldas-Antioquia, en la que se imputó a Álvaro Velásquez Tabares el delito de Homicidio Culposo, cargo que no fue aceptado por el procesado.

3.1.2 El 8 de julio de 2021 se llevó a cabo la audiencia de formulación de acusación.

3.1.3 El 26 de enero de 2022, se practicó la audiencia preparatoria.

3.1.4 Entre los días 17 de mayo de 2022 y el 15 de junio de 2023, se practicó el juicio, el último día se anunció el sentido absolutorio del fallo y se procedió a dictar sentencia.

3.2 Sentencia impugnada

La sentencia absolutoria en favor de Álvaro Velásquez Tabares, se dictó bajo el argumento de no encontrar responsabilidad penal en su cabeza por la conducta delictiva de Homicidio Culposo. Como *ratio decidendi* se estableció que si bien se acreditó que el acusado en su condición de conductor de un vehículo tipo bus invadió el carril contrario en un aproximado de 0.78 metros, las condiciones de visibilidad para el momento de los hechos y la ausencia de cumplimiento de las normas de tránsito y protección exigibles al ciclista, imposibilitaban que el acusado pudiera prever el resultado al ejecutar la

conducta, generando el incumplimiento del requisito de la modalidad culposa en los términos del artículo 23 del Código Penal, así como la del artículo 9° que señala que la mera causalidad no es suficiente para imputar el resultado.

Después de citar las pruebas practicadas y los alegatos finales del fiscal, del representante de las víctimas, del Ministerio Público y de la defensa, procede la *a quo* al análisis probatorio, proponiéndose determinar si el procesado infringió el deber objetivo de cuidado que le incumbía guardar y si esa fue la causa del resultado muerte del joven Diego Alejandro Agudelo Colorado.

De entrada, afirma que en este asunto se acreditó la tipicidad objetiva, pero no la culpa, entendida esta como que el acusado haya podido prever el producto de la infracción, concordando este elemento con la definición de conducta punible prevista en la ley penal que establece que la causalidad por sí sola no basta para la imputación jurídica del resultado. Resalta que el problema jurídico se centró en acreditar si por parte del acusado el día de los hechos en el kilómetro 48+090 vía La Pintada, con dirección hacia el Alto de minas, realizó una maniobra que generó un riesgo desaprobado, consistente en haber invadido el carril contrario al momento de tomar una curva a su lado derecho, colisionando de manera frontal con el ciclista que venía en descenso, para ello valora la prueba así:

El testimonio de Jhony Alexander Usma Campillo, según la versión de este testigo el punto de impacto se presentó en la mitad del carril por donde transitaba de manera descendente el ciclista. La *a quo* no le otorga total credibilidad porque dijo que venía a dos metros detrás del bus que es muy largo y esto le impediría la visibilidad, y porque su dicho se desmiente con las evidencias físicas recolectadas en el lugar de los hechos, que dan cuenta de que la colisión se presentó, no en el carril izquierdo bajando sino en toda la línea amarilla continua, es decir, en la mitad de la vía, por lo que si bien hay que darle credibilidad en punto a que el bus se abrió hacia el carril contrario al momento de tomar la curva, no resulta admisible ubicarlo durante el impacto en el carril contrario a su trayectoria, específicamente en la mitad del carril contrario, como lo afirmó este testigo. Tampoco le otorga credibilidad en

relación con su afirmación de que la iluminación artificial era muy buena porque es contrario a lo dicho por otros testigos.

La declaración de la señora Sandra Acevedo Vélez, en la que encuentra muy poco aporte probatorio respecto al momento del impacto.

Tampoco otorga total credibilidad al testimonio de Daniel María Villa Restrepo, en el que afirma que nunca se llegó a invadir el carril contrario y que la maniobra adelantada consistió en que, por lo largo del bus, y dado que sus llantas se encuentran detrás del puesto del conductor, era menester separarse de la línea blanca y acercarse lo más próximo a la línea amarilla para realizar la curva, evitando así que la parte trasera del vehículo se saliera de la vía; sin que, con ello, hubiese invadido el carril contrario y considera que el acusado Álvaro Velásquez Tabares sí realizó una maniobra que generó un aumento en el riesgo jurídicamente aprobado, pues sí superó la línea doble amarilla.

A la prueba técnica, informe de reconstrucción de los hechos, el cual a su vez se encuentra apoyado en el informe policial de accidentes de tránsito (croquis), informe de primer respondiente, inspección técnica a vehículo, e informe de topografía, la primera instancia les otorga total credibilidad. Pruebas de las que concluye que el carril contrario fue invadido por el bus en 0.78 metros, conclusión a la que llega conforme al punto en que se encontraron los vestigios, toda la línea amarilla continua que divide los dos carriles, y que el punto de contacto entre la bicicleta y el bus, se registró en toda la zona frontal inferior izquierda, misma que, conforme a las huellas, ruptura, abolladura y hundimiento de la luz exploradora, se encuentra a una distancia del vértice anterior izquierdo de 0.78 y de 0.63 metros.

