



Oficina de la Fiscal General del Estado de Nueva York Letitia James
Oficina de Investigaciones Especiales

19 de marzo de 2026

Informe sobre la investigación de la muerte de José Francisco Escobar Vásquez

ag.ny.gov/osl (800) 771-7755

RESUMEN

La Sección 70-b de la Ley Ejecutiva de Nueva York (Sección 70-b) autoriza a la Oficina de Investigaciones Especiales (OSI) del Fiscal General a investigar y, si corresponde, procesar los delitos que surjan de cualquier incidente en el que la muerte de una persona sea causada por un oficial de policía o un agente de paz. Cuando, como en este caso, la OSI no presenta cargos, la Sección 70-b exige la emisión de un informe público que detalle su investigación. Este es el informe público de la investigación de la OSI sobre la muerte de José Francisco Escobar Vásquez, quien, el 15 de marzo de 2025, en North Amityville, condado de Suffolk, fue atropellado y falleció por un automóvil conducido por Richard Moffatt, agente de policía de la Autoridad de Transporte Metropolitano (MTA) de la Ciudad de Nueva York.

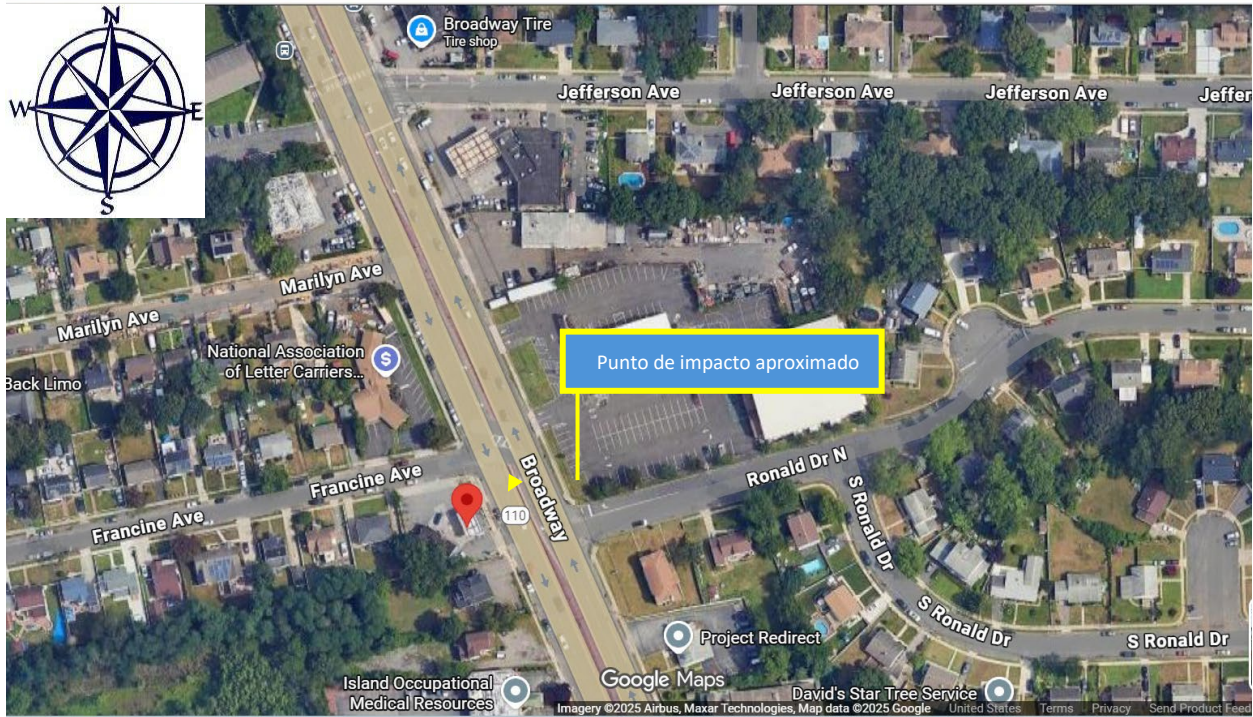
El 15 de marzo de 2025, a las 00:12, el agente Moffatt se encontraba fuera de servicio y viajaba hacia el sur por la Ruta 110 (Broadway) en el condado de Suffolk, en su vehículo particular. Después de que el agente Moffatt pasara la intersección parcial con la Avenida Francine, el Sr. Vásquez se incorporó al carril izquierdo en dirección sur de la Ruta 110 y fue atropellado por el vehículo del agente Moffatt. El Sr. Vásquez fue declarado muerto en el lugar poco después. La investigación de la OSI muestra que el agente Moffatt conducía entre 69 y 75 km/h cuando atropelló al Sr. Vásquez y que no se encontraba ebrio ni bajo los efectos del alcohol en el momento del choque.

