

“No hay controversia en cuanto a las circunstancias particulares que desencadenaron el desenlace fatal, esto es, que hacia las 4:10 de la tarde del 13 de agosto de 2012, sobre la vía que conduce de Bogotá a Tunja, el procesado conducía el automóvil marca Chevrolet Swif, con placa CSU-194, el cual colisionó con una bicicleta de color rojo, en la que se desplazaba la víctima, quien falleció en el instante.

En igual sentido, ninguna discusión se ofrece en lo que concierne con los motivos del deceso de este último, en tanto, según la experticia de Medicina Legal, su fallecimiento se produjo “como consecuencia de laceraciones cerebrales múltiples secundarias a fracturas de cráneo durante accidente de tránsito en calidad de conductor de bicicleta. Causa básica de muerte: trauma craneoencefálico severo”.

Sobre ello existe plena concordancia entre las partes y los juzgadores.

El debate, empero, radica en definir si fue la víctima quien generó el resultado dañino - muerte- a pesar del actuar con la debida diligencia y precaución del procesado, o si, por el contrario, éste con su comportamiento inobservó el deber objetivo de cuidado.

De acuerdo con el fallo de condena, el ente acusador logró derribar la presunción de inocencia del procesado, al verificar demostrado que actuó con negligencia al conducir a alta velocidad en un lugar que solo permitía transitar a 30 kilómetros por hora.

En oposición con ello, la defensa esgrime que el accidente se produjo por culpa exclusiva de la víctima, para cuyo efecto acude al testimonio del subintendente, con quien se incorporó el informe de investigador de campo FPJ-11, a través del cual consignó que la víctima cruzó la calzada de forma transversal “sin las debidas precauciones invadiendo con ello la zona de tránsito prioritario de los vehículos, por parte del ciclista”.

De acuerdo con el mencionado testigo, la zona por donde transitaba el procesado era de baja velocidad y la señal de “PARE” fue omitida por el ciclista. Específicamente, dijo que el “automóvil transitaba por la zona de baja velocidad, el conductor de la bicicleta se pasó la carretera de manera transversal, el ciclista hizo caso omiso a la señal de PARE.

Adicionalmente, indicó que: “el accidente ocurrió en el carril izquierdo según los elementos materiales de prueba que estaban, existe un señal o existía una señal de tránsito para el momento de PARE, y como lo dije en la última parte del informe existen dos factores contribuyentes y determinantes, el factor determinante es el no acatamiento de esa señal de PARE, porque es la señal reglamentaria principal, porque llevan un orden jerárquico como lo explique ahí (...) el orden de los factores es primero la de PARE y después la de velocidad, entonces el factor contribuyente es no estar atento a las condiciones de la vía, sencillamente es un factor que contribuye”.

Imperativo se ofrece señalar que la defensa realiza un análisis sesgado de la prueba, al atacar el fallo de condena solo con el análisis del testimonio que rindiera el subintendente, sin tener en cuenta que el funcionario judicial ha de hacer un análisis conjunto de los medios de conocimiento.

Precisamente, en oposición a lo referido por el subintendente, a la audiencia pública concurrió, como testigo de los hechos, (R), quien señaló que para la fecha de los acontecimientos se desplazaba en un furgón, como ayudante, por la vía que conduce de Tunja a Bogotá, y observó que el automotor conducido por el acusado, transitaba a alta velocidad, en sentido contrario, por el carril izquierdo.

De igual forma, indicó que vio al ciclista, que se desplazaba por la misma calzada del automóvil, después de salir del sector de Chocontá, para penetrar a la vía principal, rumbo a

Villapinzón, a velocidad “normal”. No advirtió que el automóvil hiciera maniobra alguna para evitar el desenlace, a pesar de tener buena visibilidad.

En cuanto al momento del impacto, indicó:

Cuando yo venía en la turbo yo vi el impacto, yo venía dos carros atrás, él sí venía a una velocidad alta, no alcanzó a frenar, lo único que sé es que lo levantó (...) estaba lloviznando (...) el ciclista cogía su vía, ya había pasado el primer carril, el carro quedó delante de la bicicleta, la bicicleta salía de la plaza de mercado, supuestamente salía para su casa(...) el ciclista no salía a velocidad alta, lo normal que anda una persona cuando sale de su trabajito.

Igual afirmación realizó (J), al referir en audiencia pública, que momentos antes del accidente habló con la víctima, a quien conoció mientras escampaba en una estación de servicio de gasolina ubicada en la vía que conduce de Bogotá a Tunja.

