



TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO JUDICIAL DE TUNJA
Relatoría

HOMICIDIO CULPOSO/ Accidente de tránsito- Deber objetivo de cuidado/ ..."el legislador en el caso del delito de homicidio sanciona el resultado lesivo del bien jurídico de la vida cuando siendo previsible se viole un deber objetivo de cuidado determinante de ese resultado. La vida moderna entraña la realización de múltiples actividades que generan riesgo. Una de tales actividades sin discusión alguna, es la conducción de vehículos automotores. Las normas que disciplinan la adecuada realización de dicha labor están plasmadas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre contenido en la Ley 769 de agosto 6 de 2002, con sus correspondientes normas reglamentarias y modificatorias..."

Actividad Peligrosa / Conducción de vehículos- Riesgo permitido tolerado/ ..."cuando la actividad peligrosa de la conducción de vehículos automotores se desarrolla en cumplimiento de las normas que la regulan, se puede decir que el agente se ha comportado dentro del riesgo permitido. Mejor dicho, la conducción adecuada de vehículos automotores con observancia de las disposiciones legales y reglamentarias que existen sobre la materia hace que la persona desarrolle su labor dentro del riesgo permitido o tolerado y que todos los resultados lesivos a los bienes jurídicos que en tales eventos se presenten no le sean imputables. ..."Por el contrario, si una persona incrementa el riesgo tolerado para desarrollar dicha actividad y produce un resultado lesivo de los bienes jurídicos, debiéndolo prever por ser previsible, o cuando habiéndolo previsto confió en poder evitarlo, le es achacable responsabilidad penal..."

IMPUTACIÓN OBJETIVA/..." Conducta Imprudente- Resultado lesivo/ ..."la imputación objetiva en los delitos imprudentes se deriva de la existencia de una relación de determinación entre la conducta imprudente y el resultado lesivo de los bienes jurídicos. Dicho de otra manera, la afectación de los bienes jurídicos debe haber sido determinada por la conducta imprudente..."

SENTENCIA 066

TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO JUDICIAL DE TUNJA

SALA PENAL

Radicación: 2018-0421-01

Procesado: Humberto Molina Rodríguez

Delito: Homicidio culposo

Magistrado Ponente: Dr. Edgar Kurmen Gómez.

Aprobado: Acta 078 de julio 5 de 2019, Artículo 30, Numeral 4º, Ley 16 de 1968

Tunja, julio quince (15) de dos mil diecinueve (2019). Hora: dos y media de la tarde (2:30 p.m.)

Conoce la Sala del presente proceso en virtud del recurso de apelación interpuesto por el defensor del acusado Humberto Molina Rodríguez contra la sentencia del 3 de mayo de 2018 mediante la cual el Juez Cuarto Penal del Circuito de Tunja lo condenó a treinta y cuatro (34) meses de prisión y multa de veintisiete (27) Salarios mínimos mensuales legales vigentes, como autor responsable del delito de homicidio culposo en los hechos en que perdió la vida Gustavo Adolfo Erazo Ríos, tomando otras determinaciones.

HECHOS

Según la fiscalía el 27 de septiembre de 2012 a las 10.45 am, en la avenida Colon No. 23-06 de Tunja, el vehículo de placas UQY 155 conducido por Humberto Molina Rodríguez, adelantó imprudentemente los vehículos que estaban detenidos sobre la vía esperando el cambio de semáforo, y al hacerlo arrolló al peatón Gustavo Adolfo Erazo Ríos que atravesaba la vía, quien perdió la vida.

INDIVIDUALIZACIÓN E IDENTIFICACIÓN DEL PROCESADO

HUMBERTO MOLINA RODRIGUEZ, identificado con la Cédula de Ciudadanía N° 6.773.340 de Tunja, nacido el 27 de noviembre de 1965 en el municipio de Tunja, hijo de Marina Rodríguez y Misael Molina de profesión conductor de bus estatura de 165, de piel trigueña, contextura mediana, residente en la carrera 17 B No. 7- 75 Tunja. Cel. 3112515643.

ANTECEDENTES PROCESALES

EL 4 de junio de 2015, ante el Juzgado Primero Penal Municipal con funciones de control de garantías de Tunja, la fiscalía 11 seccional de Tunja le formuló imputación a Humberto Molina Rodríguez por el delito de homicidio culposo, sin aceptar cargos.

La fiscalía 11 seccional de Tunja presentó escrito de acusación el 28 de agosto de 2015 y previo reparto, el Juzgado Cuarto Penal de Circuito con funciones de conocimiento de Tunja realizó el 19 de febrero de 2016 la audiencia de acusación.

Se citó para realizar la audiencia preparatoria el 10 de marzo de 2017 oportunidad en la que se aplazó y finalmente se realizó el 24 de julio de 2017.

El juicio oral se inició el 14 de noviembre de 2017; se continuó el 2 y 3 de mayo de 2018, a cuya finalización se anunció sentido de fallo condenatorio y se profirió la sentencia ese mismo día, contra la que la defensa interpuso y sustentó el recurso de apelación.

DE LA SENTENCIA IMPUGNADA Y DEL MOTIVO DE IMPUGNACIÓN

1.- De la providencia impugnada.

La Juez Cuarto Penal de Circuito con funciones de conocimiento de Tunja dictó la sentencia del 3 de mayo de 2018. En ella relacionó los hechos, identificó al procesado, resumió la actuación procesal, la acusación, la teoría del caso y los alegatos finales presentados por la fiscalía, la representación de víctimas y la defensa. En el capítulo del material probatorio, refirió las estipulaciones probatorias y la prueba testimonial y documental incorporada.

En el capítulo de consideraciones respecto de la tipicidad, señala que para definir la responsabilidad del procesado, los puntos en discusión son (i) si las consecuencias fatales se originan en un acto imprudente de la víctima al cruzar por un sitio no autorizado para peatones; (ii) si el automotor adelantó imprudentemente los vehículos estacionados que esperaban que el semáforo pasara a verde y arrolló al peatón.

Que los elementos a establecer según el tipo penal de homicidio culposo del art. 109 son (i) la presanidad de la víctima; (ii) la muerte de una persona; (iii)

una acción externa suficiente para ocasionar la muerte; (iv) nexo de evitación entre el daño y la acción externa, referida a la infracción al deber objetivo de cuidado.

La presanidad fue establecida con los testimonios de Andrea Katerin, Jairo Salamanca y Edgar Jerez, incluso por el procesado que lo vio pasar.

La muerte y el lugar de los hechos fueron estipulados.

En cuanto al nexo de evitación entre el daño y la acción externa, referida a la infracción al deber objetivo de cuidado, solo transcribió los arts. 55, 60, 61, 63, 67 y 68 de la Ley 769 de 2002, código nacional de tránsito terrestre vigente para la fecha de los hechos.

Enseguida refirió cuándo una conducta es culposa según el art. 23 del C.P. penal y aduce que el factor generador del delito culposo, fue la imprudencia y la violación de reglamentos.

Según las normas que rigen el tráfico vehicular se debe tomar la margen derecha en cualquier vía, porque su ámbito de protección está destinado a permitir que las personas puedan transitar con confianza y seguridad. En este caso Molina Rodríguez incrementó el riesgo permitido, actuó con culpa.

Para la época de los hechos no había señalización de tránsito ni vertical ni horizontal para peatones y vehículos, como se deduce del informe del agente de tránsito y de las fotografías.

Tuvo en cuenta que (i) vehículos esperaban el cambio de semáforo; (ii) al menos cinco vehículos ocupaban el carril derecho; (iii) el peatón aprovechó que los automotores del carril derecho estaban detenidos y pasó mientras cambiaba el semáforo; (iv) lo hizo prudentemente no obstante la afirmación

de la novia que aduce que corrió, pues pasó mirando hacia abajo, Nieves – Villa de Leyva, por donde tenían la vía los automotores que subían, carril que debía atravesar; (v) la causa última o eficiente del accidente fue el adelantamiento imprudente de la colectiva guiada por Molina, quien pretendió sobrepasar al menos dos automotores, la colectiva abordada por la novia del occiso y un carro que dejó un pasajero aprovechando el cambio de semáforo, maniobra peligrosa porque el semáforo cambia simultáneamente para los automotores que suben y para los que bajan; (vi) entonces debía continuar por su carril, detrás de los automotores que se desplazaban por el carril derecho, (vii) no tenía visibilidad sobre la vía porque adelante estaba la colectiva donde se subió la novia del occiso y el otro automotor que dejó un pasajero, que le impedían ver lo que sucedía delante de la buseta, aspecto que le imponía mayor prudencia; (viii) en ese tramo vial no se permite la presencia paralela de tres vehículos desplazándose en un mismo sentido; (ix) el joven pasó detrás del carro que dejó el pasajero aprovechando el semáforo en rojo, entonces como dice la novia, adelantó por delante de la buseta que ella abordó, que estaba detenida pues una vez ocurrió el hecho ella se bajó a auxiliarlo; (x) los testigos señalan con precisión y claridad que fue la invasión del carril por parte de la colectiva conducida por el procesado, lo que ocasionó el accidente.

Si bien es cierto el art. 57 preceptúa que el peatón no debe cruzar las vías por las zonas destinadas a tránsito, también dice que cuando se requiere cruzar una vía vehicular y no existan cebras como en este caso, puede hacerlo por ese lugar respetando las señales de tránsito. En ese momento lo único que existía era el semáforo en rojo y debía cerciorarse que no existe peligro para hacerlo, por lo que miró en el sentido que debían subir los vehículos de las Nieves hacia Vila de Leyva, es decir actuó prudentemente para pasar y así lo haya hecho rápido o despacio, fue prudente, no como aduce la defensa

cuando afirma que el señor se estrelló contra la buseta, pues la víctima no recibió el impacto de frente como refieren las fotografías tomadas a su cuerpo que no evidencian ninguna lesión de frente sino en el costado izquierdo. Aduce que como la víctima medía 1.86 se pudo golpear con el espejo de la buseta que siempre sobresale del volumen de la buseta. Entonces lo golpeó del lado izquierdo por lo que se entiende que el cuerpo avanzó y quedó hombro a hombro, como dijo el procesado, es decir paralelo con la buseta que lo impactó y no de frente como lo argumentó la defensa porque el cuerpo habría retrocedido y quedado al lado derecho de la vía.

Según el art. 58 el peatón no incurrió en ninguna prohibición y cruzaba con las precauciones debidas, sin obstaculizar ni afectar el tránsito. En ese momento no había movimiento de vehículos por los carriles derecho e izquierdo porque si hubiese existido por el izquierdo era imposible que hiciera el aislamiento de la vía la buseta (sic) porque en ese sector no caben cuatro vehículos y porque necesariamente se hubieran chocado con los vehículos que subían de las Nieves hacia Villa de Leyva.

Por principio de confianza al peatón que pasaba prudentemente mirando a la derecha por donde se desplazaban los vehículos, no le exigible pensar que la buseta se metiera en contravía por el carril izquierdo.

El conductor de la buseta vulneró el art, 60 por no transitar por el carril que le correspondía; el artículo 61 porque estando en movimiento el microbús guiado por el procesado no tomó las precauciones necesarias ni utilizó alguna señal como el pito si llevaba alguna urgencia. No utilizó algún medio para prevenir a las personas que tenía que adelantar en forma imprudente como lo hizo. No utilizó el carril y en el sector no podía adelantar. Llevar mucho afán no justifica efectuar ese adelantamiento. No esperó que los otros vehículos siguieran adelantando. No esperó que arrancara la colectiva donde

la muchacha se subió y si ésta iba despacio no tenía por qué meterse en el carril izquierdo. Todos los carros debían esperar que cambiara el semáforo y adelantar uno tras otro cuando el de adelante avanzara. No debió sobrepasar el carril, pues no era permitido por las condiciones de la vía y por la cantidad de personas que allí circulan, realizar esa maniobra de adelantamiento.

Se irrespetaron los derechos del peatón, artículo 63, pues si el vehículo estaba estacionado sobre la vía de Juan Sebastián Pineda, eso no lo obligaba a hacer el adelantamiento.

Entonces resulta claro que se infringió la norma que de manera clara y definitiva obliga tomar el carril derecho en cualquier vía y esa norma permite que las personas transiten con confianza y seguridad.

Encontró que la causa que determinó la ocurrencia del hecho fue la imprudencia, la negligencia con que actuó Molina Rodríguez al vulnerar las normas de tránsito. Él mismo dijo que estaba confiado y que podía pasar debiendo prever lo que podía suceder, él confió en que podía evitarlo, incurriendo en culpa al vulnerar las normas de tránsito confiado en su experiencia y al hacerlo se ocasionó el accidente.

Concluye que el responsable del accidente fue Molina Rodríguez.

Establecidos los elementos objetivo y subjetivo del tipo penal señaló que la conducta de Humberto Molina Rodríguez es típica de homicidio Culposo, artículos 109 del Código Penal, modificado por la Ley 890 de 2004.

Respecto de la antijuridicidad, transcribió el art. 11 del C.P. para señalar que la antijuridicidad material se refiere al principio de lesividad, en cuanto la conducta dañe o ponga en peligro el bien jurídico tutelado. El bien jurídico

tutelado de la vida y la integridad personal se vulneró con la conducta de Humberto Molina Rodríguez por lo tanto, la misma es materialmente antijurídica.

Frente a la antijuridicidad formal dijo que si bien la conducta no estaba dirigida a ocasionar la muerte es claro que obró con negligencia y descuido, vulnerando el bien jurídicamente protegido de la vida.

La conducta del procesado no encuadra en ninguna de las causales de justificación del art. 32 de la Ley 599 de 2000 y al contrario vulneró el deber objetivo de cuidado y se asumió el riesgo por lo que la conducta es también formalmente antijurídica.

Respecto de la culpabilidad, señaló que el procesado es mayor de edad, no se probó que actuara al amparo de alguna de las circunstancias de inimputabilidad (inmadurez psicológica, trastorno mental, diversidad sociocultural o estados similares) siendo imputable y acreedor a penas.

En cuanto al conocimiento de la antijuridicidad el procesado es una persona que posee el discernimiento suficiente para comprender la ilicitud de su proceder, no actuó con error de la prohibición por lo que conocía de la antijuridicidad de su conducta.

Respecto de juicio de Reproche no se argumentó que Humberto Molina Rodríguez actuara por coacción ajena o miedo insuperable; al contrario estaba en posibilidad de dirigir su comportamiento acorde con los requerimientos del orden jurídico, por lo que se le debe reprochar su actitud.

Entonces se reúnen los requisitos del artículo 381 del C.P.P., al llegar al conocimiento más allá de toda duda, acerca del delito y de la responsabilidad penal del acusado debiéndose proferir en su contra sentencia condenatoria.

En el acápite de dosificación punitiva señaló que la pena oscila entre treinta y dos (32) a ciento ocho (108) meses de prisión y multa de veintiséis punto sesenta y seis (26.66) a ciento cincuenta (150) Salarios Mínimos Legales Mensuales Vigentes, así como la prohibición de conducir vehículos de cuarenta y ocho (48) a noventa (90) meses.