Tras investigar exhaustivamente los hechos, incluyendo la revisión de videos de seguridad comerciales, y analizar la legislación, la OSI concluye que un fiscal no podría probar más allá de toda duda razonable que el agente Moffatt cometió un delito al causar la muerte del Sr. Vásquez. En consecuencia, la OSI no presentará cargos y cierra el caso con este informe.

HECHOS

El lugar de los hechos

La Ruta 110, en la zona del accidente, contaba con cuatro carriles en la vía principal, dos en dirección sur y dos en dirección norte, divididos por una mediana elevada de ladrillo al sur de la Avenida Francine, y un carril para girar a la izquierda en el tramo de la Ruta 110 en dirección norte. La medianera de ladrillo tenía una valla, pero esta no se extendía en toda su longitud; la valla terminaba varios metros antes de la intersección parcial con la Avenida Francine. La Avenida Francine se encontraba con la Ruta 110 en el lado oeste de la vía; no continuaba por el lado este de la Ruta 110. La intersección parcial no estaba controlada por semáforos, semáforos peatonales ni señales de alto, y no contaba con un cruce peatonal marcado. Había semáforos y semáforos peatonales en la intersección parcial de la Ruta 110 con la Avenida Jefferson, 450 pies al norte de la Avenida Francine. El límite de velocidad establecido en la Ruta 110 en esta zona era de 40 mph. El 15 de marzo de 2025, a las 00:12 horas, las condiciones meteorológicas eran frías y lluviosas y la zona de la colisión estaba oscura.



Dos fotografías aéreas de la Ruta 110 en el área del choque, que muestran Francine Avenue a la izquierda (oeste), de [Google Maps, Broadway y Francine Avenue, North Amityville](#).

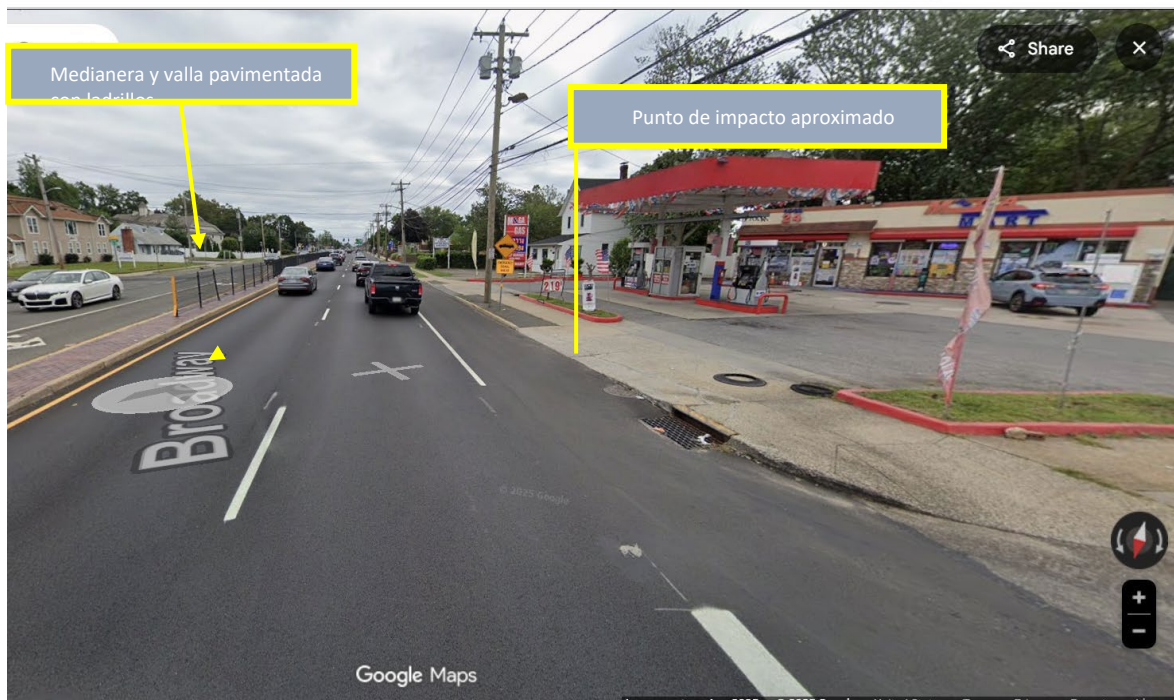


Foto de la Ruta 110, mirando hacia el sur, en el área del choque, de [Google Maps, Broadway y Francine Avenue, North Amityville.](#)