Deja como hecho probado que la víctima se encontraba incumpliendo las siguientes normas de tránsito: (i) los artículos 94 y 95 del Código Nacional de Tránsito, que lo obligaba a *“transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo”* y *“Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que reflecte luz roja,* (ii) no portaba en su cuerpo casco, chaleco y/o elemento reflectivo que lo hiciera visible en la vía, sus vestimentas quedaron registradas en los actos urgentes

como una chaqueta color gris, camiseta polo color vino tinto, pantaloneta color verde, pantalón jean color azul claro, gorra color blanco y medias color negro; ratificando dicho documento lo manifestado por todos los testigos de que éste no portaba ningún elemento de seguridad. (iii) la bicicleta no fue encontrada en el lugar porque otros individuos, al parecer acompañantes del occiso, removieron del lugar dicho velocípedo, pero durante el tiempo que pudo ser vislumbrado por el acusado, Daniel María Villa, Sandra Patricia Acevedo y Jhonny Alexander Usma, dan cuenta que tampoco tenía ningún elemento, como sería una luz blanca en la parte de adelante y una roja en su parte posterior.

Descarta la *a quo* que la fiscal tenga razón cuando afirma que la responsabilidad es independientemente de que el ciclista no cumpliera la norma que lo obligaba a circular a un metro de la orilla derecha, pues el hecho probado de que circulaba por toda la mitad de vía, específicamente en las dos líneas amarillas continuas que dividen los dos carriles, lleva a la conclusión contraria e incluso afirma la Juez que si se tiene en cuenta su trayectoria, de no haberse encontrado con el bus en ese punto específico, muy probablemente terminaría transitando por el carril contrario. Concluye que, conforme a la evidencia técnica, el ciclista también infringía las normas de circulación vehicular y violaba del deber objetivo de cuidado, afirmando que lo hacía incluso en una mayor proporción que el acusado, generando un riesgo mayor para su propia humanidad.

Teniendo en cuenta lo que denominó ‘panorama fáctico’, afirma que resulta evidente que para el momento en que Álvaro Velásquez Tabares, decide realizar la maniobra de abrirse con miras a coger la curva que se le aproximaba a la derecha, lo hizo con la seguridad de que no se encontraría ningún vehículo de frente dada la oscuridad del sector y la ausencia de una luz que advirtiera que otro vehículo transitaba en el carril contrario, confiado en que ningún incidente se presentaría pues, conforme al normal desarrollo del tráfico, si un vehículo descendía por su carril –el contrario- lo vería.

Conforme a lo manifestado por Diego María Villa, quien dio cuenta de que las llantas se encuentran detrás del conductor, lo que obliga a que para poder tomar una curva deba ingresar primero la “trompa” para evitar así que la parte

posterior del vehículo termine saliéndose de la vía; interpreta la *a quo* que, en sana lógica, resulta cierto que cuando se va a tomar una curva es necesario que el automotor se corra un poco más hacia el lado contrario, en aras de evitar incluso encontrarse algún obstáculo en el borde de una vía, máxime cuando hablamos de curvas cerradas.

Afirma que al procesado no le era previsible el accionar del joven Diego Alejandro Agudelo Colorado, para lo que echa mano de lo dicho por el perito reconstructor, quien al ser interrogado en punto a que, si era posible para el conductor vislumbrar el riesgo en que estaba incurriendo al momento de hacer la maniobra de invadir el carril, respondió que *muy probablemente no*.

Al valorar el testimonio del perito John Fredy Lora Restrepo, señaló en su informe, en cuanto a la evitabilidad del resultado que, si el vehículo tipo bus no hubiera invadido el carril en sentido contrario, no se producía la colisión, sin embargo, resaltó que tampoco se puede perder de vista que durante el contrainterrogatorio, el mismo perito reconoció que si el ciclista hubiera cumplido con su deber de transitar por la berma o no a menos de 1 metro de ésta o la orilla de la calzada, tampoco se hubiera producido el resultado porque hubieran circulado separados por más de dos metros.

Considera trascendente la a quo la afirmación de la Inspectora de Tránsito del Municipio de Caldas, quien dijo que si al momento de tomar la decisión contravencional hubiera poseído la información de que el ciclista estuviera realizando Gravity Bike no lo hubiera exonerado de toda responsabilidad contravencional.

Concluye que, no bastaba con acreditar que el señor Álvaro Velásquez Tabares vulneró el deber objetivo de cuidado al invadir en 0.78 metros el carril contrario, sino que era menester contar con prueba suficiente que permitiera acreditar que debió haberlo previsto porque era previsible, elemento de la culpa que quedó sin soporte probatorio, pues no se puede obviar que tal como lo establecer el artículo 9° del Código Penal, *la causalidad por sí sola no basta para la imputación jurídica del resultado*, y en el presente caso, las condiciones que rodearon los hechos, es decir, un ciclista realizando un descenso en una

pendiente negativa, con un trayecto previo de por lo menos dos curvas, por un trayecto sin luz artificial, sin faro y sin luces reflectivas siendo las 21:30 horas, que le permitiera a los demás usuarios del tráfico visualizarlo y advertir su presencia en la vía, transitando por la mitad de las dos líneas amarillas continuas, impidió que las consecuencias del presunto actuar imprudente del acusado fueran previsibles, pues Velásquez Tabares soportado en la confianza legítima de que todos los otros conductores –en este caso ciclista– se comportarían conforme a las normas de tránsito, es decir, que en caso de transitar un ciclista en la vía éste realizaría su trayecto por la berma o a no más de 1 metro de distancia de orilla de la calzada, o por lo menos portaría las luces que permitiera conocer que venía descendiendo. Siendo estos aspectos los que, en sentir de la *a quo*, fueron las causas determinantes del accidente de tránsito y el resultado muerte acontecido el 3 de marzo de 2020.