Respecto de la pena de prisión determinó el ámbito punitivo de movilidad en 76 meses, que dividido en cuatro arrojó 19 meses. Determinó correctamente los cuartos punitivos Encontró correctamente los cuartos punitivos y como no se imputaron circunstancias de mayor punibilidad y le figura la de menor punibilidad originada en la carencia de antecedentes, seleccionó el cuarto mínimo. En consideración a la gravedad de la conducta punible, la forma como se ejecutó, el desgüeño en el respeto de las normas de tránsito de cara a la responsabilidad que tenía el procesado al transportar pasajeros que también pudieron haber resultado lesionados, y la necesidad de pena, la fijo en treinta y cuatro (34) meses de prisión.

La pena de multa oscila según el artículo 109, inciso segundo del C.P., modificado por la Ley 890 de 2004, entre 26.66 a 150 Salarios mínimos legales mensuales vigentes. Al ámbito punitivo de movilidad equivale a 123.34 SMLMV y dividida en cuatro arroja 30.83¹ SMLMV. Encontró correctamente los cuartos punitivos y como no se imputaron circunstancias de mayor punibilidad y le figura la de menor punibilidad por carencia de antecedentes penales seleccionó en cuarto mínimo. Considerando la gravedad de la

¹ En realidad corresponde a 30.835 SMLMV

conducta, la forma como se ejecutó, el desgüeño por el respeto de las normas de tránsito frente a la responsabilidad del procesado al transportar pasajeros que también pudieron haber resultado lesionados, y la necesidad de pena, impuso multa de veintisiete (27) SMLMV, a cancelar dentro de los 24 meses siguientes a la ejecutoria de esta providencia a órdenes del Consejo Superior de la Judicatura en las cuentas que allí indicó.

Respecto de la privación de derechos según lo reglado en el art 109 del C.P. por haber realizado la conducta culposa utilizando medios motorizados que impone la privación del derecho a conducir vehículos automotores y motocicletas de cuarenta y ocho (48) a noventa (90) meses, determinó al ámbito punitivo de movilidad en 42 meses y la cuarta parte en 10.5 meses, estableciendo los cuartos punitivos; el mínimo de 48 a 58.5, los medios de 58.6 a 79.5 y el máximo de 79.6 a 90 meses. Como no se imputaron circunstancias de mayor punibilidad y se acredita la de menor punibilidad originada en la carencia de antecedentes penales seleccionó el cuarto mínimo y en consideración a la gravedad de la conducta punible, la forma en que se ejecutó, el desgüeño por el respeto de las normas de tránsito frente a la responsabilidad que tenía el procesado al transportar pasajeros que también pudieron haber resultado lesionados, y la necesidad de pena, fijó cincuenta (50) meses de privación del derecho a conducir vehículos automotores y ordenó librar los oficios correspondientes.

Según el artículo 52 de la Ley 599 de 2000 C. P. le impuso la pena accesoria de inhabilitación para el ejercicio de derechos y funciones públicas por igual término al de la pena privativa de la libertad. Libérense los oficios correspondientes.

Citando los arts. 63 del C.P., Modificado por el art. 29, Ley 1709 de 2014 y el art. 68A. del C.P., modificado por el art. 4, Ley 1773 de 2016, concedió el

subrogado de la suspensión de la ejecución de la pena en la forma y condiciones allí reseñadas.

2.- Del motivo de impugnación.

El defensor del acusado pretende se revoque la sentencia condenatoria y en su lugar se le absuelva de los cargos imputados, con los siguientes argumentos:

1.- La señora Juez, achaca al conductor del vehículo una carga de precaución olvidando que sobre el peatón recae también una carga de precaución, pues el vehículo transita por una vía de doble sentido exclusiva para vehículos y fue el peatón quien imprudentemente cruzó la calle por lugar no permitido invadiendo la vía en medio del tráfico vehicular.

La acción desplegada por el peatón se demostró mediante prueba testimonial y documental incorporada, como el testimonio de la señora Andrea Katherine Granados Valderrama quien refiere que con su novio GUSTAVO ADOLFO pasaron la Avenida Colón frente al parque Santander y su novio la dejó en el colectivo y cruzó la calle corriendo frente a la buseta donde ella se subió.

Igual afirmación hicieron Jairo Salamanca y Edgar Jerez quienes laboran frente al lugar de ocurrencia del hecho, por lo que tienen plena visibilidad. Ellos ven cruzar a la pareja la Avenida Colón hacia el parque; la joven detiene una buseta y la aborda mientras Gustavo Adolfo pasa la calle por delante de la misma buseta.

En sustento de lo anterior se encuentra el Informe Policial de Accidente de Tránsito elaborado por el Patrullero Robinson Aguilar Sánchez y la entrevista

rendida por él y también se evidencia en el REPORTE DE INICIACION - FPJ-1- del 27 de septiembre de 2012, documentos en los que plasmó como hipótesis del accidente atribuible al PEATON la causal 409 -cruzar sin observar y no mirar a lado y lado de la vía para atravesarla-.

Ese aspecto fue comentado y tenido en cuenta por el Ing. Juan Manuel García en el Informe Pericial de Física Forense No. DRO- LFIF-0000158-2013, acápite de "interpretación de los resultados" numeral 4.3.3.5 donde plasmó; "La sección de hipótesis del Informe de Accidentes reporta para el peatón el código 409 (Cruzar sin observar. No mirar a lado y lado de la vía para atravesarla)", añadiendo en su testimonio a minuto 33 y 53 segundos que "la vía es de doble sentido" y a minuto 42 y 24 segundos que "...como peatón se debe buscar el sitio, el cruce peatonal..." afirmación soportada también en la lógica humana por si sola lo exige.

Además recaba que dicho informe pericial de Física Forense antes citado, no aporta dato del que se pueda inferir más allá de toda duda la responsabilidad de Humberto Molina pues todas sus conclusiones fueron negativas, porque NO se cuenta con información objetiva que permita responder los interrogantes de la Fiscalía General de la Nación, que eran el fin último de dicho informe.

Situados en el informe estipulado rendido por el señor José Fabio Parada, respecto del vehiculó conducido por Molina Rodríguez encuentra que el punto de impacto del peatón es el brazo del espejo retrovisor derecho, hecho corroborado por algunos testigos. Viendo las fotos del vehículo encuentra que ese elemento queda a unos 60 centímetros de la punta de la carrocería hacia la parte trasera del vehículo, lo que demuestra que Gustavo Adolfo cruzó corriendo sin observar y chocó contra el vehículo, causándose

lesiones en la parte izquierda de la cabeza pues el brazo del espejo retrovisor está separado de la carrocería como bien se evidencia en dichas fotos.

Observando detenidamente el Informe Pericial de Física Forense No. DRO-LFIF-0000158-2013, acápite de "interpretación de resultados": numeral 4. Posibles factores causales, numeral 4.2 la vía y su ambiente el Ing. García plasmó "Defectos viales, obstáculos a la visibilidad y condiciones ambientales adversas pueden constituirse en factores causales de un accidente de tránsito. En el saco (sic) en estudio el Informe de Accidentes reporta visual disminuida por vehículo estacionado", y en su testimonio al minuto 29 y 57 segundos agregó que "Tanto el conductor como el peatón no tenían visibilidad, una percepción mutua..."

Recuerda que el Informe de Accidente de Tránsito evidencia la presencia del automóvil KIU650 conducido por Juan Sebastián Pineda, quien presentó entrevista el 6 de noviembre de 2013 ante la Policía Judicial formato incluyendo un bosquejo de su propia mano que reposa en el expediente, oportunidad en la que informó que se "ese día en el lugar yo me estacione a dejar un pasajero que traía de la ciudad de Villa de Ley-va...yo me estacione coloque mis direccionales..." afirmación que da cuenta que un vehículo obstaculizaba el paso de los demás vehículos que transitaban por la vía.

La señora intenta de justificar la obstaculización del vehículo conducido por Pineda manifestando en la sentencia; "...Juan Sebastián Pineda estaba estacionado momentáneamente, el hecho de que prendiera las estacionarias no significa que estuviera parado allí mucho tiempo significa que el hombre prudente y como cualquier conductor prudente sabe que si va a ejercer una maniobra de estacionamiento momentáneo debe colocar las estacionarias justamente para evitar que lo choquen..." (1 hora 37 minutos del audio) pero al contrario advierte que Juan Sebastián se detuvo el tiempo necesario para

observar que Gustavo Adolfo pasó la calle acompañado, un bus para detrás de él, a recoger a la joven Andrea Katherine, luego no era momentáneo su estacionamiento, y además su presencia se registró en el informe de Accidente de Tránsito.

Además, este no fue el único vehículo que se estaciono sobre la vía transitada por Humberto Molina Rodríguez, pues en el testimonio Andrea Katherine narra que con su novio Gustavo Adolfo atravesaron la avenida Colón frente al parque y que ella detiene y aborda una buseta que se desplaza sobre la misma vía, que se detiene detrás del vehículo conducido por Juan Sebastián Pineda, estacionado con direccionales, como lo reconoce el mismo señor Pineda en entrevista FPJ-14- el 06 de noviembre de 2013 cuando afirmó: "...por el espejo retrovisor observe que había un colectivo de transporte urbano estacionado no sé si a recoger o a dejar un pasajero..." y además dibujó el colectivo en el bosquejo que realizó.

Humberto Molina Rodríguez debido a la obstrucción de la vía por el automóvil KIU650 y por la presencia de la buseta que recoge a Andrea Katherine, con toda lógica, adelanta con todas las precauciones pues se percata de la no presencia de vehículos por el carril contrario, como se demostró con los testimonios de Juan Sebastián Pineda (minuto 53, 30 segundos), Jairo Salamanca y Edgar Jerez (1 hora 26 minutos 35 segundos) que coincidentemente afirman que por el carril izquierdo sentido oriente-occidente no había tráfico vehicular. Por eso a Molina le era impredecible que un peatón cruzara la calle por un sitio prohibido, por delante de la buseta abordada por su novia, corriendo, imprudentemente e incumpliendo las precauciones debidas para usar la vía exclusiva para el tráfico de vehículos de doble sentido.

2. Sin sustento probatorio la señora Juez supone que el semáforo ubicado en la intersección de la carrera 11 con avenida Colón, sentido Occidente – oriente, sentido en el que transitaba Humberto Molina Rodríguez, estaba en rojo, no obstante contar con prueba testimonial que demuestra lo contrario.

Jairo Salamanca en su testimonio refirió a que ese semáforo siempre estuvo en verde y dicho señor explicó que tenía una perfecta visual panorámica del entorno.

Juan Sebastián Pineda (1 hora, 1 minutos, 30 segundos) a pregunta formulada por la Señora Fiscal contestó "...no puedo afirmar que el semáforo estaba en rojo..."

Andrea Katherine aseguro que cuando ella subió al bus que habían detenido con su novio el semáforo ya había cambiado a verde.

Edgar Jerez (1h, 27' 2") manifestó que "...tampoco puedo precisar si el semáforo estaría en rojo o no porque no tenía la vista fija hacia el semáforo, el semáforo queda más abajo..."

Humberto Molina dijo que dicho semáforo estaba en verde y que por la presencia del vehículo conducido por Juan Sebastián Pineda, aparcado sobre la vía con direccionales y que el bus que se detiene a recoger a Andrea Katherine, se vio obligado a sobrepasarlos.

Lo anterior desvirtúa la suposición de la fiscal y de la señora Juez, que el semáforo estaba en rojo y que Molina adelantó para ganar la vía.

Por eso equívocamente la juez afirmó en el falló que "...tenemos probado que, que había un semáforo estaba en rojo... en el momento en que los muchachos pasaron la vía y la chica se subió a la buseta y seguía en rojo

cuando el muchacho atravesó por delante de la buseta..." (1h, 36') porque con toda la prueba testimonial no se probó que el semáforo estuviera en y si que estaba en verde.

Equivocadamente también implícitamente supone que la pareja en primer momento y el joven en segundo momento pasan por el semáforo, porque lo cierto y probado es que cruzaron por un lugar prohibido a media calle a una distancia superior a 100 metros del semáforo más cercano. Sin embargo la Juez reconoce que Gustavo Adolfo cruzó por delante de una buseta.

Deduca la juez que el semáforo estaba en rojo en lo siguiente; "...si no estuviera el semáforo en rojo en el momento en que el muchacho pasó por delante de la buseta, la buseta hubiese arrancado porque es una vía donde no se puede quedar parado porque hay mucho tráfico..." olvidando que la buseta no pudo arrancar porque existía un vehículo estacionado de placas KIU650 conducido por Juan Sebastián Pineda frente a la ella con luces direccionales dejando a una persona, tal se demostró con el informe de Accidente de Tránsito y como lo reconoce Juan Sebastián Pineda en entrevista FPJ-14- rendida el 06 de noviembre de 2013 que incluye un formato bosquejo de su propia mano.

3. Está probada la acción imprudente desplegada por Gustavo Adolfo al intentar cruzar la avenida Colón de doble carril de circulación vehicular por la mitad de la misma, atravesando imprudentemente delante de un bus provocando su muerte.

Aunque en el Informe de Accidente de Tránsito y el Plano Topográfico aportado por el Ing. Henry Augusto Cepeda no aparecen dos semáforos en la vía, si existen, uno en la intersección con la carrera 12 y otro en la intersección de la carrera 11, ubicados a más o menos 100 metros al oriente

y al occidente del lugar de ocurrencia del hecho. A estos elementos se refieren todos los testigos y así lo reconocen la Fiscal y la Juez. Entonces la víctima debía desplazarse hacia uno de ellos para cruzar la vía en dos momentos, el primero cuando cruzó con su novia y el segundo cuando pretendió devolverse solo, como lo establece el Código Nacional de Tránsito al referir el comportamiento de los peatones en las vías y las prohibiciones para ellos.

4. La señora Juez refirió unas artículos del Código Nacional de Tránsito que a su juicio trasgredió Molina Rodríguez, pero no analizó las normas que trasgredió como peatón Gustavo Adolfo.

Las normas referidas por la señora Juez fueron acatadas por Molina Rodríguez en su labor de conducción, pues se desplaza por su carril (Art. 60) y ante una obligatoria maniobra efectúa correctamente un adelantamiento por la presencia de dos vehículos.

Téngase en cuenta que el peatón salió corriendo intempestivamente, como lo narró la novia; entre el tráfico delante de un bus y sin precaución alguna, cruzando por un lugar no permitido -mitad de la cuadra-, lo normativa y razonablemente no debe suceder, actuación imposible de predecir a cualquier usuario de la vía, en virtud del principio de confianza, pues los actores viales suponen que todos cumplen con sus obligaciones. Desafortunadamente el PEATON incumplió sus obligaciones y cargas poniendo en riesgo su propia integridad física.

Entonces no es posible afirmar que Humberto Molina Rodríguez no respetó los derechos como peatón de Gustavo Adolfo porque él mismo al incumplir sus deberes dejó fuera el ámbito de protección de sus derechos. Completamente distinto hubiese sido si el PEATON es atropellado cruzando

la vía por el semáforo; lugar en el que salvaguarda su integridad, pero el accidente ocurrió a mitad de calle a 100 metros de los semáforos.