Foto de la Ruta 110, mirando hacia el este, en el área del choque, de [Google Maps, Broadway y Francine Avenue, North Amityville.](#)

El choque

Videos de Seguridad de Mega Gas

La OSI revisó los videos de seguridad de la Ruta 110 624, una gasolinera y tienda de conveniencia Mega Gas ubicada en la esquina de la Ruta 110 y la Avenida Francine. Los videos no tenían audio. La hora en el sistema de seguridad estaba ocho minutos por detrás de la Hora de Verano del Este, como lo demuestra la revisión por parte de la OSI del informe detallado del evento y las llamadas al 911 grabadas. Con base en la investigación, la OSI utiliza horas corregidas en el resumen a continuación.

Los videos de seguridad mostraron que el 15 de marzo de 2025, a las 00:12, el Sr. Vásquez se salió de la medianera pavimentada en la Ruta 110 y se dirigió al carril izquierdo en dirección sur, donde fue impactado por el auto del oficial Moffatt. Como se ve en el video, el cuerpo del Sr. Vásquez salió propulsado hacia adelante y aterrizó en el carril derecho en dirección sur. Los videos mostraron que el auto del oficial Moffatt se detuvo por completo a la izquierda del cuerpo del Sr. Vásquez.

La OSI ha creado un vídeo recopilatorio al que puede acceder aquí. [aquí](#).

El vehículo personal del oficial Moffatt no estaba equipado con una cámara en el tablero.

Llamadas al 911

A las 00:12, JB (la OSI no publica los nombres de los testigos civiles) llamó al 911 e informó haber presenciado cómo un peatón fue atropellado por un vehículo y lanzado por los aires en la Ruta 110, cerca de la Avenida Francine. La persona que llamó indicó que el peatón saltó la valla y que el conductor intentó detenerse. Según la persona que llamó, el peatón parecía estar muerto.

A las 00:12, MB llamó al 911 e informó que un vehículo que circulaba junto a él en la Ruta 110 atropelló a un peatón cuando este cruzaba la Ruta 110. La persona que llamó indicó que el peatón salió volando hacia adelante y murió.

A las 00:12, el agente Moffatt llamó al 911 e informó que, mientras conducía hacia el sur por la Ruta 110, un peatón cruzó la calle cerca del número 622 de Broadway (Ruta 110) y lo atropelló con su coche. El agente Moffatt indicó que el peatón tenía sangre en la cabeza, parecía no respirar y probablemente estaba muerto. En la grabación del 911, se escucha al agente Moffatt preguntando a alguien si era un técnico de emergencias médicas (TEM). El agente Moffatt informó al operador del 911 que un TEM estaba en el lugar, que le revisaron los signos vitales, que no tenía pulso y que no respiraba. Un hombre desconocido habló con el operador del 911, se identificó como bombero voluntario y le informó que el peatón había fallecido.

A las 00:12, HG llamó al 911 e informó que se encontraba detenida en la esquina de la Ruta 110 y Ronald Drive N., y que había un hombre sangrando en la calle. La persona que llamó dijo que creía que el hombre había sido atropellado por un coche, pero que no presenció ningún choque.

La persona que llamó indicó que el hombre probablemente estaba muerto. **Entrevistas a testigos**

JB

La OSI entrevistó a JB, quien declaró que conducía por la Ruta 110, a unos dos o tres autos detrás del del agente Moffatt, cuando el Sr. Vásquez se incorporó al tráfico en sentido contrario y fue atropellado por el coche del agente Moffatt. JB declaró que el Sr. Vásquez salió despedido hacia arriba y aterrizó en la calzada. Según JB, el Sr. Vásquez parecía haber saltado la valla divisoria y caído al tráfico, o haber cruzado la Ruta 110 (de este a oeste), deteniéndose brevemente en la divisoria. JB indicó que el agente Moffatt se detuvo en el semáforo en rojo de la intersección antes de la gasolinera y que no estaba zigzagueando entre el tráfico. JB declaró a la OSI que no vio las luces de freno del coche del agente Moffatt encendidas antes de la colisión y que no estaba seguro de si el agente Moffatt conducía a exceso de velocidad.