3.3. Del recurso sustentado por el Representante de las víctimas

Solicita se revoque la sentencia absolutoria y que se declare penalmente responsable a Álvaro Velásquez Tabares por la conducta delictiva de Homicidio Culposo donde aparece como víctima Diego Alejandro Agudelo Colorado. Para el efecto divide su argumentación en dos:

3.3.1. Error en la aplicación e interpretación de las pruebas. Afirma que la *a quo* se equivocó en la interpretación de lo dicho por los testigos al señalar que Jhonny Alexander no estaba en condiciones de apreciar el accidente. Argumenta que por la posición del testigo motociclista detrás del bus, sí estaba en condiciones de apreciar lo que su sucedía adelante suyo en especial cuando dijo: *“porque cuando el bus subía el bus iba hacia el otro lado, tomó el otro carril de la izquierda cuando pasó el accidente que el bus frenó, yo me le pasé por un lado por el espacio que quedó y yo frené al otro ladito, paré la moto y ya fui y miré lo que pasó”*

Arguye que tampoco interpretó correctamente que lo que quedó probado es que en el lugar, si bien existe iluminación vial mala, por inexistencia de lámparas públicas, existía un taller de salvamento de la compañía de seguros Sura, que tenía alumbrado con buena iluminación que se reflejaba en la vía.

Considera relevante el testimonio de Sandra Patricia Acevedo Vélez, pues si bien es cierto no vio el momento exacto del accidente, sí aporta información relevante al manifestar dónde vio los vehículos después del accidente y cómo fue movido el bus de su posición final, la que si hubiera sido analizada de forma adecuada, contribuiría a probar la responsabilidad del procesado.

3.3.2 Indebida interpretación e inaplicación de la ley. Afirma que fue reconocido por la *a quo* que el procesado invadió parte del carril contrario, sin embargo, al momento de aplicar las normas del Código Nacional de Tránsito, aplica solo las atribuibles al ciclista, desconociendo las demás aplicables a los conductores en general, como lo consagrada en el artículo 60 que señala: *“OBLIGATORIEDAD DE TRANSITAR POR LOS CARRILES DEMARCADOS. Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce”*. Concluye que con ello desatendió el deber objetivo de cuidado y su responsabilidad penal al constituirse esta maniobra en la única causa del accidente y la consecuente muerte de la víctima.

Argumenta que no se aplicó correctamente lo señalado por los artículos 23, 9° y 109 del Código Penal en lo referente a la culpa, cuando se afirma en la sentencia que el procesado no estaba en condiciones de prever o no le era posible considerar el resultado que su acción conllevaría y se traduce en la muerte del ciclista. Afirmación equívoca para el recurrente toda vez que el conductor del bus sabía que no es posible sobrepasar en ningún momento la doble línea amarilla, obligación que era mayor dada la poca visibilidad o iluminación del lugar y no puede interpretarse que la falta de reflectivos del ciclista detonó el accidente, pues independiente de ello, el procesado sabía que salirse del carril ponía en inminente peligro todos los actores viales, en especial por las condiciones de la vía, de poca visibilidad y curvas sucesivas y cita el argumento de la Fiscalía *“independiente que fuera por la berma, por la mitad del carril o en el límite de su carril, éste iba por el carril que le correspondía”*, para concluir que si no se hubiera invadido el carril contrario no se hubiera causado la muerte del ciclista por lo que la conducta culposa de Velásquez Tabares es la causa única y determinante del resultado.

Argumenta que independientemente de las violaciones de las normas de tránsito por parte de la víctima, estas no incidieron en el resultado, pues lo que lo generó fue la invasión del carril por el conductor del bus, que el hecho de que el ciclista transitara muy cerca de la línea divisoria por sí sola no genera riesgo para él, debido a que transitaba bajo el principio de confianza, creyendo que ningún vehículo invadiría su carril. Por último, insiste en que a pesar de que el ciclista no transitaba con ningún elemento luminoso o de protección, la *a quo* desconoció que esto, por sí solo, no tuvo incidencia en el accidente, ya que la sentencia reconoce la invasión del carril por parte del conductor del bus.

4. CONSIDERACIONES DE LA SALA

4.1. Competencia.

Esta Sala es competente para resolver el asunto según lo dispone el numeral primero del artículo 34 de la Ley 906 de 2004¹.

4.2. Problema jurídico.

La Sala de decisión enfrenta dos problemas jurídicos, el primero de carácter probatorio centrado en determinar si la valoración suasoria de la prueba que desfiló en el juicio es correcta, en otros términos, determinar qué se probó en el juicio; y, el segundo, establecer conforme a la respuesta al primer interrogante ¿Cuál de las dos acciones fue la determinante en la producción del resultado muerte?