Lamentablemente la Señora Juez olvidó que a los PEATONES les son exigibles comportamientos enmarcados dentro de lo denominado por ella como "carga de precaución" pues al contrario podrían realizar cuantas irresponsabilidades se les ocurran; como cruzar una vía de doble sentido vial por un lugar prohibido, corriendo entre los vehículos, por delante de un bus sin visibilidad alguna etc. Por vía de ejemplo, cruzar la vía por debajo de un puente peatonal; seguros de que esa irresponsabilidad se salva achacando a otros los propios errores.

Entonces la actuación de Gustavo Adolfo se debe cotejar con las previsiones de los artículos 57 y 58 del Código Nacional de Tránsito, para ver como su accionar irresponsable se desarrolló fuera de los parámetros establecidos.

5. Es lamentable ver cómo el Ing. Juan Sebastián Pineda quien detuvo su vehículo sobre la vía para dejar un pasajero, rindió testimonio contradictorio en algunos apartes con su dicho en la entrevista FPJ-14- del 6 de noviembre de 2013.

Justifica su contradicción el señor Pineda y de ello hace eco la señora Juez, en que "...para mí era nuevo tener que ir a un tema de una fiscalía yo nunca había tenido a un tema de esos...yo sentía nerviosismo yo sentía un grado de inmadurez en el que seguramente podría estar metido en problemas en inconvenientes ahorita que tuve la citación...muchísimo tiempo después y muy vagamente lo que yo puedo llegar a recordar es un poco más preciso un poco más centrado de lo que yo di en la declaración anterior. ..." (1h, 8', 45"), justificación sin asidero porque;

1.- Juan Sebastián Pineda tenía el 6 de noviembre de 2013, 26 años y su profesión era y es la de Ingeniero Civil, por lo que la inmadurez referida no tendría lógica.

2.- El 6 de noviembre de 2013 cuando presentó la entrevista ante Policía Judicial había transcurrido un año desde la ocurrencia del accidente, mientras que para el 3 de mayo de 2018 cuando testimonió, 5 años, 5 meses, es decir tenía más frescos los recuerdos el día de la entrevista y por eso bien lo afirmó en su testimonio que "...muy vagamente lo que yo puedo llegar a recordar..." pues el paso del tiempo hace olvidar.

3.- Pese a que al señor Pineda se le puso de presente la entrevista rendida y el bosquejo que reconoció, no concatene lo allí manifestado, sino reitera que lo dicho en su testimonio es lo que vagamente recuerda.

Infiere el impugnante que más bien el señor Pineda sintió temor alentado por las circunstancias que rodearon su presencia en la Sala, incluso de ser conducido por policía etc, de resultar involucrado de alguna manera por la verdad consignada en la entrevista del 6 de noviembre de 2013 y por tal razón trató de cambiar en lo que creyó o le hicieron creer desfavorable para él. Recuerda el defensor que él manifestó; "...que seguramente podría estar metido en problemas en inconvenientes ahorita que tuve la citación..."

Solicita se valore el testimonio de Juan Sebastián Pineda en conjunto con la entrevista rendida el 06 de noviembre de 2013 con el bosquejo que realizó.

6. La Honorable Señora Juez en su decisión se limita a hacer simples suposiciones apartadas de la prueba allegada al proceso, contradiciendo la relación que deben tener las pruebas y la decisión de fondo, para tener un conocimiento más allá de toda duda.

Las pruebas presentadas dan plena certeza, más allá de toda duda que Humberto Molina Rodríguez no es el responsable de las lesiones y posterior fallecimiento de Gustavo Agolfo Erazo y la acción desplegada por él influyó directa y decisivamente en el trágico desenlace.

Entonces hay ausencia de responsabilidad del señor Molina Rodríguez porque los sucesos encuadra en la fuerza mayor o caso fortuito contenida en el art. 32 Ley 599 de 2000, por la culpa exclusiva de la víctima.

ANÁLISIS Y VALORACIÓN PROBATORIA

1.- Estipulaciones probatorias, video 1, audiencia del 14 de noviembre de 2017, record 23'00''

Fiscalía y defensa dan por probados los siguientes hechos:

1.1.- La muerte del joven Gustavo Adolfo Erazo Ríos. Se anexa Registro Civil de defunción de la notaría Segunda del círculo de Tunja.

1.2.- La plena identificación del acusado Humberto Molina Rodríguez, soportada en la tarjeta de preparación de cédula y consulta ANI del sistema del archivo Nacional de identificación.

1.3.- Que Humberto Molina Rodríguez no registra antecedentes penales hasta el 28 de enero de 2013. Se anexa documento que contiene información sobre antecedentes, consulta en línea de antecedentes y requerimientos judiciales.

1.4.- La plena individualización y arraigo del acusado Humberto Molina Rodríguez. Se anexan documentos con la información personal, la

descripción morfo cromática y la información del domicilio familiar del acusado.

1.5.- La plena identificación e individualización del vehículo buseta UZ, Chevrolet UKR, de placas UQY155, modelo 2003. Se anexa el informe de investigador del laboratorio en formato FPJ13 del 2/10/2012 suscrito por el servidor de policía judicial William Aguirre Cubides.

1.6.- La verificación de identidad del occiso Gustavo Adolfo Erazo Ríos. Se anexa informe de laboratorio de lofoscopia forense del instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses, regional Oriente, seccional Boyacá del 03/10/201211 suscrito por Nelly Camargo Farías, técnico forense.

1.7.- Que los hechos ocurrieron el 27 de septiembre 2012 a las 10:45 de la mañana en la Avenida Colón frente a la nomenclatura número 23-06 de Tunja.

2.- Prueba testimonial.

2.1.- De la Fiscalía.

2.1.1.- Argemiro Pineda Arango, 2 de mayo de 2018, Record 15'19''

Es profesional especializado del instituto medicina legal y ciencias forenses de la Seccional Boyacá en Tunja y se desempeñaba como médico de clínica y patología durante más de 18 años. Previo traslado del informe de necropsia pericial del 3 de octubre de 2012 lo reconoció por ser un documento realizado en el formato que utiliza el Instituto medicina legal y ciencias forenses en el aplicativo pertinente y está firmado por él testigo perito al final de cada una sus hojas. Ese procedimiento se le realizó a Gustavo Adolfo Erazo Ríos plenamente identificado. Se estableció politraumatismo severo,

trauma craneoencefálico con fractura lineal fronto-temporo-occipital; fractura de los huesos de la base del cráneo; edema cerebral severo; restos de un hematoma cerebral; contusiones cerebrales y cerebro macerado. Como otros hallazgos del politraumatismo a nivel pulmonar se encontró edema pulmonar severo y hemotórax bilateral. En abdomen trauma en la pelvis; fractura de sacro derecha; fractura de la cabeza femoral izquierda y signos de tratamiento quirúrgico intrahospitalario, con fenómenos cadavéricos tempranos.

Como causa se señaló que se trata de un hombre joven de 21 años de edad que fallece de manera violenta en accidente de tránsito, a establecer por la autoridad teniendo en cuenta los hallazgos de la necropsia y los resultados de la investigación. La causa está referida a politraumatismo porque se presentaron varios eventos en el cuerpo y tomando todos los eventos en conjunto, todos contribuyeron al deceso del paciente en forma rápida por la complicación de eventos que se presentaron.

El trauma cráneo encefálico fue de carácter principal. El edema pulmonar pudo presentarse por una caída igual que el del abdomen y el de la pelvis. Señala que los accidentes de tránsito se presentan en dos o tres eventos dependiendo del tipo de accidente: si se habla de un peatón, éste tiene un impacto primario, uno secundario por caída y un aplastamiento, frecuentes o regulares en un accidente de tránsito. Dentro del impacto primario se encuentran lesiones que se pueden presentar en miembros superiores, en pelvis y en abdomen, que ocurren dependiendo de la altura del vehículo que lo impacte. Las lesiones que se encuentran en miembros superiores y en cabeza corresponden a un impacto secundario o a una caída y las demás lesiones se pueden considerar por que se haya producido un aplastamiento o por arrastre del vehículo.

Lo más importante en este caso es que el paciente tiene el trauma cráneo encefálico que llegó a tener fractura en la base del cráneo. Se habla de cerebro macerado cuando el cerebro sufre por la fractura, por el edema y por el estado del paciente. Se torne como si fuera una gelatina y se corta; no vuelve a unirse y queda como si fuera agua. El edema pulmonar pudo presentarse por su estancia hospitalaria cuando estuvo recluido aún con vida. El hemoperitoneo pudo haberse generado por la ruptura de una víscera o por el impacto de algún bazo en el momento del golpe. El trauma de pelvis pudo haber sido por la posición en que fue embestido por el vehículo. La fractura del sacro derecha y la contra vertebral de la cabeza del fémur izquierda se deben a que el cuerpo cuando es impactado por un vehículo se fractura al lado contralateral. Si el impacto es por el lado derecho lo primero que se fractura es el lado izquierdo por la oposición o resistencia que hace el cuerpo para compensar el golpe, por eso están del lado contrario las fracturas. Puede decirse que fue un accidente de tránsito con un peatón que sufrió un primer impacto y segundo impacto con la posterior caída.

Leyó en su totalidad el informe pericial de necropsia 2012010115001000195, que a solicitud de la fiscalía se incorporó como evidencia uno de la fiscalía.

En el contrainterrogatorio señaló que para realizar la necropsia se tiene en cuenta la orden de la autoridad, el acta de levantamiento y los documentos que la autoridad anexa. No recuerda si para realizar la necropsia le fue allegada la historia clínica. Sin embargo como la defensa le hace ver que en la información disponible al momento de iniciar la necropsia, datos del acta de inspección, resumen de los hechos, se señala que por los datos de la historia clínica se sabe que sufrió un accidente de tránsito en calidad de peatón, admite que tuvo en cuenta dicha historia. También le hace ver que en la historia clínica se indica que la víctima era consumidor de drogas hace

más de cuatro años y de la ingesta de algunos fármacos y le pregunta si se detuvo a encontrar hallazgos de esas sustancia en el cuerpo de la víctima y señaló que no porque cuando un paciente se somete a cirugía se le aplican líquidos, generalmente a chorro, para que entren en el menor tiempo posible, líquidos que al entrar en contacto con la sangre algún tiempo hacen que el resultado sea negativo. Aclaró que si se considerara que hay un paciente consumidor crónico de sustancias psicoactivas, ejemplo de marihuana o cocaína, si el examen se realiza de manera inmediata da positivo así el último consumo haya sido durante los últimos seis, entonces eso no acredita que el paciente en el momento del accidente estuviera bajo efectos de sustancias psico activas.

La defensa señala que en los datos antropométricos aparece una talla de 180 cm y un peso de 180 kg, pero contradictoriamente se señala que es de contextura delgada, aclarando al respecto que el peso señalado pudo haber sido producto de un error en que se incurrió en el momento de elaborar el acta que en nada influye en la determinación de la causa de la muerte. Que en cuanto a la identificación de ingreso se toma la cartilla decadactilar por un auxiliar forense y por eso se tiene la identificación al ingreso y al egreso.

En el redirecto de la fiscalía precisó que según los hallazgos de la necropsia, que supone también se consignaron en la historia clínica, se trata de un trauma cráneo encefálico originado en cualquier golpe que se reciba a nivel del cráneo, con fractura o no, que produce sangrado interno. Al existir ese sangrado interno se produce el fenómeno de cerebro macerado que acaba de explicar que produce la muerte. Si el paciente hubiera estado bajo el efecto de la ingesta de sustancias psicoactivas o en estado de embriaguez, eso no contribuye en el fallecimiento de la persona porque lo que hace el cuerpo es defenderse de una agresión que tiene y es lo que hace que

fallezca. Si estuviera bajo el efecto de sustancias psicoactivas, ese podría ser un factor pero no es el principal y primordial de la causa de la muerte. Lo que se establece es que el paciente tuvo trauma craneoencefálico severo que se complicó con su compromiso cerebral.

2.1.2- Henry Augusto Cepeda Amado, sesión del 2 de mayo de 2018, Record 54'33".

Labora en la sección de criminalística, grupo de arquitectura, ingeniería civil y topografía. Previo traslado a las partes se le puso de presente el informe de investigador de campo FPJ-11 del 9 febrero 2013 con un plano fotográfico, que reconoció porque los elaboró y están firmados por él.

Realizó una fijación topográfica en el lugar de los hechos, ocurridos en la avenida Colón frente al parque Santander. Con base en el croquis estableció el punto de referencia que tomaron en el lugar, referenciarlo y hacer el plano. En el lugar se toman los elementos importantes geométricos de la vía como sardineles, el ancho de la vía y entradas adyacentes en el sector. El lugar de los hechos es en la avenida Colón entre el primer semáforo que queda hacia el occidente y el segundo que queda al oriente yendo de occidente a oriente. El primer semáforo queda en la esquina del parque Santander y el segundo hacia las Nieves. Ese es el tramo del sector. El levantamiento topográfico se toma en referencia a un punto, en este caso un poste que está más o menos en la mitad, aproximadamente entre estos dos semáforos, punto de referencia que toma tránsito y a partir de él se hace el respectivo levantamiento topográfico.

Es una calzada con dos carriles, sentido occidente a oriente, carril derecho y otro carril de oriente a occidente, de doble sentido.

Es una vía recta, plana, pendiente, con grado de inclinación pequeño o leve de un punto dos grados si mal no recuerda. La geometría de la vía es cónica, es decir si uno se desplaza de occidente a oriente, en el semáforo de la parte superior es más ancha y se reduce a medida que va cerrándose hacia el otro lado hacia el semáforo del oriente; entonces tiene un ancho variable de acuerdo al avance de occidente a oriente.

Si el plano se coloca en forma vertical de occidente oriente, al avanzar del lado derecho se encuentra el parque Santander, de la avenida Colón. En la parte cercana al semáforo tiene un ancho de 9.1 metros y si se baja, hay una intersección a la izquierda que entra un barrio y en ese lugar el ancho de la vía es de 10.03 metros, es decir que se amplía 1 metro aproximadamente. Continuando la vía se reduce a 9.9 metros y posteriormente hacia el otro semáforo en 8.78 metros. Entonces es una vía recta, con una pequeña pendiente de 2.6% equivalente a 1.2° . Tiene una intersección o entrada a un barrio al lado izquierdo. Se ubicó un punto de referencia por la policía de carreteras para acotar el levantamiento de la escena. El ancho del andén es de 2.6 metros. Es un trayecto recto con buena visibilidad. Dice que observó el croquis del agente de tránsito para ubicar el punto de referencia y a partir de este referenciar el lugar. En el plano no ubicó el punto de impacto porque sólo se trataba de levantar la vía y que al momento de la inspección no hay líneas demarcadas.

A solicitud de la fiscalía se incorporó el informe y el plano adjunto como prueba dos de la fiscalía, en seis folios.