De acuerdo con el testigo (B), permaneció en ese lugar, al lado de la víctima, hasta que cesó de llover, pero, como su vehículo se encontraba al otro lado de la calzada, se despidió del ciclista, observando que tomó la berma de la vía que conduce de Bogotá a Tunja, hacia la plaza de mercado, cuando escuchó el impacto, pero no la frenada, y vio que yacía en el carril izquierdo, junto a su bicicleta, y en el mismo costado el carro con el que colisionó, con un “roto” en el lado izquierdo.

Agregó el testigo, que las condiciones de visibilidad eran buenas: “me encontraba en Chocontá, había venido en el carro a Chocontá a hacer una vuelta (...) ese día estaba lloviendo, yo traía el carro, yo lo parqué hacia el lado de la bomba, a la salida de Villapinzón (...) en ese momento me vine a llevar un galón de gasolina para el carro que lo había dejado al otro lado de la vía, como hacia la carretera, se vino un palo de agua, entonces, entonces me estuve en la bomba, entonces llegó un muchacho en la cicla y se acercó al pie mío a escampar del agua (...) nos estuvimos un poquito ahí y a lo que ya escampó, entonces él cogió su cicla y se vino hacia la plaza de mercado del pueblo, que queda a dos cuadras para acá de la bomba (...) el muchacho cogió por toda la avenida, por la zona de la avenida, por la zona de la carretera que va para Villapinzón (...) tiene dos carriles (...) él toma la dirección hacia el lado de la bomba hacia la salida a Chocontá (...) por la zona, él se vino por toda la zona, es decir él no pasa la vía (...) no escuché ninguna frenada de nada (...) me vine a mirar, cuando vi al muchacho (...) a quien hasta ese día conocí (...) al momento del accidente ya había escampado totalmente, la visibilidad estaba bien, estaba clarito.”

Al contrastar lo referido por los testigos presenciales de los hechos, se puede inferir que coinciden en que, tanto el ciclista como el conductor del automotor transitaban por la misma calzada, contradiciendo las afirmaciones del Subintendente, quien sólo puede dar fe de lo que observó durante la inspección al lugar, luego de ocurridos los hechos, por lo que no le consta que la víctima hubiera cruzado la calzada de forma transversal sin las debidas precauciones invadiendo con ello la zona de tránsito prioritario de los vehículos, argumentación que surgió de su particular inferencia, desde luego, claramente desmentida por otros medios de prueba.

Así es, el Suboficial, en su testimonio, adujo que, para él, “la principal norma que el ciclista desobedeció es hacer caso omiso a la señal de PARE que existe sobre la vía, ubicada sobre la calle 11, como le decía las señales son reglamentarias, preventivas e informativa, y si usted mira las señales de tránsito la primer señal reglamentaria que debemos acatar es la SR-01 que es la de PARE, esa primero y segundo pues si él intentaba cruzar la calzada, pues debió haber tomado las precauciones debido a que en la autopista tienen la prelación los vehículos que circulan longitudinalmente sobre la vía”.

Con todo, el testigo no descartó que el conductor del vehículo no atendiera en su integridad las normas de tránsito, aclarando que no es la persona indicada para determinar si se cumplieron o no “sencillamente el artículo

55 dice es que debemos comportarnos de forma que nuestras acciones eviten al máximo un accidente de tránsito, si las acató o no, como le digo no soy la persona para responder si sí o si no, pero de acuerdo a la señalización existente, pues habría que mirar la percepción que tuvo el señor, cuántas señales vio, si vio o no vio las señales y lo mismo para el otro participante”.

A lo aducido por el testigo se opone, igualmente, lo declarado por el agente de la Policía Nacional, quien, con fundamento en el levantamiento topográfico realizado en el sitio, indicó, “ (...) recibo la escena del lugar de los hechos ya acordonada, donde se observa un vehículo automóvil, una bicicleta y un cuerpo sin vida en la vía (...) observo un vehículo automóvil sobre el carril izquierdo, sentido vial de Bogotá hacia Villapinzón, una bicicleta sobre la zona izquierda, lado izquierdo sobre la cuneta, y un cuerpo sin vida sobre el costado izquierdo al lado de la bicicleta”.