4.3. Valoración y solución del problema jurídico.

Recuerda la Sala el carácter restringido que tiene la competencia en el trámite de la segunda instancia, lo que obliga a circunscribir el análisis única y

1 Artículo 34. De los Tribunales Superiores de Distrito. Las Salas Penales de los Tribunales Superiores de Distrito judicial conocen:

1. De los recursos de **apelación** contra los autos y **sentencias** que en **primera instancia profieran los jueces del circuito** y de las sentencias proferidas por los municipales del mismo distrito. (Negrillas de la Sala de Decisión).

exclusivamente al tema propuesto por el recurrente, que en este caso se concreta en determinar qué se probó en el juicio oral y público y, con fundamento en ello, qué indica esa prueba respecto de la violación de las reglas que imponen el comportamiento en el tráfico vehicular, para determinar si la responsabilidad en el accidente y la consecuente muerte le es imputable al conductor del bus o al propio conductor de la bicicleta.

4.3.1 ¿Qué se probó en el juicio?

Los hechos probados en el juicio y que resultan relevantes para la cuestión planteada por la apelación son los siguientes:

4.3.1.1. Que la colisión ocurrió a las 21:00 horas aproximadamente, en una vía pavimentada, curva, una calzada, doble carril, con demarcación de doble línea amarilla continua, con mala iluminación artificial, pendiente positiva por la que circulaba el bus, y negativa por la que circulaba la bicicleta; así lo informó el policía de tránsito Javier Alberto Giraldo Arenas, que la vía es curva, pendiente, con berma, de doble sentido, una calzada, dos carriles, con iluminación artificial mala, línea amarilla continua, línea de borde blanca, línea de borde amarilla; testigo con experiencia en accidentes de tránsito y quien, como hipótesis del accidente de tránsito, dijo que fue circular, a una distancia superior a un metro de la berma, y quien además enseñó un diagrama o plano donde se ubica el vehículo bus invadiendo el carril contrario.

4.3.1.2 Que la colisión se presentó cerca de la mitad de la calzada, en la doble línea amarilla que divide los dos carriles. Al respecto, el testigo Jhony Alexander Usma Campillo, dijo ir en una motocicleta detrás del bus y manifestó que vio cuando el bus iba a coger la curva, que vio que el bus se abrió mucho, y sintió el golpe del impacto, entonces él paró la moto y se bajó ya cuando vio lo que había pasado “la colisión del pelado y que el pelado había fallecido ahí mismo”. Habremos de resaltar que este testigo que pierde credibilidad pues dado el largo y ancho del autobús, que según declaró el conductor mide 14 metros de largo y 3 de ancho, le era imposible observar lo que sucedía en la parte delantera del bus, estando como él mismo dijo, sólo a 2 metros tras de él.

Las pruebas a las que sí se les otorga credibilidad son al testimonio del policía judicial, de la Policía Nacional Álvaro Parra Cala con quien se introdujo el acta de inspección técnica a cadáver en la que se puede leer, en lo relevante: *“Evidencia N° 2 Fragmentos de una de las luces antiniebla del vehículo tipo bus lado izquierdo los cuales se encuentran sobre la vía en las líneas longitudinales de color amarillo lo que indica el posible punto de impacto entre los vehículos”*. En el ítem de fotografías la imagen número 4 puede verse la evidencia número dos, restos de luces antinieblas en la mitad de las líneas amarilla”

El testimonio del Subintendente de la Policía, Javier Alberto Giraldo Arenas, quien adujo que, según lo explicado por el conductor y algunos pasajeros, el bus sobrepasaba las líneas amarillas porque, del susto, el conductor dejó devolver el bus razón por la cual aparece en el croquis invadiendo el otro carril. Al ser preguntado sobre dónde fue el impacto, contestó *“fue en la parte frontal del vehículo, vértice frontal del vehículo vértice izquierdo”*. Al ser preguntado si el impacto ocurrió en el lugar donde se graficó el bus, contestó que *“el punto de impacto no fue ahí, donde él quedó fue un poquito más arriba”*. Y, al ser preguntado por las huellas o vestigios encontrados en la escena del accidente dijo *“los que yo alcance a ver, estaban entre las dobles líneas amarillas, en el carril derecho en el sentido norte – sur”*. Respecto al informe policial de accidente de tránsito, el testigo al ser preguntado por la hipótesis sobre la ocurrencia del accidente de tránsito dijo que fue circular, a una distancia superior a un metro de la acera, andén o berma.

El Intendente John Fredy Lora, perito de la Policía Nacional, tecnólogo en investigación y reconstrucción de accidentes de tránsito y técnico profesional en seguridad vial, hizo la reconstrucción de los hechos y, al respecto dijo que al momento del procesamiento del lugar de los hechos se hallaron, entre otras, la evidencia N° 2 que corresponde a una zona de fragmento de la luz antiniebla del vehículo clase bus del lado izquierdo, los cuales se encuentran en la vía en las líneas continuas color amarillo, lo que indica el posible punto de impacto entre los vehículos. Preciso que se trató de una colisión frontal, toda vez que los participantes se desplazaban en sentidos contrarios, el vehículo clase bicicleta impacta la parte anterior del vehículo clase bus, más exactamente a 0.63 metros iniciando desde el vértice anterior izquierdo parte inferior hasta el punto del impacto que corresponde a un tallón por el impacto de la llanta al

lado de la luz antiniebla al lado del vehículo clase bus ubicada en la parte inferior del bómper; entonces aquí hace referencia para ver la imagen N° 8 que esta anexa al informe de reconstrucción.