En el contrainterrogatorio formulado por la defensa señaló que en todo accidente de tránsito hay un informe de policía en el que se establece un punto de referencia, un objeto fijo y a partir del mismo, utilizando un método de coordenadas triangulares o de triangulación, se hace el levantamiento o

fijación de las evidencias referidas a la posición final de un vehículo, de un cuerpo o de un lago hemático, huellas o vestigios. A partir de ese punto de referencia ubican esos elementos probatorios. A partir del punto de referencia se ubicaron en el plano y posteriormente se hicieron una reconstrucción a escala de las medidas que ellos fijaron para reproducir posteriormente esas evidencias en el plano.

Cuando se trata de la fijación topográfica del lugar de los hechos si se solicita se pueden especificar condiciones especiales de la vía, pero normalmente se pide realizar la fijación topográfica del lugar de los hechos de manera genérica.

Si bien es cierto no especificó el lugar de ubicación de los semáforos, ellos están en los extremos del plano. Dice que en el punto de referencia o en lugar cercano no hay una demarcación de paso peatonal. No recuerda si en los dos extremos donde estaban los semáforos existía demarcación peatonal.

2.1.3.- Sandra Milena Nausan Arciniegas, sesión del 2 de mayo de 2018, Record 1h, 16'16".

Labora en el CTI de Tunja en el cargo de investigador criminalístico II cumpliendo funciones de policía judicial.

Previo traslado a las partes se le puso de presente el informe de investigador de campo F PJ -11 del 2 de octubre de 2012, contenido en tres folios, que reconoció porque está firmado por ella y porque ese día estaba prestando turno de URI.

Ese día la llamaron del hospital para hacer la correspondiente inspección técnica al cadáver y realizó la fijación fotográfica del 2 de octubre de 2012

en la morgue del hospital San Rafael de Tunja. Realizó 19 tomas de las que utilizó 16. Explica lo que cada toma reproduce y lo que en ellas se observa.

A solicitud de la fiscalía dicho informe de investigador de campo en tres folios fue incorporado como prueba número tres de la fiscalía.

En el conainterrogatorio formulado por la defensa señaló que las fotografías muestran lo que ellas se evidencian en el momento de la inspección técnica al cadáver, y ella no es idónea para decidir la clase de lesiones que presentaba el occiso.

2.1.4.- Andrea Catherine Granados Valderrama, sesión del 2 de mayo de 2018, Record 1H 28'22".

Conoció a Gustavo Adolfo Erazo Ríos aproximadamente en julio del año 2011 y eran novios. El 27 septiembre de 2012 estudiaba fisioterapia en la Universidad de Boyacá e iba para clase. Se encontró con Gustavo Adolfo a las nueve de la mañana en el barrio Santa Sofía de Tunja y la acompañó para tomar la buseta para ir a la universidad, a eso de las 10 de la mañana. Ese día hacían preparativos para una fiesta en la Universidad. Él la acompañó a coger la buseta en el parque Pinzón; la testigo se subió a la buseta, él iba pasando rápidamente la calle porque en ese momento cambió el semáforo de rojo a verde y él miraba para hacia donde subían las busetas, no para donde bajaban y en ese momento ocurrió el accidente. La buseta que abordó ni siquiera alcanzó a arrancar. Eso sucedió exactamente al frente del parque Pinzón, aclara que al parque Santander. La vía es de doble carril. La buseta que abordó iba de bajada, partía más o menos de la carrera 11 y se dirigía hacia el norte, porque cogió la buseta para ir a los Muiscas, a la universidad. Detrás del lugar donde ella tomó la buseta está la IPS famisanar y un coliseo. En ese momento funcionaban los semáforos. Con apoyo en el plano

topográfico incorporado como prueba dos, la testigo señala que en la vía donde está la bocacalle está el apartamento donde ellos vivían; donde la dejó, para abordar la buseta. Tomó una buseta que cruzaba (señala que en sentido occidente oriente) y que sobre la otra vía ocurrió el accidente. Más o menos los semáforos quedan cercanos. Su novio corrió para dirigirse al apartamento y él estaba mirando para este lado (indica la derecha) donde subían las busetas y no por donde descendían, "*él ni siquiera se fijó donde bajaba la otra buseta*". El no volteó a mirar porque iba corriendo para cruzar la vía rápido, porque en ese momento la vía por donde la testigo bajaba, había cambiado a verde. Entonces salió corriendo rápido para alcanzar cruzar la vía. La vía en la que ella se desplazaba estaba totalmente llena porque en ese momento el semáforo estaba en rojo y la otra vía estaba libre. La otra vía era la que él iba a tomar para cruzar al apartamento. Cuando ella tomó la buseta el semáforo estaba en rojo pero cuando él fue a cruzar rápidamente el semáforo había cambiado a verde. Señala que en ese momento tenía la vía libre para poder cruzar por ese carril. Dice que observó cuando ocurrió el accidente. Que cuando él cruzó la vía y cuando ya iba a alcanzar el andén, por decirlo así, apareció rápidamente la otra buseta y él salió volando. "*como de aquí hasta donde está la otra mesa*". Se bajó de la buseta porque no se movía. La buseta que atropelló a Gustavo Adolfo iba en contravía porque el señor estaba adelantando las otras busetas y estaban pasando en verde, por eso él estaba mirando hacia la parte por donde subían, él no se iba a imaginar que la otra buseta venía en contravía. En ese momento, en sentido contrario no subía ninguna otra buseta. Gustavo Adolfo fue impactado con el espejo del lado izquierdo de la buseta. El señor venía en contravía; Gustavo no pensó que esa buseta venía en sentido contrario, porque él iba mirando hacia la derecha en el sentido en que subían las busetas para que a él no lo chocaran. Dice que el señor -se refiere al conductor que con la buseta lo impactó- venía rápidamente para alcanzar a pasar a las otras busetas. Detrás

de la buseta que ella tomó venían otras dos busetas, blancas con rojo, ella lo recuerda perfectamente. Recuerda que cuando fue a auxiliar a Gustavo el señor se bajó rápidamente y dijo que él se me atravesó. La buseta no fue movida, esa fue la posición final donde quedó cuando llegó la ambulancia para auxiliar a Gustavo. Dice que ella se subió y tomó el asiento detrás del conductor y por eso podía ver todo; ese día iba a llover, estaba opaco a las 10 de la mañana. Por el carril de contravía no había ninguna buseta, si al caso las otras busetas a las que el señor pretendía adelantar.

En el contrainterrogatorio formulado por la defensa dice que ella recuerda que el 2 de octubre rindió "*indagatoria*" (sic) a los señores de la fiscalía sobre los hechos sucedidos ese día. Que ella estaba observando el semáforo de adelante sobre la vía por la que se desplazaba su buseta. Que su novio después de que ella tomó la buseta cruzó la vía corriendo, porque el semáforo ya había pasado a verde; por eso cruzó corriendo porque él iba para el otro andén de la otra calle.

El pasó la calle por el frente de la buseta que ella abordó; la otra vía estaba libre. En el accidente sólo estuvo involucrada la buseta. Dice que el semáforo está ubicado al final del lado derecho del plano, en el sentido en que su buseta se desplazaba.

2.1.5.- Luis Fernando Mojica Montañez, sesión del 2 de mayo de 2018, video 2, record 0'11".

Es técnico investigador I del C.T.I. de la Fiscalía General de la Nación en Tunja. Recuerda que estaba de turno en la URI y les informaron de un fallecimiento en el hospital San Rafael que supone que se derivó de ese accidente de tránsito. Acudió para realizar la inspección técnica al cadáver y unas entrevistas. Para refrescar memoria, previa autorización al testigo se le puso

de presente el informe ejecutivo del 3 de octubre del 2012 realizado por el investigador para que señale las actividades que desarrolló. También para refrescar memoria se le puso de presente un informe de investigador de campo. Dentro de los actos urgentes desarrolló la inspección a cadáver, una entrevista y envió un oficio solicitando a la registraduría se expidiera el certificado de defunción. Dentro del programa metodológico realizó otras actividades, como unas entrevistas, la plena identificación y unas labores de vecindario.

Reconoció los informes porque tienen su firma y recuerda haber desarrollado ese día actos urgentes. La inspección técnica al cadáver de Gustavo Adolfo Erazo Ríos la desarrolló en la morgue del hospital San Rafael de Tunja.

Previo a traslado a las partes se le puso de presente la inspección técnica a cadáver FPJ-10 y reconoce que conformó el grupo de investigadores que adelantaron el informe, pues él era el investigador líder y fue que no suscribió. La inspección técnica a cadáver registra el nombre del occiso Gustavo Adolfo Erazo Ríos. Leyó la "*descripción del lugar de la diligencia*" y los restantes acápite contenidos en la inspección técnica al cadáver, documento que se incorporó como prueba cuatro de la fiscalía, contenida en seis folios.

Realizó un informe de campo en el que plasmó las actuaciones ordenadas en el programa metodológico, como unas entrevistas, un interrogatorio, una búsqueda en base de datos y la individualización de una persona.

Entrevistó al señor Robinson Aguilar Sánchez, funcionario de la policía nacional quien realizó el procedimiento del día de los hechos. También entrevistó a la señora María Gisela Ríos Alvarado, madre de la víctima.

Como el señor Robinson Aguilar Sánchez falleció, la fiscalía corrió traslado a las partes y al declarante del informe ejecutivo FPJ3 del 27 de septiembre de 2012; del informe de accidente de tránsito 1131705, que leyó y de un álbum fotográfico realizado por el investigador Aguilar Sánchez, documentos que fueron incorporados.

En la entrevista señala que la posible causa atribuible al peatón fue cruzar la calle sin observar. Respecto de las maniobras de evitabilidad que realizó el conductor contestó que según lo observado en el lugar de los hechos no queda claro, porque la buseta involucrada en el accidente estaba ubicada en la mitad de la vía, invadiendo parte del carril contrario, pero no es claro si esa ubicación se debió a que trató de esquivar al peatón o que estaba sobrepasando el vehículo que estaba estacionado sobre la vía.

Después de observar el informe de accidente de tránsito, dice que consta del informe policial de accidentes de tránsito en formato A identificado con el número 1131705 en el que se describe lo que el realizó ese día, tipo de accidente, vehículos involucrados, croquis a mano alzada de los hechos, remisión del conductor para realizarle alcoholimetría, informe de iniciación, informe ejecutivo y anexo trae un álbum fotográfico.

Se plasmó como clase del accidente el atropello, el lugar en la avenida Colón N° 23-06 de Tunja, fecha 27-09-2012, hora del accidente 10:45 y del levantamiento 10:55 horas.

En el informe se plasman en el numeral siete las características de la vía; respecto de las geométricas se dice que es una recta, pendiente, con aceras, doble sentido, una calzada, dos carriles, material asfalto en buen estado, condiciones secas, sin iluminación artificial, ninguna demarcación, visibilidad disminuida por vehículo estacionado.

En el ítem ocho aparece relacionado como conductor Humberto Molina Rodríguez, identificado con la C.C. 6.773.340 y otros datos, como la descripción del vehículo conducido y resultado negativo de la prueba de embriaguez. En los datos de las víctimas aparece el nombre de Erazo Ríos Gustavo Adolfo identificado con la C.C. 1.143'838.090. Se relacionó el lugar de impacto en un círculo, al frente en la parte derecha. Como hipótesis se plasmó que en el momento del accidente el vehículo dos se encontraba estacionado, de placas QIU 650, marca Renault gris, modelo 2012, de propiedad de Pineda Salinas Luis Enrique con C.C. 7.313.311 del que se anexaron documentos.

En el acápite causas probables, vehículo número uno código de la causa 104 y aparece sin registrar el otro número de vehículo y la causa 409.

En el croquis se relacionan dos vehículos, el sentido vial, un lago hemático, un poste como punto de referencia y el posible sentido del vehículo. Es una vía de doble sentido, en sentido norte-sur y la otra sur-norte. El punto de referencia es un poste del cual se desprenden todas las acotaciones que tiene el croquis. En el informe aparecen registrados dos vehículos, se observan unas convenciones que indican el sentido vial, que se encontró un lago hemático, un poste punto de referencia y el posible sentido del vehículo. El vehículo uno conducido por Humberto Molina según lo registrado en el croquis se encontraba en sentido contrario al que debían circular los carros en ese tramo de la vía, pues iba sobre la vía en sentido sur norte. También del plano se desprende que el segundo vehículo estaba estacionado, conducido por Pineda Salinas Luis Enrique. El lago hemático se ubicó a 2.70 metros de la acera sur-norte muy cerca del vehículo uno conducido por Humberto Molina.

También aparece el informe ejecutivo del 27-09-12, hora 12:05, con destino a la fiscalía de asignación, que leyó de manera integral. Hacen parte de ese informe, los datos generales de los implicados y un álbum fotográfico del cual leyó las indicaciones de cada una de las fotografías.

A solicitud de la fiscalía se incorporó como prueba cinco el informe pericial de accidente de tránsito realizado por Robinson Aguilar Sánchez quien falleció, acreditado por el testigo Luis Fernando Mujica por haber conocido de esos hechos, en nueve folios; el álbum fotográfico como evidencia seis en tres folios y la entrevista rendida por Robinson Aguilar Sánchez como prueba de referencia debido a su fallecimiento, en cuatro folios, como prueba siete de la fiscalía.

En el conainterrogatorio el testigo señaló respecto del informe de accidente de tránsito incorporado, que no tiene formación o conocimientos en la elaboración de dichos informes.

2.1.6.- Jairo Salamanca Pinzón, sesión de la tarde del 2 de mayo de 2018, video 1, Record 1'27".

Distinguió a Gustavo Adolfo Erazo Ríos porque vivía cerca de su negocio y porque diariamente pasaba con una perrita y una señorita que al parecer era la novia. Admite que presenció el accidente que tuvo Gustavo Adolfo Erazo Ríos. Se encontraba en su negocio ubicado casi al frente de donde sucedieron los hechos, un poquito en diagonal, y fue una de las personas que salió a auxiliarlo cuando cayó. Se encontraba a más más o menos 10 metros de distancia. En ese momento la vía estaba casi parada y logró ver cómo sucedieron los hechos. Estaba en su negocio, sentado en el escritorio, y se dio cuenta que en la avenida Colón, que es una vía muy transitada y terriblemente peligrosa, de doble carril de bajada y de subida, por el carril

de bajada o sea por la derecha de la vía había trancón porque el semáforo estaba en verde y había hilera de carros. Vio que el chico y la chica pasaron cogidos de la mano y el pelado montó a la niña en una colectiva que estaba parada ahí, se despidió de ella y salió por el frente de la colectiva que abordó la niña. Él miró -se refiere al muchacho- hacia abajo mirando a los carros que subían, que era lógico, cuando de repente apareció en la colectiva, cree que el señor conductor ni se dio cuenta, pero lo cogió como con el espejo y le dio como en la cara, no lo votó muy lejos pero si fue un golpe muy certero. El testigo inmediatamente salió y lo vio como convulsionando en el pie izquierdo, y le puso una toalla en la cara porque el pavimento estaba como caliente. Quiere dejar en claro que había cola de carros bajando por la derecha y la colectiva apareció por el lado contrario. La avenida Colón es una vía de doble sentido y la que estaba frenada era la que bajaba hacia las Nieves, donde el montó a la novia en la buseta, él pasó por enfrente de la buseta, tanto es así que la novia se dio cuenta porque bajó a auxiliarlo, es decir que la colectiva no había arrancado porque la chica se subió y se volvió a bajar para auxiliar a su novio. Como ciudadano común y corriente piensa que hubo imprudencia de la colectiva porque venía en contravía y eso se sabe porque hubo un croquis. No observó la vía que venía en sentido contrario ni si el semáforo estaba en rojo, pero supone que estaba sola, porque si no el colectivo no se iba a venir de frente. La buseta quedó en la posición final, no fue movida, quedó estacionada ahí, hasta cuando llegó tránsito y bomberos a auxiliar al muchacho. Con base en el plano topográfico explicó cómo ocurrió el accidente, señalando que su negocio queda al otro lado de la avenida frente al lugar donde la novia abordó la buseta.