Dijo, así mismo, que en la calzada izquierda observó una chaqueta de color negro, de propiedad de la víctima, “porque se encuentra sobre la zona del accidente de tránsito”, con lo cual se desvirtúa que la víctima transitará por el carril derecho, como lo indica la defensa.

De no menos importancia resulta lo declarado por el técnico en criminalística, en cuanto, con base en el álbum fotográfico, corroboró los daños ocasionados al automóvil -en la parte frontal izquierda y vidrio panorámico en el mismo lado-; y, respecto de la bicicleta dijo que el impacto se produjo en la llanta trasera; agregó no haber observado huellas propias de una frenada, coincidiendo con lo que dijeron los testigos de cargo.

Así las cosas, es plausible afirmar que la víctima iba en la misma dirección del procesado, por cuanto, el golpe recibido en la rueda trasera de la bicicleta así lo confirma, de lo cual surge el contrasentido inserto en sostener que la víctima tomó de forma intempestiva el carril derecho, como lo afirmó el Subintendente.

Sobre ello, incluso, declaró el investigador de la Policía, con quien se incorporó el informe de laboratorio, cuyo objetivo fue “realizar experticio técnico de los vehículos de placas CSU 194 y bicicleta todo terreno, color rojo serie KLA1132795, se encuentra en el parqueadero”; al respecto, señaló que al revisar el rodante conducido por el procesado encontró el “bomper delantero partido, capo abollado lado izquierdo, parabrisas quebrado, lado izquierdo, unidad de luz derecha vidrio destruido, para delantero izquierdo abollado, guarda barro delantero izquierdo rayado, puerta izquierda anterior abollada hundida”.

Aseguró, de otra parte, que “el lado izquierdo siempre va a ser donde se ubica el conductor, para este caso, describo el lado izquierdo porque veo los daños allí, entonces el parabrisa me presenta un impacto de afuera hacia adentro, veo que fue un latigazo, no veo cabello o lo hubiera descrito, pero si me da la certeza de que hubo un cuerpo que latigó el capó, el parabrisa, a la vez, me describe también que hubo amortiguamiento, y por eso es el doblamiento que presenta en su parte izquierda anterior, esto hizo que se bajara el capó y rompiera la unidad en el bómper, pero lo curioso es el golpe que presenta en la puerta porque me indicaría, tendríamos que verificar, tendríamos que unir las piezas, porque me estaría indicando que la puerta del conductor en el lado izquierdo hay un golpe que hundió la parte izquierda, se tendría que mirar, con el croquis que se realizó en ese momento, y ellos nos indicarían las fracciones de cómo cayó el cuerpo pero lo que sí sé es que la bicicleta tuvo que tener un impacto en el lado izquierdo, por eso rompió el manubrio”.

Hasta aquí lo que el acervo probatorio indica es que i) tanto acusado como víctima se desplazaban en la misma dirección; ii) el vehículo golpeó por su izquierda la llanta trasera de la bicicleta, acorde con los daños sufridos por ambos rodantes; iii) en el lugar del deceso no se encontraron huellas de frenado del rodante conducido por el procesado; iv) la víctima no salió de manera inesperada a la vía, por el lado derecho; y v) el vehículo conducido por el procesado iba a alta velocidad.

Conclusión ésta que se corrobora con el testimonio vertido en audiencia pública por la experta en física y perito en reconstrucción analítica de accidentes de tránsito, adscrita al Instituto Nacional de Medicina Legal, al referir, respecto de la posición y velocidad de los vehículos, lo siguiente:

2.1. Los daños reportados para los vehículos, sus posiciones finales y las lesiones del ciclista descritas en el informe pericial de necropsia son compatibles con la posición relativa de los vehículos al momento de la interacción, mostrada de manera aproximada en figura 2.

2.2. La figura 2 es aproximada, dado que a partir de la información analizada no es posible precisar el ángulo que formaban las trayectorias de los vehículos al momento de la interacción.

2.3. El croquis del informe de accidentes no reporta el lugar de la vía en donde se presentó la interacción. De acuerdo con la información analizada, la interacción debió haberse presentado sobre el carril izquierdo de la vía que conduce de Bogotá a Tunja, antes de la ubicación de la chaqueta reportada (proviendo de Bogotá), sin poderse precisar de mejor manera.