Explica el perito que, a causa de este impacto, la luz antiniebla sufrió polifragmentación, quedando estos vestigios agrupados en la carpeta asfáltica, en medio de las líneas continuas amarillas separadoras de carril, entonces, esos vestigios son los que corresponden en su momento a la evidencia N.º 2, la ubicación de vestigios con una predominancia hacía el carril sentido La Pintada – Medellín, o sea hacia el carril que va bajando. Respecto de la fijación final de la posición del vehículo en el croquis del informe policial de accidente de tránsito, que lo ubica con la parte trasera invadiendo el carril contrario, afirma que la posición final del vehículo no es consecuente con la evidencia N.º 2, zona de vestigios, toda vez que el daño en la estructura del bus, o sea en la luz antiniebla que dio origen a la evidencia N.º 2 y a la poli fragmentación están ahí en medio de las dos líneas, está ubicado a 078 metros, con respecto al vértice anterior izquierdo del vehículo clase bus, lo que nos permite identificar el punto real de la colisión en la calzada, y el punto de impacto del vehículo clase bicicleta en la estructura del bómper del vehículo clase bus ubicando a 0.63 metros del vértice anterior izquierdo, donde se ubica el tallón por impacto de la llanta de la bicicleta.

La información del perito fue corroborada por el conductor del bus Álvaro Velásquez Tabares, quien renunció a su derecho a guardar silencio y declaró que cuando ocurrió el accidente su reacción fue frenar inmediatamente, pero en el instante de los nervios, el carro se le devolvió un poquito porque inclusive su compañero le grito “*téngalo, téngalo*” entonces frenó otra vez duro y le puso el freno de seguridad y se bajó a mirar, pero ya el muchacho había fallecido, ya no había nada que a hacer.

4.3.1.3 Que la iluminación pública en el lugar era inexistente, que existían luces privadas, pero hacían la iluminación deficiente y, además, la bicicleta no portaba ningún tipo de luz ni reflectivos, como tampoco el traje del ciclista que permitiera que los otros actores viales lo vieran.

Al respecto consideramos que el testimonio de Sandra Patricia Acevedo Vélez quien dijo que la iluminación para el momento del accidente era buena, es contradicha por el resto de la prueba, tal y como queda claro del informe policial de accidente de tránsito, firmado por el testimonio del Subintendente de la Policía, Javier Alberto Giraldo Arenas de que la iluminación era mala.

En el testimonio del policía que presentó el informe de tránsito se describen las prendas del occiso *“chaqueta de color gris, camiseta tipo, polo color vino tinto, pantaloneta color verde, pantalón jean color azul claro, correa color blanco, medias color negro”*. El policía de tránsito a Javier Alberto Giraldo Arenas al ser preguntado por la hipótesis de accidente de tránsito contestó: *“No acatar las indicaciones de las señales existentes en el momento del accidente pues el joven de la bicicleta no portaba chaleco en ese momento, la bicicleta no tenía luces, no era visible, no tenía casco de protección, y más a esa hora, que fue a las 21:30 de la noche.”*

El Intendente John Fredy Lora perito de la Policía Nacional, tecnólogo en investigación y reconstrucción de accidente de tránsito, técnico profesional en seguridad vial, hizo la reconstrucción de los hechos al ser preguntado por la hipótesis contestó afirmando que la atribuye al ciclista, y es la norma que indica transitar distante de la acera, orilla de la calzada o circular a una distancia superior a un metro de la acera u orilla de la calzada, ahí indican que se le atribuye al vehículo número 2 –la bicicleta- y la código 112 que es desobedecer las señales o normas de tránsito, no acatar las indicaciones o señales existentes en el momento del accidente.

4.3.1.4 Que el ciclista circulaba cuesta abajo, en una vía curva, de alta pendiente y muy cerca de la línea amarilla, como prueba de ello además del testimonio del policía de tránsito que elaboró el informe y el croquis y los demás testigos, se cuenta con la declaración del Intendente John Fredy Lora perito de la Policía Nacional, quien respecto de la vía la describió como una curva con un radio de 39.28 metros, con un peralte de 32 grados o 3.1% y una pendiente de 4.6 grados o 8%, que esta vía era en el momento y para la fecha de los hechos una sola calzada con dos carriles, doble sentido de circulación

vehicular, la superficie correspondía a asfaltó, estaba en buen estado, seca y con iluminación artificial deficiente.

Concretando la reconstrucción del accidente, dice que el ciclista con tramo de vía con una pendiente descendente y una curva pronunciada a la izquierda y el vehículo clase bus antes del siniestro había recorrido 67.76 metros por tramo recto, o sea antes del lugar donde se produjo el impacto, colisión o encuentro de los dos vehículos, el vehículo clase bus había recorrido 66.76 metros por un segmento de la vía que es recto ahí en el lugar. Entonces, con ayuda del software FX se pudo determinar que la ubicación del vehículo clase bus de placas TAU959 identificado como la evidencia N° 3, trayectoria concordante, concomitante y consecuente con la evidencia N° 2 y distancia de los daños y evidencias tomadas de la estructura del vehículo bus, pudieron recrear la posición pre-impacto de los dos participantes, concluyendo que el vehículo clase bus de placa TAU959 se movilizaba en sentido Medellín – La Pintada, se encontraba invadiendo el carril del sentido contrario, por lo tanto el ciclista se movilizaba en sentido La Pintada – Medellín sobre la línea continua amarilla del carril sentido la pintada, es decir, el ciclista iba muy próximo a la parte central de la calzada, es cuando este finaliza su tránsito por la curva pronunciada a la izquierda y se produce la colisión, esto con respecto a las trayectorias.