En el conainterrogatorio formulado por la defensa señala que tiene un negocio de reparación de televisores porque es técnico en electrónica. Él estaba ubicado frente a la puerta de su local, con plena visibilidad, 7 metros

hacia arriba y 7 hacia abajo. La pareja salió como de ese sector (muestra la bocacalle) porque tiene entendido que vivían en ese sector, por el frente pasaron la avenida hacia el otro lado y él estaba ubicado en su negocio con plena visibilidad. La muchacha abordó la buseta y él se devolvió por enfrente y por lógica miró hacia el lado donde subían las busetas, no hacia el otro lado. Cuando él salió fue cuando la colectiva lo atropelló. No recuerda específicamente si había algún carro aparcado en ese lugar.

2.1.7.- Juan Manuel García Cortés, Sesión del 3 de mayo de 2018, Record 7'41''.

Es funcionario del Instituto de medicina legal y ciencias forenses y labora como perito forense en el laboratorio de física.

Previo traslado a las partes se le puso de presente el informe pericial de física forense DRO-LFIF 0000 158 -2013, que reconoció por el número de páginas y porque en cada una de ellas se encuentra su firma. La peritación se originó en el oficio 7521 del 11 de mayo de 2013 con el objeto de realizar la reconstrucción analítica del accidente de tránsito, estableciendo zona de impacto, velocidad de circulación del rodante involucrado, análisis de evitabilidad y posibles causas. El caso fue el atropello de Gustavo Adolfo Erazo Ríos por una buseta en la ciudad de Tunja, el día 27 de septiembre de 2012. Recibió en el laboratorio un expediente con 174 folios legajados. Sólo pudo analizar la información y no fue posible realizar cálculos, ni simulación, ni reconstrucción, como se solicitaba en ese momento.

El resultado se consignó al final del informe pericial en las conclusiones, respondiendo las preguntas que se le formularon. Se hizo un registro de los datos generales de la vía y del vehículo. No se pudo hacer una configuración de impacto, lo único que se hizo fue copiar el croquis del informe de accidente.

No se pudo determinar la posición relativa del vehículo y del peatón que interactuaron, porque para hacerlo debe haber una experticia de daños del vehículo. Solamente se reportaba un contacto con el espejo del vehículo y con las lesiones del peatón que también existían derivadas del protocolo de necropsia, pero realmente no era marcante la lateralidad. Por eso en el punto dos del informe refiere que el daño descrito en el experticio técnico para el microbús no es apreciable en las fotografías, por lo tanto no se pudo recrear la posición relativa vehículo -peatón al instante de la interacción. Agregó que no había una lateralidad marcada y eso sí lo debía determinar el médico que hizo la necropsia.

En el croquis no se rótulo la calle o carrera principal, se dijo que era en la avenida Colón N° 23-06 y por ello se imagina que frente a esa nomenclatura, en el sector del parque Santander. Se rótulo una calle o carrera 10 por lo que observa. Como había fotos de escena de mala calidad, porque eran copias, el sitio se identificó con algunas herramientas tecnológicas² que correspondía más o menos al de la escena.

Que tampoco se pudo determinar la velocidad a la que se desplazaba el vehículo en el momento de la interacción.

Leyó las conclusiones y respecto de la reconstrucción analítica del accidente señala que la documentación analizada no contiene elementos que permitan caracterizar el estado de movimiento del vehículo uno (microbús), por lo que no es posible realizar una reconstrucción analítica del incidente de tránsito. En cuanto a la zona de impacto, la documentación analizada no contiene información objetiva que permita especificar el lugar preciso de la vía en el que ocurrió la interacción, porque eso ocurrió antes de la posición final del

² Refiere entre otra a google maps

bus y en un carril en contravía. En cuanto a la velocidad de circulación del rodante, señala que la documentación analizada no contiene información objetiva que permita caracterizar adecuadamente el movimiento del microbús y por lo tanto no es posible adelantar cálculos de su velocidad. Aclara que la información objetiva sería la existencia de huella de frenado o de vestigios del impacto que tuvo el joven, por ejemplo que trajera una gorra o lentes, porque ello permitiría de alguna forma determinar en forma orientativa la velocidad del bus. En cuanto al análisis de evitabilidad señaló que no existen suficientes elementos para realizar un análisis cinemático del incidente ni realizar un análisis de evitabilidad. La evitabilidad es uno de los aspectos más importantes a la hora de establecer responsabilidad, y es una pregunta que siempre se debe hacer en estrados pero como no se tiene claro cuál fue la dinámica del vehículo y la velocidad, no se puede decir cuál hubiera sido la velocidad máxima que hubiera tenido ese vehículo para evitar el insuceso. En referencia a las posibles causas del accidente, los posibles factores causales se desprenden de la documentación analizada que se describen en la sección de interpretación de los resultados del informe.

Leyó que los posibles factores causales respecto de los vehículos están orientados por ejemplo a deficiencias en los sistemas de control, seguridad, iluminación etc. que inciden en un accidente de tránsito. En el caso en estudio la información analizada no reporta defectos previos para el vehículo comprometido. Respecto de la vía y su ambiente señala que pueden ser factores causales los defectos viales, obstáculos de visibilidad y condiciones ambientales adversas y que en el caso estudiado el informe de accidente reporta visual disminuida por vehículo estacionado. Señala el perito que a este respecto no se dijo por donde pasaba el joven si por la parte anterior o posterior del vehículo. Las informaciones testimoniales dicen que existía una fila de vehículos esperando a que cambiara un semáforo, pero objetivamente

en el momento en que se recibió la información solamente se decía que había visual disminuida por vehículo estacionado. Eso puede constituirse en un factor causal porque tanto el conductor como el peatón no tienen visibilidad, en una percepción mutua. Además como peatón asume que vienen vehículos por su derecha. Se pregunta el perito *¿Cómo voy a saber como peatón que viene un vehículo por la izquierda?* Eso no lo escribió en su momento porque no había elementos objetivos para decir por donde cruzó. Todo era información testimonial.

Los factores causales derivados de las personas están referidos a condiciones físicas como limitaciones visuales, auditivas, motrices, embriaguez etc. que afecta la capacidad para percibir y comprender el peligro y para reaccionar adecuadamente. En el caso estudiado la documentación no reportó deficiencias de ese tipo para el conductor del microbús y no incluyó un examen de toxicología para el peatón. El joven estuvo en el hospital herido tres o cuatro días. Muchas veces el médico no hace examen de toxicología porque considera que ya se aplicaron medicamentos que falsificarían el resultado del examen. En cuanto a las condiciones anímicas como cansancio, estrés, distracción -hablar por celular-, conducciones agresivas, etc. de las personas involucradas, la documentación no cuenta con información objetiva sobre tales aspectos.

Respecto de las maniobras implementadas la sección de hipótesis del informe de accidentes reporta para el microbús el código 104 (adelantar invadiendo carril de sentido contrario. Sobrepassar invadiendo el carril de otro que viene en sentido contrario). Las versiones testimoniales señalan que al momento del accidente, vehículos en fila esperaban el cambio de semáforo en el carril de la avenida Colón contiguo al parque Santander. A partir de la posición final del vehículo uno (microbús) reportada en el croquis, se tiene

que el microbús en su posición final se encuentra invadiendo el carril contrario. Aunque según lo reportado en el croquis del informe de accidentes, el eje longitudinal del vehículo es paralelo al borde de la vía, no existen elementos objetivos para determinar si esa posición final del microbús se debió a que el conductor del microbús trató de esquivar al peatón o que el microbús estaba sobrepasando el vehículo que se encontraba estacionado sobre el costado derecho de la vía. El vehículo se detuvo, pero no hay una huella de frenado. La sección de hipótesis del informe de accidente reporta para el peatón el código 409 (cruzar sin observar. No mirar al lado y lado de la vía para atravesarla). Es una vía de doble sentido. Esas fueron las conclusiones y después de citado a la audiencia y de revisar el caso nuevamente, no llega a conclusión diferente que pueda orientar de mejor manera.

Que hay una invasión del carril por parte del microbús como se ve al comparar la ubicación final del vehículo involucrado con la del sentido vial y además el patrullero que levantó el croquis también indica un posible sentido del vehículo, dejando en claro la maniobra que hizo el vehículo de invadir el carril contrario. No hay huella de frenada que se origina cuando la frenada es fuerte, repentina, lo que significa que en este caso no existió una frenada de esas características. Simplemente se detuvo y no quedó registro de la huella.

En el conainterrogatorio señaló que se está dentro de la ciudad sin recordar si es una zona comercial o residencial, y como conductor debe respetar el sentido de tránsito. En este caso se tiene una vía de doble sentido. No recuerda si en las fotografías existe línea separadora de carriles, una doble línea que por lo general existe en vías rurales, pero también se emplea en las ciudades y eso determinaría si un vehículo puede rebasar a otro en una vía

con esas características. También existen señales de tránsito verticales impidiendo rebasar a otro vehículo. Finalmente el testigo admite que el informe adujo la inexistencia de línea de demarcación horizontal y de señales verticales, pero estando en un lugar urbano, residencial o comercial, un conductor debe conducir su vehículo según las condiciones de tránsito y desde luego respetaría el hecho de que se está conduciendo en una vía dentro de la ciudad.

Para cruzar una calle el peatón debe buscar el cruce peatonal, donde haya una cebrá, si existe, pero en el croquis no se dibujaron esas líneas ni tampoco en un dibujo topográfico del CTI.

En el redirecto señaló que en el croquis ni en el esquema topográfico aparecen relacionados semáforos, ni pudo deducir el sitio donde se encuentran. Pero en las imágenes de Google hay un semáforo, pero no recuerda la fecha de esas imágenes para confrontarlas con el 2012 para determinar si el semáforo existía para la fecha del hecho. Los testigos decían que había una fila de vehículos esperando al cambio de semáforo. A solicitud de la fiscalía se incorporó el informe pericial de física forense DRO-LFIF 0000 158 -2013, como evidencia ocho de la fiscalía.

2.1.8.- Juan Sebastián Pineda Pineda, sesión del 3 de mayo de 2018, Record 48'15".

El 27 de septiembre del 2012 se encontraba en Tunja, venía de Villa de Leyva a hacer una diligencia cerca de Unicentro y vio un accidente. Dice que en ese parque hay un semáforo y unos vehículos parqueados esperaban el semáforo que se encontraba en rojo, *"yo era uno de esos vehículos, aproveché para dejar una persona"* que debía realizar unos pagos en un banco cercano. Escuchó un golpe y volteó a mirar que había ocurrido. En ese

momento vio que un muchacho salió despedido por el aire y cayó adelante del carro de él. Esos hechos ocurrieron a la espalda de él, desconoce cómo ocurrieron realmente, pero lo presenció.

Podría decir que su vehículo era el quinto de la lista, había muchos vehículos delante de él, antes de semáforo. En ese momento el semáforo estaba en rojo y por eso pararon todos ahí. La vía es de doble carril, ellos estaban estacionados en el sentido de la montaña hacia la parte plana o de Villa de Leyva hacia Unicentro, costado derecho. En sentido contrario no venía ningún vehículo en el momento de los hechos. En el momento en que vio salir a la persona "*rebotada*" lo primero que se hace es salir a auxiliarla. Se bajó del vehículo y en lo primero que se fija es en averiguar lo que pasó. Vio que una buseta accidentó al muchacho. La buseta se desplazaba por el carril contrario, o sea iba de Villa de Leyva hacia unicentro por el costado izquierdo; lo que si sabe es que la buseta quedó en el carril contrario o en contra flujo.

En el conainterrogatorio señaló que a principios de noviembre de 2013 fue citado para comparecer al búnker de la fiscalía en Bogotá. Fue entrevistado el 6 de noviembre cuando se reunió con un abogado y le pidió una declaración escrita y firmada por él. La defensa le pone de presente el formato de entrevista FPJ 14 del 6 de noviembre de 2013 firmada por Juan Sebastián Pineda Pineda, rendida ante la policía judicial en el búnker de la fiscalía en Bogotá, que el testigo reconoció porque es su firma y su declaración.

La defensa le hace ver que en la entrevista dice que se detuvo y colocó direccionales, es decir se estacionó y hoy está cambia su versión diciendo que frenó porque el semáforo estaba en rojo, había fila y que esa fue la causa por la que se detuvo, respondiendo que su nivel de madurez era otro, para

él el tema era nuevo porque presentarse al búnker de la fiscalía genera un poco de pánico y de estrés. Vagamente recordaba en esa oportunidad los hechos como vagamente los recuerda ahora y por eso lo relató de esa manera.

La defensa le hace ver que en la entrevista señaló que había observado por el retrovisor a una buseta bajando, que no sabía si estaba dejando o recogiendo un pasajero y que seguido a eso escuchó un fuerte golpe y por el costado izquierdo de su vehículo vio que un muchacho se había lanzado y en la audiencia señaló que no había mirado por el retrovisor, para que explicara esa contradicción. El testigo señaló que en ese momento sufrió nervios para declarar en el búnker de la fiscalía; hoy un poco más maduro y centrado puede dar el testimonio dando fe en el momento actual de lo que vagamente recuerda.

La defensa le hace ver que en esta audiencia manifestó que el semáforo estaba en rojo y que delante de él había vehículos estacionados y que detrás no vio si había algo, pero en la entrevista manifestó³ *"Preguntado: diga al momento del accidente como estaba el semáforo? Contestó: estaba en rojo adelante mío, no habían vehículos detrás mío, el bus que estaba dejando a alguien en la colectiva, yo no podría afirmar si esa colectiva era la misma que recogió o dejó un pasajero. No me di cuenta quien era o de donde salió la muchacha"* y el defensor señala que no hace más preguntas porque la argumentación del testigo de la misma.

En el redirecto de la fiscalía el testigo aclara que en esta declaración ha dicho la verdad y que la razón para dar la versión del 6 de noviembre de 2013 diferente a la de hoy, se explica porque para él era nuevo tener que ir a la

³ el testigo lee este fragmento de la entrevista.

fiscalía, mucho menos a un búnker. Sentía nerviosismo, tenía un grado de inmadurez y que podría estar metido en problemas o en inconvenientes. Ahora que tiene la citación, tiempo después, muy vagamente en lo que puede llegar a recordar, es un poco más preciso, un poco más centrado de lo que dijo en la declaración anterior. Dice que hoy no puede decir que había semáforo en rojo pero lo que si había era una fila de carros, hacia adelante de su vehículo.