3. Velocidades:

3.1. Velocidad del vehículo No.1 (Automóvil): la distancia recorrida por el automóvil desde la ubicación de la chaqueta reportada hasta su posición final (20,1 metros), el tipo de vehículo y las características y condiciones de la vía son compatibles con una velocidad del automóvil a su paso por la ubicación de la chaqueta reportada superior a cuarenta y cuatro (44) kilómetros por hora (ver apéndice). Dado que no se conoce con precisión el lugar de la vía en donde ocurrió la interacción, tampoco es posible precisar de mejor manera la velocidad del automóvil al momento del impacto.

3.2. Velocidad del vehículo No.2 (Bicicleta): La documentación analizada no contiene información que permita caracterizar el estado de movimiento del vehículo No.2 (Bicicleta), por lo tanto no es posible realizar cálculos para determinar la velocidad.

(...)

De acuerdo con la información analizada, el automóvil se desplazaba a una velocidad superior a cuarenta y cuatro (44) kilómetros por hora en una vía con señal de tránsito SR-30 (velocidad máxima permitida 30 km/h).

Lo primero que cabe advertir es que, para la elaboración de la experticia partió la perito por revisar, entre otros documentos, el primer informe de campo, de 13 de agosto de 2012, el bosquejo topográfico, la experticia de daños y lesiones, el álbum fotográfico del lugar de los hechos y el informe de la actuación del primer respondiente FPJ-4-del 23 de agosto de 2012.

Acorde con ello, dijo que en el lugar de los hechos fue encontrada una chaqueta negra, de propiedad de la víctima, por lo que, teniendo en cuenta el lugar en donde ésta fue hallada, pudo determinar que el carro conducido por el acusado iba a una velocidad superior a los 44 km por hora, encontrándose en proceso de desaceleración, dado que detuvo su marcha a los 15:30 metros delante de donde fue encontrada dicha prenda de vestir, velocidad que supera el límite reglamentario de 30 km por hora. Teoría que se robustece, según la testigo, a partir de la fuerza del impacto, el cual se verifica con los golpes encontrados en el cuerpo de la víctima, como de igual manera lo señalaron los testigos presenciales de los hechos.

Sobre la posición de los vehículos para el momento de la colisión, la perito concluyó, teniendo en cuenta la descripción de los golpes evidenciados tanto en el automóvil -lado izquierdo del bómper como en la bicicleta -llanta trasera-, que la última se encontraba adelante del vehículo.

Sobre el tema, ilustró la testigo en audiencia del 14 de marzo de 2016:

Tenemos la vía que conduce de Bogotá a Tunja, este bosquejo reporta el punto de referencia utilizado, el sentido vial nos reporta que va en sentido a Tunja esta vía, la ubicación de una chaqueta, que está, las posiciones finales de los vehículos, en esta parte tenemos la posición final del automóvil y sobre la cuneta la posición final de la bicicleta y del cuerpo. No se presentan huellas de frenado.

(...)

“Cómo no se reportó el punto del impacto, lo que se calculó fue la velocidad del automóvil, cuando el automóvil iba pasando por esta chaqueta, dije anteriormente, que el punto de impacto no fue reportado en el bosquejo topográfico y, por las características del accidente, ese incidente debió haberse presentado sobre este carril izquierdo que conduce a Tunja, antes de la posición final de la chaqueta, pero no podemos decir exactamente en donde, pero lo que si podemos es calcular la velocidad que tenía este vehículo cuando iba pasado por esta chaqueta, entonces me reportan una distancia el bosquejo topográfico de 15.30 hasta la posición de la bicicleta y de la bicicleta hasta posición final del vehículo, eso me sumaría en total, de aquí hasta acá 20,1 metros, que es la distancia que recorrió el vehículo después de pasar por la posición final de esa chaqueta, teniendo en cuenta esos 20,1 metros, se realizan los cálculos con el modelo de desaceleración tenido en cuenta un coeficiente de fricción entre las llantas del automóvil y la vía, haciendo los cálculos la velocidad mínima que llevaba en este punto es de 44 km por hora.

En suma, es claro que no erró el Tribunal cuando consideró, con base en las pruebas analizadas, que la ubicación del vehículo y de la bicicleta para el momento del impacto, lo era el carril izquierdo de la vía que de Bogotá conduce a Tunja, por lo que se desvirtúa lo referido por el Subintendente, cuando infiere sin fundamento, la entrada intempestiva de la víctima al carril por el cual se desplazaba el procesado.

Respecto del exceso de velocidad, refiere la defensa que las conclusiones de la perito en física, no son de certeza, en el entendido que los dictámenes técnicos se soportan las más de las veces en criterios de probabilidad mayor o menor que no de certeza absoluta.