4.3.1.5 Que la víctima circulaba en una bicicleta de las que se utilizan para practicar la actividad de alto riesgo denominada Gravity Bike, así se desprende de los testimonios de:

El policía de tránsito Javier Alberto Giraldo Arenas quien dijo que se presentó un accidente de tránsito con lo mal llamado gravity, según lo manifestado, donde un menor de edad perdió la vida. Por su parte, Jhony Alexander Usma Campillo al ser preguntado si observó la bicicleta y donde quedó la misma: contestó: *“pues la bicicleta, él bajaba con unos amigos, y los amigos se llevaron la bicicleta”*. Preguntado: *“¿Usted de pronto sabe cómo eran las características de esa bicicleta, si era normal o diferente, ¿cómo era?”* Contestó: *“Yo vi que era como una bicicleta cross, de esas pequeñas”* Preguntado: *“Acláreme, cuando dice que llegan dos muchachos y se llevan la*

bicicleta, ¿quiere decir que, al momento del accidente, usted solo vio una bicicleta o varias bicicletas?” Contestó: “No, en el momento del accidente fue la bicicleta del occiso, y ya después de bajaron otros dos pelados en una bicicleta, no sé si bajaban con él o qué, pero se llevaron la bicicleta.”

A su vez, el testigo y procesado Velásquez Tabares al ser preguntado si recordaba cómo era la bicicleta, contestó: *“esas bicicletas le llaman Monaretas, una bicicleta bajita”* Preguntado: *“¿Qué más le observó a la bicicleta, cómo era?”* Contestó: *“No la bicicleta esos muchachos de esas bicicletas sin frenos y tenía unas cosas así (...) la bicicleta no tenía frenos, tenía unas cosas pesadas a los lados en la parte de atrás en las llantas de atrás que ellos les ponen eso para que la cicla le coja más vuelo, que rueda más ligerito”*

4.3.1.6 Que la velocidad del ciclista era alta.

El intendente John Fredy Lora perito de la Policía Nacional, tecnólogo en investigación y reconstrucción de accidente de tránsito, técnico profesional en seguridad vial y quien hizo la reconstrucción de los hechos, respecto del cálculo de la velocidad dijo que la estimación de la velocidad no se pudo determinar porque no se aportó información necesaria para poder realizar los cálculos matemáticos y las ecuaciones, pues es necesario tener por lo menos unas huellas de frenado, huellas de arrastre metálico, un factor de desaceleración, entre otras variables que son necesarias para poder realizar el cálculo matemático.

Ahora bien, consideramos que aunque no podemos calcular a velocidad de los vehículos involucrados, sí podemos inferir razonablemente que la misma era alta teniendo en cuenta que un bus de tamaño del involucrado, en una vía que tiene una pendiente tan alta y en el mismo sentido, y sobre todo apoyados en la necropsia, que fue introducida como Estipulación N° 5, en la que se dejó anotado: *“...se evidencian múltiples fracturas de los miembros superiores e inferiores, fractura en la base del cráneo y macizo facial generando un choque neurogénico asociado al trauma contundente en cráneo...”*, por lo que concluimos, el múltiple daño físico solo puede ser producto de una colisión a alta velocidad.

4.3.1.7. Que el ciclista circulaba muy cerca de la doble línea amarilla cuando la ley le ordenaba circular a un metro de la berma. Al respecto, el policía de tránsito a Javier Alberto Giraldo Arenas al ser preguntado por la hipótesis de accidente de tránsito contestó: *“circular a una distancia superior, a un metro de la acera, o el andén, o la berma, quiere decir que si en esa vía que es una vía, que es una sola calzada con una línea continua, de doble sentido vial, quiere decir que si hay berma en lo posible las bicicletas deben andar por la berma y más a esa hora de la noche, que fue de noche, fue a las 21:30 de la noche”*. Igual quedó consignado en el informe de accidente de tránsito.

Es relevante para determinar el punto de impacto, las huellas de la llanta de la bicicleta en la estructura del bus, ya mencionadas, y la llamada Evidencia N° 2, correspondiente a los fragmentos de una de las luces antiniebla del vehículo tipo bus los cuales se encuentran sobre la vía en las líneas longitudinales de color amarillo lo que indica el posible punto de impacto entre los vehículos ocurrió ente las líneas amarillas, aunque el bus había invadido el carril.

4.3.1.8 El conductor del bus no pudo observar al ciclista, porque este no traía ninguna clase de mecanismo que permitiera ser visto por los otros actores viales y sólo detuvo la marcha después de que se produjo la colisión vehicular. Así lo explicó el Intendente John Fredy Lora, al continuar exponiendo las hipótesis sobre lo sucedido, indicó que el conductor del bus no pudo observar al ciclista y solo detuvo la marcha después de que se produjo la colisión vehicular, no hay huella de frenado ni de arrastre. Al ser preguntado este experto por la circunstancia de que no se encontró huella de desaceleración o de arrastre, dijo que estas se observan cuando el conductor está frente a una eventual situación que lo obliga a reaccionar, que en este caso no hubo evidencia de la misma y por consiguiente era muy probablemente el conductor no haya tenido una percepción real de riesgo que tuviera en su trayectoria; así también lo afirmó el procesado cuando dijo que solo sintió el golpe, sin previo aviso.