En la entrevista señaló que vio cruzar a una muchacha, aspecto que le reitera a la fiscalía aunque aduce que no recuerda si cruzó con el muchacho implicado. Supo que después de lo ocurrido, del golpe, ella empezó a llorar, a sufrir, por lo que presume que pueda ser familiar, amiga o conocida de la persona. Desconoce de dónde salió porque todo sucedió a la espalda de su vehículo. A la muchacha la vio cuando el muchacho salió despedido del accidente. El testigo se bajó a auxiliarlo y ella llegó primero que el testigo a tratar de moverlo y ver si estaba bien.

2.1.9.- Edgar Jerez, sesión del 3 mayo 2018, récord 1h: 12'48''

Desafortunadamente presencié el accidente de un joven que pasó la calle; iba hacia el parque acompañado de una chica, de una muchacha, que se subió a un bus. Enseguida el muchacho pasó la calle por entre los vehículos que bajaban por la avenida Colón; estaban parados, pasó la calle y piensa que él muy seguramente se fijó que no estuvieran vehículos subiendo en el sentido de la vía. Asumió que estaba libre la vía, intentó pasar la calle cuando ocurrió el accidente. Su trabajo queda exactamente enfrente donde ocurrió el accidente; hay un ventanal grande en su sitio trabajo y en ese preciso momento conversaba con un cliente, tenía la mirada hacia el patio, recuerda que vio que los chicos pasaron la calle y vio todo el suceso. La distancia a la que se encontraba era aproximadamente de unos 20 metros, porque el local

quedaba al frente y el accidente ocurrió en plena vía. El local queda justo en la esquina, frente al parque Santander, donde repara motocicletas.

Con ayuda del plano topográfico identificó la avenida Colón, el parque Santander, y el sitio de trabajo justo en la esquina. El lugar donde ocurrió el accidente fue frente de su sitio de trabajo, es lo que recuerda. Ese lugar es una vía de doble sentido.

El local tiene ventanales sobre la carrera 11A y sobre la avenida Colón. Casualmente vio pasar a los chicos por el ventanal (indica el de la carrera 11A) hacia la acera del parque Santander. Paró un bus, muy seguramente la chica lo tomó y él se dispuso a devolverse. Tiene entendido, no está seguro, que el muchacho vivía por el sector. En el momento del accidente la vía Nieves-Villa de Leyva estaba libre. Cuando ocurrió el accidente hablaba con un cliente en su local, mirando en dirección hacia el sitio donde ocurrió, no estaba atento totalmente pero dirigía la mirada hacia esa parte, hacia afuera, cuando se escuchó el golpe, el suceso. Recuerda que el vehículo que atropelló al joven fue una buseta Muiscas blanco con azul o azul con blanco. El señor iba en sentido Villa de Leyva-Nieves por el carril izquierdo. La buseta quedó estática hasta cuando llegaron los señores de tránsito. La víctima quedó hacia la mitad de la vía un poco más hacia el lado del parque, porque el muchacho hasta ahora empezaba a pasar el carril en sentido Nieves-Villa de Leyva. La vía estaba libre en el sentido Nieves-Villa de Leyva y en sentido contrario había algunos vehículos estáticos, quietos, aunque no recuerda el tipo de vehículos y tampoco puede precisar si el semáforo estaba en rojo o no porque no tenía la vista puesta sobre el semáforo, porque queda mucho más abajo. Sólo recuerda el golpe, el muchacho que sale expulsado por el golpe y la buseta que estaba en el carril contrario.

En el contrainterrogatorio formulado por la defensa señaló que el muchacho iba a pasar la calle dentro de los vehículos que estaban parados en el sentido Villa de Leyva-Nieves, caminó dentro de esos vehículos y la buseta bajaba. Otros vehículos no estuvieron involucrados en el accidente.

2.2.- Testigos de la defensa.

2.2.1.- Humberto Molina Rodríguez, sesión del 3 de mayo de 2018, récord 1h: 36'22".

El 27 de septiembre de 2012, antes de que los hechos sucedieran esperaba para pasar el semáforo del parque Santander. Cambio el semáforo, arrancó, había unos vehículos adelante. Siguió bajando en dirección a las Nieves y en ese momento una buseta delante de él estacionó a recoger a la pasajera que se nombra, porque no la vio. Adelante de la buseta se encontraba un carro particular que sobrepasaban los otros carros. Como paró la buseta sobrepasó a la otra buseta, y en ese momento cuando iba sobrepasando la otra buseta por la altura del otro carro no percibió la presencia del joven que lastimosamente falleció, que fue accidentado en ese momento. Hasta ese momento se percató que alguien gritó dentro de la buseta, porque no alcanzó a ver la presencia del cuerpo, por el otro vehículo.

El motivo por el que tomó el carril contrario en sentido oriente occidente fue porque el vehículo particular estaba estacionado, obstruía el paso por la vía normal. Entonces estaban sobrepasándolo los otros vehículos. Como la otra buseta paró entonces hizo el sobrepaso.

El primer semáforo antes de cruzar estaba en rojo y pasó a verde. El semáforo -se refiere al de la intersección de la avenida Colón con la carrera 11- no

recuerda en ese momento cuanto tiempo había cambiado, lo único que sabe es que de semáforo a semáforo hay una larga distancia.

La distancia que hay del lugar donde ocurrió el accidente hasta el semáforo de adelante es más o menos la mitad de los dos semáforos.

Tan pronto sucedió el hecho se acercaron personas porque quedó sorprendido por lo que había sucedido. Se acercaron unas personas, estaban al frente y le hicieron una señal hacia el frente del carro y él pensó que alguien estaba adelante o debajo del carro. Cuando se bajó se encontró con la sorpresa de que el cuerpo quedó hombro a hombro con el carro.

En el vehículo que estaba estacionado en la vía se encontraba el conductor y en el momento que sucedió el hecho el señor iba a arrancar. Las personas presentes no dejaron seguir su curso porque le dijeron que estaba obstaculizando la vía. Se iba a ir pero no lo dejaron.

En el contrainterrogatorio señaló que hizo un adelantamiento en el momento en que la otra buseta estaba estacionada. Pero enseguida contradictoriamente afirma que la buseta en ese lapso no estaba estacionada, que el que estaba estacionado era el vehículo particular.

Dice que había un vehículo estacionado más o menos a la mitad de la distancia entre los dos semáforos. Al vehículo estacionado lo estaba sobrepasando. Antes del accidente no había ningún vehículo estacionado delante de él, porque iban del semáforo adonde fue el accidente y había siempre distancia. El carril que ocupaba era en sentido Villa de Leyva-las Nieves. Su vehículo quedó más o menos en la mitad de la vía, porque sobrepasó al vehículo que estaba estacionado. Admite entonces que había un vehículo estacionado y ese vehículo era la buseta y que adelante estaba

estacionado el vehículo particular. La buseta iba adelante de la suya e iba recoger a la pasajera. Admite entonces que había un automóvil y una buseta adelante de él. Que el sobrepaso lo realizó cuando el otro carro frenó y se percató que había visibilidad para hacer el adelantamiento; estaba seguro de la maniobra que iba a hacer.

El carro que estaba estacionado y la buseta iban en el mismo sentido de Villa de Leyva las Nieves, sobre el carril derecho. Cuando el vehículo particular estaba estacionado, hacían sobrepasó los vehículos que iban delante de él. Obviamente tenían todos que adelantar, *“entonces nos abrimos a adelantar”*.

Teniendo en cuenta que en el lugar había una vía adyacente señala que cuando hay doble sentido no se debería hacer el adelantamiento.

En el redirecto de la defensa señaló que sobre la vía no había señalización de prohibido adelantar. Cuando hizo el sobrepaso se dio cuenta que sobre la otra vía no venían vehículos.

En el contra re directo señaló que sobre la vía no había señales de piso dividiendo el carril, circunstancia que lo autorizaba para hacer el sobrepaso. La juez dejó constancia que el defensor le indicó que debía responder afirmativamente. Dijo que el adelantamiento se podía realizar mientras otro vehículo se encuentre estacionado. Si el vehículo es pequeño toca tener prudencia y si es más grande, más prudencia. Que al estar los dos vehículos estacionados él tenía plena visibilidad.

Análisis probatorio.

La Sala analizará la prueba recaudada en conjunto aplicando los criterios de la sana crítica, mediante la elaboración de hechos jurídicamente relevantes así:

1.- Condiciones de la vía, lugar del accidente y resultados o consecuencias.

Se estipuló entre las partes que los hechos ocurrieron el 27 de septiembre de 2012 a las 10:45 de la mañana en la Avenida Colón frente a la nomenclatura 23-06 de Tunja y la verificación de identidad del occiso Gustavo Adolfo Erazo Ríos.

Henry Augusto Cepeda Amado realizó fijación topográfica en el lugar de los hechos, ocurridos en la avenida Colón frente al parque Santander, entre el primer semáforo ubicado al occidente en la esquina del parque Santander y el segundo al oriente hacia las nieves en sentido occidente oriente. Es una calzada con dos carriles de doble sentido, el derecho en sentido occidente a oriente y el otro carril de oriente a occidente. La vía es recta, plana, con una pequeña pendiente de 2.6% equivalente a 1. 2°, si mal no recuerda.

Colocando el plano en forma vertical, de occidente oriente avanzando sobre la avenida Colón, al lado derecho se encuentra el parque Santander. Bajando hay una intersección a la izquierda que entra a un barrio y en ese lugar el ancho de la vía es de 10.03 metros, es decir se amplía 1 metro aproximadamente. Es un trayecto recto con buena visibilidad.

Aunque no especificó el lugar de ubicación de los semáforos, ellos están en los extremos del plano. Que en el punto de referencia o en lugar cercano no hay una demarcación de paso peatonal. No recuerda si en los dos extremos donde estaban los semáforos existía demarcación peatonal.

Andrea Catherine Granados Valderrama, novia de Gustavo Adolfo Erazo Ríos, con apoyo en el plano topográfico incorporado como prueba dos, señala que en la vía donde está la bocacalle está el apartamento donde ellos vivían; donde la dejó, para abordar la buseta. Tomó una buseta que cruzaba (señala el sentido occidente oriente) y que sobre la otra vía ocurrió el accidente.

El técnico del CTI Luis Fernando Mojica Montañez dice que después de observar el informe de accidente de tránsito formato A con identificación 1131705, en este se describe el tipo de accidente, vehículos involucrados, croquis a mano alzada, remisión del conductor para realizarle alcoholimetría, informe de iniciación, informe ejecutivo y como anexo un álbum fotográfico. Como clase atropello; lugar la avenida Colón N° 23-06 de Tunja, el 27-09-2012, a las 10:45 y levantamiento a las 10:55 horas.

El numeral siete contiene las características de la vía; en las geométricas consta que es una recta, pendiente, con aceras, doble sentido, una calzada, dos carriles, material asfalto en buen estado, condiciones secas, sin iluminación artificial, ninguna demarcación y visibilidad disminuida por vehículo estacionado.

Jairo Salamanca Pinzón distinguió a Gustavo Adolfo Erazo Ríos porque vivía cerca de su negocio y porque pasaba a diario con una perrita y una señorita, al parecer la novia. Estaba en su negocio sentado en el escritorio y percibió que en la avenida Colón, vía muy transitada y terriblemente peligrosa, de doble carril de bajada y de subida; por el carril de bajada o de derecha de la vía había trancón porque el semáforo estaba en verde y había hilera de carros.

Juan Sebastián Pineda Pineda señaló que la vía es de doble carril, y que ellos estaban estacionados en el sentido de la montaña hacia la parte plana o de Villa de Leyva hacia Unicentro, costado derecho.

El perito médico patólogo Argemiro Pineda Arango señaló que la víctima es un hombre joven de 21 años de edad que fallece violentamente en accidente de tránsito a consecuencia de politraumatismo severo, trauma craneoencefálico con fractura lineal fronto-temporo-occipital; fractura de los huesos de la base del cráneo; edema cerebral severo; restos de un hematoma cerebral; contusiones cerebrales y cerebro macerado. A nivel pulmonar se encontró edema pulmonar severo y hemotórax bilateral. En abdomen trauma en la pelvis; fractura de sacro derecha; fractura de la cabeza femoral izquierda y signos de tratamiento quirúrgico intrahospitalario, con fenómenos cadavéricos tempranos. Señaló como relevante que el paciente tuvo trauma cráneo encefálico con fractura en la base del cráneo.

1.1.- Está plenamente probado que los hechos ocurrieron el 27 de septiembre de 2017 a las 10:45 de la mañana sobre la avenida Colón frente a la nomenclatura 26-06 y al parque Santander ubicado al lado derecho en dirección oriente occidente, sobre una calzada de dos carriles, de doble sentido⁴, con un pequeño declive de 2.6% equivalente a 1.2°. Al descender en sentido occidente oriente, a la derecha se ubica el parque Santander y al lado izquierdo una intersección que conduce a un barrio del sector, donde la vía mide 10.03 m, calzada en asfalto en buen estado y con buena visibilidad.

1.2.- Los hechos ocurrieron a la altura de la bocacalle antes señalada que transitaban los jóvenes Gustavo Adolfo Erazo Ríos y Andrea Catherine Granados Valderrama, cruzando la avenida para tomar un automotor que

⁴ occidente oriente y oriente occidente.

transportara a la dama hasta la universidad, sobre el carril occidente oriente es decir el carril derecho en descenso.

1.3.- Se probó la ocurrencia del accidente ocurrido el 27 de septiembre de 2012 a las 10:45 de la mañana, en el que interactuaron la buseta Chevrolet NKR de placas UQY-155 modelo 2003 conducida por Humberto Molina Rodríguez y el peatón Gustavo Adolfo Erazo Ríos, cuyo fallecimiento ocurrió el 2 de octubre de 2012 como consecuencia de politraumatismo severo, trauma craneoencefálico con fractura lineal fronto-temporo-occipital; fractura de los huesos de la base del cráneo; edema cerebral severo; restos de hematoma cerebral; contusiones cerebrales y cerebro macerado. Se encontró edema pulmonar severo y hemotórax bilateral. Trauma en pelvis; fractura de sacro derecha; fractura de la cabeza femoral izquierda y signos de tratamiento quirúrgico intrahospitalario, con fenómenos cadavéricos tempranos. El paciente tuvo trauma cráneo encefálico con fractura en la base del cráneo.

2.- Causas atribuibles al conductor.

Se estipuló la plena identificación e individualización del vehículo buseta UZ, Chevrolet UKR, placas UQY155, modelo 2003.

Andrea Catherine Granados Valderrama dice que cuando tomó la buseta el semáforo estaba en rojo, pero cuando él –se refiere a su novio- fue a cruzar rápidamente, el semáforo había cambiado a verde. En ese momento tenía la vía libre para poder cruzar por ese carril. Ella se bajó de la buseta porque no se movía.