Ello, empero, no afecta su validez, ni mucho menos, advierte contradicción o contrariedad con determinada ciencia, como en efecto lo ha entendido la Cortel:

Si al experto se le pide llegar a una conclusión a partir de sus hallazgos y valoraciones, el que no se tenga certeza absoluta, de ninguna manera vicia lo dictaminado, ni mucho menos, permite colegir, como lo hace el fallador de primer grado, que existe algún tipo de contradicción entre esa conclusión y la manifestación final de que el accidente vino consecuencia del actuar imprudente o temerario del acusado.

Es claro que lo dicho por el perito no representa una especie de prueba reina, como dan en llamarla algunos, ni desplaza el criterio y razonamiento obligado del juez, sino que, en los términos de probabilidad referidos, entrega una herramienta más para que, acorde con los demás elementos de juicio recogidos, llegue a una conclusión razonada.

Es por ello que el Tribunal no dio por demostrada la responsabilidad del procesado sólo con base en lo atestiguado por la perito, sino por ocasión del análisis del conjunto suatorio, tanto testimonial como documental, arriba analizado, de lo cual pudo inferir: i) que el ciclista se desplazaba por la misma calzada del automotor -lado izquierdo-; ii) que el procesado superó con creces la velocidad permitida del lugar de 30 kilómetros por hora; iii) que éste no realizó ninguna maniobra tendiente a evitar el accidente, en tanto, no se observó ninguna huella de frenada; iv) que los daños producidos en el rodante y la bicicleta corroboran que el automotor colisionó a la segunda por detrás, por lo que se descarta la salida intempestiva y en diagonal de la víctima.

Aunque el apoderado de la defensa insiste, con base en lo indicado por el agente de la Policía, que la víctima omitió una señal de “PARE” y que salió a la vía de manera inesperada, evitando que el conductor del vehículo lo esquivara, esta afirmación no sólo se contradice con los demás medios de prueba analizados sino con su propio informe.

En efecto, de acuerdo con el informe preliminar de tránsito vertido en audiencia, en el lugar de los hechos existían varias señales de tránsito verticales y horizontales, en los cuales se advertía a los conductores que debían transitar a marcha lenta -líneas blancas para reducir velocidad, aviso de cruce a la derecha, avisos de “zona de alta accidentalidad, disminuya su velocidad”, zona escolar-: esas señales, precisamente, no fueron acatadas por el procesado, en la medida en que superaba la velocidad permitida, esto es, 30 km por hora.

Tampoco es coherente con los demás medios de prueba, que se diga por parte del subintendente, que la víctima omitió la señal de “PARE”, dado que ambos rodantes iban en la misma dirección, sin que, por parte de los peritos en topografía y fotografía, se aludiera o verificara la real existencia del mencionado aviso que, en el evento de encontrarse en la vía, debía haber operado para ambos vehículos.

Por lo anotado, no es posible atender al criterio del subintendente, en tanto, sin soporte probatorio asevera que hubo un factor contribuyente de la víctima, en el sentido de “no estar atento a las condiciones de la vía por parte del conductor del automóvil, debido que transitaba por una zona de baja velocidad”.

Por último, ninguna credibilidad ofrece lo declarado por el compañero en el vehículo conducido por el pro- cesado, cuando dice que el automotor iba por el carril derecho, pero que quedó en el izquierdo, debido al giro instantáneo del conductor en aras de evitar el resultado, aseveración que no cuenta con ningún respaldo distinto a la marcada intención de hacer un aporte a favor del acusado, evidente como se hace la ostensible desarmonía con el cúmulo probatorio.

De cara al análisis probatorio que se realiza, la conclusión es que, en efecto, la colisión no vino como consecuencia del actuar imprudente de la víctima, tal cual lo afirma la defensa, sino por la falta al deber objetivo de cuidado del procesado, quien se movilizaba a exceso de velocidad, superior a los 30 kilómetros por hora, de la legalmente permitida en el lugar donde ocurrió el accidente.

En fin, las pruebas arrimadas a la actuación permiten verificar que, en efecto, el procesado es responsable, a título de culpa, del homicidio que se le atribuyó en la acusación, sin que a su favor concorra alguna de las causales de exclusión de la misma, en particular, la imprudencia de la víctima”. (Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación penal, Sentencia: SP-1423 del 4 de Mayo de 2022, Referencia: Rad. 52166).