4.3.2 ¿Cuál de las acciones fue la determinante en la producción del resultado muerte?

Resuelto el primero problema jurídico planteado por la apelación respecto de qué fue lo que ocurrió en el accidente conforme a la prueba practicada en el juicio oral, y verificado que se equivoca el impugnante cuando afirma que la *a quo* erró en la interpretación de la prueba, procederemos a reexaminar los hechos probados, tal como se han determinado al definir el primer interrogante planteado, y a la luz de la dogmática penal, para a dar respuesta a la segunda parte del dilema jurídico.

En este punto entonces la Sala enfrenta un problema de tipicidad pues nos encontramos frente a un tipo penal de los denominados culposos por la Ley Colombiana, donde el procesado dirigía su voluntad a la realización de una actividad permitida por la ley, aunque considerada peligrosa, como es la de conducir un autobús de transporte público intermunicipal y de esa acción que es lícita en principio, se ha derivado la muerte del conductor de una bicicleta que colisionó frontalmente con él. Resultado por el cual solo deberá responder penalmente el conductor del bus si el mismo le era previsible y si violó el deber objetivo de cuidado, de modo determinante para su producción. La colisión de los dos vehículos en la carretera que conduce de Amagá-Antioquia al Alto de Minas, municipio de Caldas-Antioquia y su resultado, la muerte del ciclista, para poder ser atribuido al procesado, debe ser producido causalmente por la acción del mismo, pues conforme al artículo 9º inciso 2º del Código Penal *“La causalidad por sí sola no basta para la imputación jurídica del resultado”*

Habremos de recordar que la elaboración jurisprudencial y dogmática han enseñado que el que conduce un vehículo debe hacerlo como lo haría una persona responsable, razonable y prudente en la situación del autor, en el *sub judice* obedeciendo las normas que regulan el tránsito vehicular, si no lo hiciere, realizaría una infracción al deber objetivo de cuidado, conforme al artículo 23 *ibídem* que define que la conducta es culposa cuando el resultado típico, en este caso muerte, 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; así pues, la norma tiene como teleología que en las relaciones, en este caso de tránsito vehicular, se reduzcan al mínimo los riesgos inherentes al ejercicio de la conducción de vehículos, ya de suyo considerada una actividad riesgosa.

La determinación de en qué consiste la infracción al deber objetivo de cuidado pasa por el concepto de previsibilidad, componente que va ligado no solo al elemento objetivo sino al subjetivo, pues es necesario no solo que el autor cree el riesgo para el bien jurídico protegido, en este caso la vida, sino que también conozca o pueda conocer las condiciones en que actúa. Para determinarlo en este asunto en particular debemos remitirnos, en primer lugar, a las normas que regulan las relaciones en el tráfico terrestre esto es el Código Nacional de Tránsito y, en segundo lugar, al criterio del hombre medio, porque estamos obligados a examinar la conducta *ex post* a la luz de cómo se hubiera comportado un hombre prudente y diligente en la misma situación del autor, para determinar si se mantuvo en el marco propio de tal pauta, teniendo en cuenta al igual otro criterio, como es el principio de confianza.

Entre la violación objetiva de cuidado y el resultado producido debe presentarse además una relación de determinación, es decir su vulneración debe producir el resultado.

Así pues, afirma el apelante que independientemente de las violaciones a las reglas de tránsito que ejecutó el ciclista, el acusado Álvaro Velásquez Tabares sí realizó una maniobra que generó un aumento en el riesgo jurídicamente aprobado pues superó la línea doble amarilla. Sobre el particular responde esta Sala que es cierta la afirmación de que existe la obligación de circular por los carriles demarcados, pero no es cierto que la reconocida invasión del carril en 78 centímetros, al maniobrar para tomar la curva, sea la única causa del accidente, como tampoco es cierto que esté prohibido por la ley de tránsito terrestre sobrepasar en todo momento la doble línea amarilla, pues se permite para adelantar y para tomar las curvas, en especial si el vehículo conducido mide 14 metros de largo y 3 de ancho.

Aunado a lo anterior, no solo no es la única causa del accidente, ni siquiera es la acción determinante del mismo, pues es importante considerar que el conductor del bus, apoyado en el principio de confianza, no podía prever la conducta del conductor de la bicicleta que, con sus múltiples desconocimientos de las obligaciones de autoprotección, elevó de manera exponencial el riesgo permitido. Recuérdese que la colisión ocurrió, según lo muestran los

escombros de las luminarias del bus, en la mitad de las líneas amarillas, y que la dirección en que se desplazaba la bicicleta, de acuerdo a la reconstrucción de los hechos, era hacia la izquierda de la calzada, por lo que, contrario a la afirmación del apelante, aun excluyendo la acción enrostrada al conductor del bus, el accidente se hubiera producido.