La buseta que atropelló a Gustavo Adolfo iba en contravía porque adelantaba las otras busetas y estaban pasando en verde, por eso él miraba

hacia donde subían; él no se iba a imaginar que la otra buseta venía en contravía. En sentido contrario, en ese momento, no subía ninguna otra buseta. Gustavo Adolfo fue impactado con el espejo del lado izquierdo de la buseta. Dice que el señor -se refiere al conductor que con la buseta lo impactó- venía rápidamente para alcanzar a pasar a las otras busetas.

El técnico investigador del C.T.I. Luis Fernando Mojica Montañez, en cuanto a las maniobras de evitabilidad del conductor dijo que la buseta involucrada estaba ubicada en la mitad de la vía, invadiendo parte del carril contrario. En el acápite de causas probables, para el vehículo uno se señaló como código de la causa, la 104. Que el vehículo uno conducido por un Humberto Molina según lo registrado en el croquis se encontraba en sentido contrario al que deben circular los carros en ese tramo de la vía, pues iba sobre la vía en sentido sur norte.

El técnico electrónico Jairo Salamanca Pinzón desde su negocio vio que los chicos pasaron cogidos de la mano y el pelado montó a la niña en una colectiva que estaba parada ahí, se despidió de ella y salió por el frente de la colectiva que abordó la niña. Él miró -se refiere al muchacho- hacia abajo mirando a los carros que subían, como era lógico, cuando repentinamente apareció la colectiva. Cree que el señor conductor ni se dio cuenta, lo cogió como con el espejo, le dio como en la cara, no lo votó muy lejos pero fue un golpe certero. Dejó en claro que había cola de carros bajando por la derecha y la colectiva apareció por el lado contrario. La avenida Colón es de doble sentido y estaba frenada la que bajaba hacia las Nieves, donde el montó a la novia en la buseta. Piensa que hubo imprudencia de la colectiva porque venía en contravía y eso se sabe porque hubo un croquis. No observó la vía que venía en sentido contrario ni si el semáforo estaba en rojo, pero supone que estaba sola, porque de lo contrario el colectivo no se iba a venir de frente.

El físico Juan Manuel García Cortés del Instituto de medicina legal y ciencias forenses dice que respecto de las maniobras implementadas en la sección de hipótesis el informe de accidentes reporta para el microbús el código 104 (adelantar invadiendo carril de sentido contrario. Sobrepasar invadiendo el carril de otro que viene en sentido contrario). Que las versiones testimoniales señalan que al momento del accidente, vehículos en fila esperaban el cambio de semáforo en el carril de la avenida Colón contiguo al parque Santander. A partir de la posición final del vehículo uno (microbús) reportada en el croquis, se tiene que el microbús en su posición final se encuentra invadiendo el carril contrario.

En el contrainterrogatorio señaló que se está dentro de la ciudad, en una zona comercial o residencial, y como conductor debe respetar el sentido de tránsito. En este caso se tiene una vía de doble sentido. Este perito testigo finalmente admitió que el informe adujo la inexistencia de línea de demarcación horizontal y de señales verticales, pero que en un lugar urbano, residencial o comercial, se debe conducir un vehículo según las condiciones de tránsito y respetaría estar conduciendo en una vía dentro de la ciudad.

Juan Sebastián Pineda Pineda, dice que había muchos vehículos delante de él y el suyo era el quinto de la fila, antes de semáforo que en ese momento estaba en rojo y por eso pararon todos ahí.

Enseguida del accidente se bajó del vehículo y vio que una buseta que se desplazaba por el carril contrario accidentó al muchacho, pues iba de Villa de Leyva hacia uncentro por el costado izquierdo. La buseta quedó en el carril contrario o en contra flujo.

Edgar Jerez presenció el accidente de un joven que pasó la calle en dirección al parque acompañado de una chica, de una muchacha que se subió a un bus. Enseguida el muchacho pasó la calle por entre los vehículos que bajaban por la avenida Colón que estaban parados. Piensa que muy seguramente él se fijó que no estuvieran subiendo vehículos en el sentido de la vía. Asumió que estaba libre e intentó pasar la calle cuando ocurrió el accidente. En ese momento la vía Nieves-Villa de Leyva estaba libre.

Al joven lo atropelló una buseta Muisca blanco con azul o azul con blanco que iba en sentido Villa de Leyva-Nieves por el carril izquierdo. La buseta quedó estática hasta cuando llegaron los señores de tránsito.

La vía estaba libre en el sentido Nieves-Villa de Leyva y en sentido contrario había algunos vehículos estáticos, quietos. No recuerda el tipo de vehículos y tampoco puede precisar si el semáforo estaba en rojo o no porque no tenía la vista ese aparato, porque queda mucho más abajo.

El procesado Humberto Molina Rodríguez en el contrainterrogatorio adujo que teniendo en cuenta que en el lugar había una vía adyacente no se debería hacer el adelantamiento cuando hay doble sentido.

2.1.- Los testigos afirman coincidentemente que el flujo vehicular que se dirigía de occidente a oriente en un leve descenso, estaba detenido, esperando el cambio del semáforo, lo que significa que se encontraba en rojo como contundentemente lo afirmó Andrea Catherine Granados Valderrama. Para ilustrar este aserto los testigos utilizaron expresiones como que había una cola de carros, que estaba colmada o que había una fila de vehículos, incluso Juan Sebastián Pineda afirmó que su automotor era el quinto de la fila, afirmación que significaría que la buseta conducida por el

hoy procesado se encontraba aún más distante de la posición ocupada por el automotor de este declarante.

2.2.- También se probó que en el momento del accidente la vía contraria, es decir la que transitaban los carros en ascenso de oriente a occidente, se encontraba despejada o libre, afirmación absolutamente lógica porque no de otra manera el hoy procesado se hubiera aventurado a realizar la maniobra de adelantamiento.

2.3.- Dicha maniobra está plenamente probada por el lugar que documentó el croquis del accidente de tránsito, las declaraciones de los testigos presenciales, la ubicación final del automotor y específicamente por el código 104 referido a adelantar invadiendo el carril de sentido contrario o efectuar sobrepaso invadiendo el carril que viene en sentido contrario, referido como causa del siniestro en el informe de accidente respectivo. Así las cosas está certeramente establecido que el insuceso aconteció cuando el automotor comprometido se desplazaba en contravía o contra flujo para realizar la maniobra citada.

2.4.- Aunque se probó que sobre la vía no había demarcación que separara el carril de subida y de bajada, esa maniobra incrementó el riesgo permitido, porque como bien lo dedujo la novia del hoy occiso Andrea Catherine Granados Valderrama, el hoy procesado pretendió adelantar a todos los vehículos que estaban en ese momento detenidos, sin que existiera espacio entre ellos para realizar esa maniobra adecuadamente. Dicho de otra manera, el comportamiento asumido por el procesado fue totalmente indebido porque sin existir espacio suficiente entre los diferentes automotores, pretendió sobrepasarlos y porque, como lo sugirió el físico Juan Manuel García, era necesario considerar que transitaba por un sector urbano, residencial o comercial. La Sala agrega que por las condiciones del

tránsito vehicular era necesario seguir su flujo ordenadamente, detrás de los vehículos que en fila india transitaban delante del automotor conducido por el hoy procesado.

2.5.- También se probó que a mano izquierda en el lugar donde exactamente ocurrió el accidente, se encuentra la intersección de la carrera 11A⁵, circunstancia que implicaba hacer aún más riesgoso el pretendido adelantamiento pues era posible que sobre esa vía apareciera también otro vehículo automotor con la pretensión de ingresar a la avenida Colón en dirección oriente occidente, que en ese momento se encontraba desocupada.

3.- Causas atribuibles al peatón.

Andrea Catherine Granados Valderrama dice que su novio corrió para dirigirse al apartamento, él miraba para este lado (indica la derecha) donde subían las busetas y no por donde descendían, "*él ni siquiera se fijó donde bajaba la otra buseta*". No volteó a mirar porque corrió para cruzar rápido porque en ese momento la vía por donde ella bajaba, había cambiado a verde. La vía sobre la que se desplazaba estaba colmada porque en ese momento el semáforo estaba en rojo y la otra vía estaba libre.

Observó cuando el accidente ocurrió. Cuando él cruzó la vía y cuando ya iba a alcanzar el andén, por decirlo así, apareció rápidamente la otra buseta y él salió volando "*como de aquí hasta donde está la otra mesa*". Cuando fue a auxiliarlo el señor se bajó rápidamente y dijo que él se le atravesó.

En el contrainterrogatorio reiteró que su novio después de que ella tomó la buseta cruzó la vía corriendo, porque el semáforo había pasado a verde. Que

⁵ Esa es una prohibición contemplada en el art.73 de la Ley 769 de 2002.

pasó la calle por el frente de la buseta que ella abordó; la otra vía estaba libre.

El investigador de C.T.I. Luis Fernando Mojica Montañez entrevistó al señor Robinson Aguilar Sánchez, funcionario de la policía nacional que realizó el procedimiento del día de los hechos y a la señora María Gisela Ríos Alvarado, madre de la víctima.

En la entrevista Mojica Montañez adujo como causa posible atribuible al peatón, cruzar la calle sin observar. En el acápite de causas probables, señaló la causa 409.

Jairo Salamanca Pinzón en el contrainterrogatorio formulado por la defensa señaló que la pareja salió como de ese sector (muestra la bocacalle) porque entiende que vivían en ese sector. Él estaba ubicado en su negocio con plena visibilidad y por el frente pasaron la avenida hacia el otro lado. La muchacha abordó la buseta y él se devolvió por enfrente y por lógica miró hacia donde subían las busetas, no al otro lado. Cuando él salió fue cuando la colectiva lo atropelló. El muchacho pasó por enfrente de la buseta, tanto es así que la novia se dio cuenta porque bajó a auxiliarlo, es decir la colectiva no había arrancado porque la chica se subió y se volvió a bajar para auxiliar al novio.

El perito físico Juan Manuel García Cortés señaló que en la sección de hipótesis del informe de accidente reporta para el peatón el código 409 (cruzar sin observar. No mirar al lado y lado de la vía para atravesarla).

En el contrainterrogatorio señaló que para cruzar una calle el peatón debe buscar el cruce peatonal, donde haya una cebra, si existe, pero en el croquis no se dibujaron esas líneas ni tampoco en un dibujo topográfico del CTI.

Juan Sebastián Pineda Pineda en el redirecto formulado por la fiscalía aclara que hoy no puede decir que había semáforo en rojo pero lo que si había era una fila de carros adelante de su vehículo.

Edgar Jerez presencié el accidente de un joven que pasó la calle; iba hacia el parque acompañado de una chica, de una muchacha que abordó un bus. Enseguida el muchacho pasó la calle por entre los vehículos que bajaban por la avenida Colón y que estaban parados. Cree que muy seguramente él se fijó que no estuvieran vehículos subiendo en el sentido de la vía. Como asumió que estaba libre la vía, intentó pasar la calle cuando ocurrió el accidente. En el momento del accidente la vía Nieves-Villa de Leyva estaba libre.

3.1.- Se demostró plenamente que Gustavo Adolfo Erazo Ríos acompañó a su novia Andrea Catherine Granados Valderrama para que abordara la buseta que la transportaría a la Universidad, como lo hizo y enseguida atravesó nuevamente la avenida Colón en dirección al apartamento ubicado en la intersección de la carrera 11A, rápidamente o corriendo, porque en ese momento el semáforo había cambiado a verde.

3.2.- Gustavo Adolfo Erazo Ríos pasó la calle por entre los vehículos que habían detenido la marcha ubicados sobre el carril occidente oriente en leve descenso, como lo dice Edgar Jerez, o más exactamente por el frente a la buseta que abordó Andrea Catherine Granados Valderrama como ésta lo advierte y lo reitera Jairo Salamanca Pinzón. Se probó que no existía demarcación peatonal en los semáforos localizados en los extremos del lugar donde ocurrió el accidente, lo que no obsta para afirmar que con su actuar incrementó el riesgo permitido porque debió cruzar por las zonas

autorizadas, como puentes peatonales o pasos peatonales y en defecto de ellos, como ocurrió en este caso, por la bocacalle⁶.

3.3.- Gustavo Adolfo Erazo Ríos miró hacia el lado derecho por dónde reglamentariamente debía subir el tráfico vehicular, como lo advierten claramente Jairo Salamanca Pinzón y la misma Andrea Catherine Granados Valderrama, por lo que no advirtió la presencia del vehículo automotor que por la izquierda transitaba en contravía y que finalmente lo arrolló.

4.- Otra posible causa.

El técnico investigador Luis Fernando Mojica Montañez, en el informe policial como hipótesis generadora del accidente de tránsito, aduce que el vehículo dos de placas QIU 650, Renault gris, modelo 2012, de propiedad de Pineda Salinas Luis Enrique con C.C. 7.313.311, estaba estacionado. También del plano se desprende que ese segundo vehículo estaba aparcado.

Jairo Salamanca Pinzón en el contrainterrogatorio formulado por la defensa dice que no recuerda específicamente si había algún carro aparcado en ese lugar.

El perito físico Juan Manuel García Cortés dijo que en el caso estudiado el informe de accidente reporta visual disminuida por vehículo estacionado. Que las informaciones testimoniales dicen que existía una fila de vehículos esperando a que cambiara un semáforo, pero objetivamente en el momento en que se recibió la información solamente se decía que había visual disminuida por vehículo estacionado.

⁶ inciso segundo del párrafo 2 del 58 de la Ley 769 de 2002.

Juan Sebastián Pineda Pineda dijo que el 27 de septiembre del 2012 se encontraba en Tunja procedente de Villa de Leyva para hacer una diligencia cerca de Unicentro y vio un accidente. Que en ese parque hay un semáforo y unos vehículos parqueados esperaban el semáforo que se encontraba en rojo, *“yo era uno de esos vehículos, aproveché para dejar una persona”* que debía realizar unos pagos en un banco cercano. Escuchó un golpe y volteó a mirar lo ocurrido y en ese momento vio que un muchacho salió despedido por el aire y cayó adelante del carro de él.

En el contrainterrogatorio la defensa le hizo ver que en la entrevista dijo que se detuvo y colocó direccionales, es decir que se estacionó y que en su testimonio cambia su versión diciendo que frenó porque el semáforo estaba en rojo, había fila y que esa fue la causa para detenerse; Que en la entrevista señaló que había observado por el retrovisor a una buseta bajando, no sabía si estaba dejando o recogiendo un pasajero y que enseguida escuchó un fuerte golpe y por el costado izquierdo de su vehículo vio que un muchacho salía lanzado y en la audiencia señaló que no había mirado por el retrovisor y que en la entrevista señaló que había observado por el retrovisor a una buseta bajando, no sabía si estaba dejando o recogiendo un pasajero y que enseguida escuchó un fuerte golpe y por el costado izquierdo de su vehículo vio que un muchacho salía lanzado y en la audiencia señaló que no había mirado por el retrovisor, contradicciones que explico diciendo que su nivel de madurez era otro y que para él el tema era nuevo porque presentarse al búnker de la fiscalía genera un poco de pánico y de estrés.

La defensa también le hizo ver que en esta audiencia manifestó que el semáforo estaba en rojo y que delante de él había vehículos estacionados y que detrás no vio si había algo y que en la entrevista manifestó⁷ *“Preguntado:*

⁷ el testigo lee este fragmento de la entrevista.

diga al momento del accidente como estaba el semáforo? Contestó: estaba en rojo adelante mío, no habían vehículos detrás mío, el bus que estaba dejando a alguien en la colectiva, yo no podría afirmar si esa colectiva era la misma que recogió o dejó un pasajero. No me di cuenta quien era o de donde salió la muchacha", pero el defensor señala que no hace más preguntas porque la argumentación del testigo es la misma.

El procesado Humberto Molina Rodríguez dice que tomó el carril contrario en sentido oriente occidente porque el vehículo particular estaba estacionado, obstruía el paso por la vía normal. Entonces estaban sobrepasándolo los otros vehículos y como la otra buseta paró entonces hizo el sobrepaso.

En el vehículo estacionado en la vía se encontraba el conductor y cuando sucedió el hecho iba a arrancar y los presentes no lo dejaron porque estaba obstaculizando la vía.

4.1.- Se probó que el automóvil de placas QIU 650, Renault gris, modelo 2012, de propiedad de Luis Enrique Pineda Salinas estaba estacionado como se desprende del croquis levantado en el informe de accidentes de tránsito N° A., como también lo admite su propietario, quien aduce que había aparcado su vehículo para dejar a un pasajero que debía realizar una diligencia bancaria.

4.2.- Pero el accidente ocurrió unos metros atrás como lo refiere Luis Enrique Pineda Salinas cuando vio por su izquierda que la víctima salió despedido por el aire. Como antes se analizó, se sabe que Gustavo Adolfo Erazo Ríos pasó por el frente de la buseta que abordó Andrea Catherine Granados Valderrama y que fue arrollado con el automotor conducido por Humberto

Molina Rodríguez al realizar una maniobra de adelantamiento, obviamente invadiendo el carril izquierdo cuando se desplazaba en contravía.

4.3.- Se afirma que el carro de Luis Enrique Pineda Salinas disminuyó la visual del conductor de la buseta Humberto Molina Rodríguez al encontrarse aparcado. Sin embargo la Sala se aparta de esa afirmación porque ese vehículo es de menor altura y volumen que la buseta que abordó Andrea Catherine Granados Valderrama, por cuyo frente pasó Gustavo Adolfo Erazo Ríos, cuando se encontraba detenida. Eso significa que ese fue el vehículo que disminuyó notablemente la visual, por ser de mayor volumen que un automóvil a tal punto que al hacer la maniobra de adelantamiento Humberto Molina Rodríguez ni siquiera advirtió que el peatón intentaba cruzar la calle.

4.4.- El procesado Humberto Molina Rodríguez admite que tomó el carril contrario porque el vehículo particular estaba estacionado obstruyendo el paso normal por la vía y que como los otros vehículos lo sobrepasaban y la otra buseta se detuvo, entonces hizo el sobrepaso. Eso evidencia que su actuar fue en extremo temerario porque efectuó una maniobra aún más riesgosa porque según su dicho formó una especie de tercer carril, como enseguida se analizará.

5.- Versión del procesado confrontada con el universo de medios suasorios.

Humberto Molina Rodríguez dice que antes de que los hechos sucedieran esperaba para pasar el semáforo del parque Santander. Cambio el semáforo, arrancó, había unos vehículos adelante. Siguió bajando en dirección a las Nieves y en ese momento una buseta delante de él estacionó a recoger, a la pasajera que se nombra, porque no la vio. Adelante de la buseta se encontraba un carro particular que sobrepasaban los otros vehículos. Como la buseta paró, la sobrepasó y cuando la iba sobrepasando por la altura del

otro carro no percibió la presencia del joven que lastimosamente fue accidentado y que falleció. Se percató hasta ese momento porque alguien gritó dentro de la buseta, porque no alcanzó a ver el cuerpo, por el otro vehículo.

Admite que tomó el carril contrario en sentido oriente occidente porque el vehículo particular estaba estacionado y obstruía el paso normal por la vía. Los otros vehículos lo sobrepasaban y como la otra buseta paró entonces él también hizo el sobrepaso.

En el conainterrogatorio señaló que hizo un adelantamiento cuando la otra buseta estaba estacionada, pero contradictoriamente enseguida afirma que la buseta en ese lapso no estaba estacionada, que el que estaba estacionado era el vehículo particular.

Reconoce que su vehículo quedó más o menos en la mitad de la vía, porque sobrepasó al estacionado. Admite que había un vehículo estacionado y ese vehículo era la buseta y que adelante estaba estacionado el vehículo particular y que entonces había un automóvil y una buseta adelante de él. Que el sobrepaso lo realizó cuando el otro carro frenó y se percató que había visibilidad para hacer el adelantamiento seguro de la maniobra que iba a realizar.

El carro estacionado y la buseta iban en sentido Villa de Leyva Nieves, sobre el carril derecho. Cuando el vehículo particular estaba estacionado, hacían sobrepasó los vehículos que iban delante de él, obviamente todos tenían que adelantar, *"entonces nos abrimos a adelantar"*.

5.1.- Se advierte que la versión del procesado fue contradictoria, ambigua y carente de claridad, porque admite que un carro estacionado obstruía el

paso normal y que los otros vehículos lo sobrepasaban y que como también la otra buseta paró él la adelantó, aspecto que indica que su acción raya con la temeridad pues prácticamente reconoce que conformó un tercer carril para efectuar la maniobra de adelantamiento.

5.2.- Señala contradictoriamente que tenía buena visibilidad para hacer el adelantamiento, afirmación equivocada porque el volumen y la altura de la buseta que abordó Andrea Catherine Granados Valderrama, le impidió ver al transeúnte Gustavo Adolfo Erazo Ríos cuando cruzó por frente a ella e intentó atravesar la avenida, a tal punto que lo impactó.

5.3.- La Sala considera que se presentó una evidente concurrencia de culpas por los comportamientos asumidos tanto por el procesado Humberto Molina Rodríguez como por la víctima Gustavo Adolfo Erazo Ríos.

Esto es lo que en síntesis se probó en el juicio oral.

FUNDAMENTOS JURÍDICOS DE LA DECISIÓN

La Sala en virtud del principio de limitación adquiere competencia sólo en referencia a los motivos de impugnación y los asuntos que resulten necesariamente vinculados a ellos. Cuando se trata de sentencia condenatoria opera el principio de la no reforma peyorativa, salvo que el fiscal, el agente del ministerio público o la parte civil, teniendo interés para ello la hubieran recurrido.

Establece el art. 381 del C. de P.P. que para condenar se requiere el conocimiento más allá de toda duda, acerca del delito y de la responsabilidad penal del acusado, fundado en las pruebas debatidas en el juicio.

El art. 109 del Código Penal contenido en la Ley 599 de 2000, tipifica la conducta de homicidio culposo, señalando que estará incurso en las sanciones allí establecidas *"el que por culpa matare a otro"*.

Así mismo el art. 23 del Código Penal establece que 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.

Eso significa que el legislador en el caso del delito de homicidio sanciona el resultado lesivo del bien jurídico de la vida cuando siendo previsible se viole un deber objetivo de cuidado determinante de ese resultado.

La vida moderna entraña la realización de múltiples actividades que generan riesgo. Una de tales actividades sin discusión alguna, es la conducción de vehículos automotores. Las normas que disciplinan la adecuada realización de dicha labor están plasmadas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre contenido en la Ley 769 de agosto 6 de 2002, con sus correspondientes normas reglamentarias y modificatorias.

Dicho de otra manera, cuando la actividad peligrosa de la conducción de vehículos automotores se desarrolla en cumplimiento de las normas que la regulan, se puede decir que el agente se ha comportado dentro del riesgo permitido. Mejor dicho, la conducción adecuada de vehículos automotores con observancia de las disposiciones legales y reglamentarias que existen sobre la materia hace que la persona desarrolle su labor dentro del riesgo permitido o tolerado y que todos los resultados lesivos a los bienes jurídicos que en tales eventos se presenten no le sean imputables.

Por el contrario, si una persona incrementa el riesgo tolerado para desarrollar dicha actividad y produce un resultado lesivo de los bienes jurídicos, debiéndolo prever por ser previsible, o cuando habiéndolo previsto confió en poder evitarlo, le es achacable responsabilidad penal.

Esto significa que el legislador sanciona el resultado lesivo de los bienes jurídicos cuando siendo previsibles violan el deber objetivo de cuidado determinante del resultado.

Sobre el incremento del riesgo la H. Corte ha dicho:

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

En casos como el analizado, la imputación jurídica -u objetiva- existe si con su comportamiento el autor despliega una actividad riesgosa; va más allá del riesgo jurídicamente permitido o aprobado, con lo cual entra al terreno de lo jurídicamente desaprobado; y produce un resultado lesivo, siempre que exista vínculo causal entre los tres factores. Dicho de otra forma, a la asunción de la actividad peligrosa debe seguir la superación del riesgo legalmente admitido y a éste, en perfecta ilación, el suceso fatal.

Dentro del mismo marco, la imputación jurídica no existe, o desaparece, si aún en desarrollo de una labor peligrosa, el autor no trasciende el riesgo jurídicamente admitido, o no produce el resultado ofensivo, por ejemplo porque el evento es imputable exclusivamente a la conducta de la víctima.⁸

Señalemos desde ya, con base en lo probado en el juicio oral, que al conductor de la buseta, señor Humberto Molina Rodríguez, le es achacable conducta imprudente, consistente en efectuar una indebida maniobra de adelantamiento invadiendo el carril contrario fundamentalmente porque no tenía espacio para realizarla adecuadamente pues sobre su carril se encontraban detenidos en fila india todos los automotores y en segundo lugar porque a su izquierda había una bocacalle, maniobras que a todas luces resultaron imprudentes por invasión del carril contrario y por clara infracción al art. 73 de la Ley 769 de 2002.

Así las cosas, la conducta del procesado conllevó infracción al deber objetivo de cuidado porque incrementó el riesgo de lo tolerado al realizar las tantas veces mencionada maniobra de adelantamiento.

De otro lado concurrió la maniobra imprudente del peatón Gustavo Adolfo Erazo Ríos al pasar la calle por entre los vehículos que habían detenido la marcha, ubicados sobre el carril occidente oriente en leve descenso y aunque no existía demarcación peatonal en las bocacalles donde se localizaban los semáforos, con su actuar incrementó el riesgo permitido porque debía cruzar por las zonas autorizadas, como puentes peatonales o pasos peatonales y en defecto de ellos, por la bocacalle con clara infracción del inciso segundo del párrafo 2º del 58 de la Ley 769 de 2002.

⁸ Ibídem 1

Eso significa que existe concurrencia de culpas, una derivada del actuar imprudente del conductor del automotor Humberto Molina Rodríguez al efectuar un adelantamiento indebido y la derivada del actuar del peatón, hoy occiso Gustavo Adolfo Erazo Ríos al no atravesar la avenida por la bocacalle, comportamientos que sin duda incrementaron el riesgo tolerado.

Ahora bien, téngase en cuenta que la imputación objetiva en los delitos imprudentes se deriva de la existencia de una relación de determinación entre la conducta imprudente y el resultado lesivo de los bienes jurídicos. Dicho de otra manera, la afectación de los bienes jurídicos debe haber sido determinada por la conducta imprudente.

Como en el presente caso se presenta concurrencia de causas imprudentes, una imputable al conductor del automotor Humberto Molina Rodríguez y otra al peatón Gustavo Adolfo Erazo Ríos, debemos establecer si alguna de esas causas o ambas, fueron determinantes en la producción del resultado.

Para descifrar ese interrogante la doctrina acude a la supresión hipotética de causas, es decir colocar la conducta imprudente de uno de los protagonistas y eliminar la del otro para determinar cuál fue la que produjo el resultado o si fueron ambas. Hagámoslo.

Supongamos que el procesado no realiza la maniobra imprudente de adelantamiento y al peatón efectúa el cruce indebido de la vía. Preguntémonos si ¿en éstas condiciones se hubiese producido el accidente? La respuesta es negativa, pues si el automóvil no invade la vía contraria el peatón hubiera alcanzado sin dificultad la otra orilla.

Por otra parte, pongamos a transitar al automotor en contravía y al peatón a atravesar por la bocacalle. A no dudar el accidente en éstas condiciones

tampoco se habría producido porque el conductor no lo hubiera podido atropellar en las circunstancias conocidas. Por eso impera concluir que fue la concurrencia de culpas derivadas del actuar de los dos protagonistas del insuceso, lo que finalmente produjo el resultado letal.

Por tanto el conductor procesado y el peatón en materia penal responderían por su culpa, de donde se concluye sin hesitación alguna la responsabilidad penal del conductor procesado Humberto Molina Rodríguez.

Recapitulando, el comportamiento del aquí procesado fue imprudente, pues no previó los efectos que podría causar el indebido adelantamiento pues si no hubiera realizado esa maniobra el resultado fatal jamás se habría producido.

La violación al deber objetivo de cuidado se plasmó en el comportamiento de Humberto Molina Rodríguez que voluntariamente asumió la realización del adelantamiento imprudente con invasión de la vía contraria.

La conducta de Humberto Molina Rodríguez fue tan grave, que contribuyó determinadamente a la supresión de la vida de Gustavo Adolfo Erazo Ríos, por la forma en que se desempeñó, al conducir a su automotor sin atender las cautelas que debía observar teniendo en cuenta las específicas circunstancias del tráfico viario en ese sector de la ciudad, el día y a la hora, en que ocurrió el accidente.

Efectuar la maniobra de adelantamiento en las condiciones estudiadas incrementó el riesgo de lo tolerado, pues en tales condiciones era imposible evitar o eliminar satisfactoriamente los posibles riesgos derivados de actuar imprudente de otros actores del tráfico viario que integran sin duda los peatones, como ocurrió en el presente caso.

Así las cosas, se impone la confirmación de la providencia impugnada, en lo que fue motivo de contradicción.

Puntualización final.

Debido a que el impugnante no mostró inconformidad respecto a las penas impuestas ni a la dosificación realizada por el la señora juez de primera instancia y como lo decidido no configura violación a derechos y garantías fundamentales que ameriten la intervención oficiosa de la Sala, ésta Colegiatura no abordará su estudio y confirmará la decisión impugnada.

Por lo anteriormente expuesto la Sala de Decisión Penal decisión penal administrando justicia en nombre de la república y por autoridad de la ley,

RESUELVE

PRIMERO. CONFIRMAR la sentencia impugnada por las razones expuestas.

SEGUNDO. Contra esta decisión procede el recurso extraordinario de casación.

Quedan las partes notificadas en estrados.

EDGAR KURMEN GÓMEZ
Magistrado

LUZ ÁNGELA MONCADA SUÁREZ
Magistrada

JOSÉ ALBERTO PABÓN ORDOÑEZ
Magistrado

PEDRO PABLO VELANDIA RAMÍREZ
Secretario