En el *sub judice* al hacer el juicio concreto de los hechos pudo determinarse que el conductor de la bicicleta violaba varias reglas de tránsito, como se ha visto al establecer qué fue lo probado, por lo que puede afirmarse razonablemente que, aun en el caso de que la conducta hubiese sido cuidadosa por parte del conductor de bus, el resultado muerte se hubiere generado de todos modos, por la trayectoria del ciclista y el largo del bus, ubicado en la curva. La víctima creó su propio riesgo al actuar de manera negligente y violatoria de múltiples reglamentos de tránsito, produciendo inseguridad en los otros participantes del tráfico vehicular y, con su conducta, generando el accidente, por lo que no puede escudarse en el principio de confianza, como lo ha esgrimido el apelante.

Tomar la decisión de conducir en una carretera nacional, que tiene alta pendiente y curvas sucesivas, después las 9 de la noche, sin luces ni reflectivos en la bicicleta, sin chaleco refractivo, sin casco, a alta velocidad y separado totalmente de la berma, es un acto que elevaba de manera exponencial el riesgo que de por sí tiene la actividad de conducir vehículos. Siendo importante en todo caso destacar que las luces y los refractivos en los vehículos están diseñados para que el conductor del vehículo vea la carretera y a los otros actores de la vía, y para ser visto por los otros intervinientes en el tráfico vehicular por lo que, circular sin ellas, en una vía nacional mal iluminada, resulta extremadamente imprudente e imposibilita que los demás actores viales pudieran verlo.

Pero, además, la alta velocidad a la que conducía el ciclista, aunque no se probó mediante peritazgo, puede inferirse de los daños sufridos por el cuerpo de la víctima, que murió instantáneamente, con fracturas en las cuatro extremidades y en la cara. Si además puede inferirse que el bus que asciende, en una vía con un grado de inclinación alto y en una curva, sumado a su tamaño, no llevaría mayor velocidad.

Un aspecto probatorio de relevancia es el tipo de bicicleta en que se desplazaba la víctima, como puede inferirse de los testimonios, pues a pesar de que los testigos afirman que otros jóvenes se llevaron el velocípedo del lugar, fue descrita como una de las que se usan para practicar la actividad de alto riesgo denominada *Gravity Byke*. Entonces, la víctima con plena conciencia al conducir una bicicleta en las condiciones anotadas, crea el riesgo, se auto pone en peligro y por tanto no puede imputársele a un tercero el tipo objetivo porque quien así actúa se hace responsable de su propia acción. Al respecto ha dicho la Sala de Casación Penal:

“Para que se configuren las acciones a propio riesgo, según la jurisprudencia de la Sala, es necesario que la persona: «Uno. En el caso concreto, tenga el poder de decidir si asume el riesgo y el resultado. Dos. Que sea autorresponsable, es decir, que conozca o tenga posibilidad de conocer el peligro que afronta con su actuar. Con otras palabras, que la acompañe capacidad para discernir sobre el alcance del riesgo. Tres. Que el actor no tenga posición de garante respecto de ella”².

Corolario a lo expuesto, para poder atribuir a un sujeto una conducta punible imprudente es necesario que él mismo cree un riesgo no permitido relevante para el bien jurídico, que ese riesgo se traduzca en la producción del resultado y que el resultado esté cobijado por el tipo penal en este caso Homicidio Culposo. Las normas que violó el ciclista están establecidas para proteger su vida, si el conductor conduce ajustado a las normas de tránsito, la ley lo autoriza para cruzar la línea amarilla, para adelantar o cruzar, con la debida precaución, pero si no podía observar que en sentido contrario circulaba un ciclista en las condiciones probadas y colisiona con él, ha realizado el riesgo permitido y la consecuencia muerte no le es imputable. Por ende, la sentencia de primer grado absolutoria no merece ningún reproche y habrá de ser confirmada.

Con fundamento en lo expuesto, el **TRIBUNAL SUPERIOR DE MEDELLÍN, SALA DE DECISIÓN PENAL**, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la ley, **CONFIRMA** de manera íntegra la sentencia de la referencia.

² CSJ, SP del 20 de mayo de 2003, Radicado 16636, reiterada en el Radicado 46612, SP2771-2018.

Radicado: 05001-60-00206-2020-05261
Sentenciado: Álvaro Velásquez Tabares
Delito: Homicidio Culposo

Esta providencia se notifica en estrados y contra ella procede casación.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

Los Magistrados,

JOSÉ IGNACIO SÁNCHEZ CALLE

NELSON SARAY BOTERO

-En permiso legalmente concedido por la Presidencia del TSM-

CLAUDIA PATRICIA VÁSQUEZ TOBÓN

Firmado Por:

**Jose Ignacio Sanchez Calle
Magistrado Tribunal O Consejo Seccional
Sala 013 Penal
Tribunal Superior De Medellin - Antioquia**

**Nelson Saray Botero
Magistrado
Sala 014 Penal
Tribunal Superior De Medellin - Antioquia**

Radicado: 05001-60-00206-2020-05261
Sentenciado: Álvaro Velásquez Tabares
Delito: Homicidio Culposo

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:

5cd8d1ec50ecf45d416e17af54b5e757fa4a6375df5a95429e1550557cd18185

Documento generado en 05/03/2025 11:26:20 AM

Descargue el archivo y valide éste documento electrónico en la siguiente

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