MB

La OSI entrevistó a MB, quien declaró que antes de la colisión circulaba por el carril derecho de la Ruta 110. El agente Moffatt se encontraba a una o dos distancias de un vehículo por delante de él en el carril izquierdo, y ambos vehículos circulaban a una velocidad de entre 35 y 40 mph. MB declaró haber visto el cuerpo del Sr. Vásquez en el aire y haber aterrizado frente a su vehículo. MB no vio al Sr. Vásquez antes del choque. MB no vio al Sr. Vásquez antes de la colisión.

HG

La OSI entrevistó a HG, quien declaró que viajaba como pasajera en el auto de su amiga y que viajaban hacia el sur por la Ruta 110 cuando vio lo que parecía ser un montón de ropa en la carretera. HG declaró que, al detenerse, se dio cuenta de que era un hombre en la carretera y que le sangraba la cabeza. Según HG, el agente Moffatt conducía a su izquierda, detuvo su auto y salió. Observó que el auto del agente Moffatt tenía daños visibles en la parte delantera. HG declaró que, antes de detenerse, el agente Moffatt iba un poco por delante de ellos y conducía con bastante normalidad, sin exceder la velocidad, ni conducir de forma imprudente, ni cambiar de carril sin poner la direccional.

YW

La OSI entrevistó a YW, quien declaró que conducía hacia el sur por la Ruta 110 cuando notó que algo se había caído y rodado en la calzada. YW declaró que se detuvo y vio un cuerpo en la calzada. Según YW, el coche del agente Moffatt estaba en el carril izquierdo, con daños visibles en la parte delantera. YW le pidió a su pasajero, HG, que llamara al 911.

Entrevista del agente: Agente Richard Moffatt

La OSI entrevistó al agente Moffatt en presencia de su abogado. Declaró que el 15 de marzo de 2025, a las 00:00, salió del Distrito 2 de la Policía de la MTA, ubicado en 15 Grumman Road West, Bethpage, NY, al final de su turno. Según el oficial Moffatt, se encontraba en su vehículo particular viajando hacia el sur por la Ruta 110, en el carril izquierdo, cuando atropelló al Sr. Vásquez cerca del número 624 de la Ruta 110, una gasolinera Mega Gas. El oficial Moffatt declaró que no vio al Sr. Vásquez antes del choque, por lo que no pudo frenar antes de impactarlo. El oficial Moffatt afirmó que no se dio cuenta de que había atropellado a una persona hasta que salió de su vehículo y vio al Sr. Vásquez en el suelo. El oficial Moffatt declaró que vio sangre en la cabeza del Sr. Vásquez y no estaba seguro de si respiraba. Según el oficial Moffatt, regresó a su auto y llamó al 911. El oficial Moffatt informó a la OSI que, mientras aún hablaba por teléfono con el 911, un bombero voluntario fuera de servicio se detuvo en su auto personal y revisó el estado del Sr. Vásquez. El bombero le informó al oficial Moffatt que el Sr. Vásquez no tenía pulso, y el oficial Moffatt transmitió esa información al operador del 911. El oficial Moffatt declaró que terminó la llamada con el operador del 911 cuando llegó la ambulancia. El oficial Moffatt señaló que la mañana del accidente había lluvia, niebla y neblina, y que la Ruta 110 estaba muy oscura debido a la iluminación deficiente en la carretera. El oficial Moffatt declaró que antes del choque viajaba a una velocidad de entre 35 y 40 mph, que se detuvo en todas las señales de alto y semáforos en rojo, y que no hablaba ni enviaba mensajes de texto por su teléfono celular antes ni en el momento del choque.

El oficial Moffatt reconoció haber informado previamente a los oficiales del Departamento de Policía del Condado de Suffolk (SCPD) que vio al Sr. Vásquez cruzar la calle corriendo antes del choque, pero declaró a la OSI que no lo vio antes. Explicó que lo que dijo previamente a las autoridades fue su suposición de que el Sr. Vásquez cruzó la calle corriendo porque no lo vio en la carretera antes de la colisión.

Cámara corporal

Según el video de la cámara corporal (BWC) del agente Zachary Frederico del SCPD, a las 00:20 habló con el agente Moffatt, quien declaró que conducía hacia el sur por la Ruta 110, en el carril izquierdo, cuando el Sr. Vásquez cruzó la calle corriendo frente a él. El agente Moffatt afirmó haber visto al Sr. Vásquez por primera vez cuando este se le cruzó. Según el video de la BWC, el agente Frederico entrevistó a YW, quien declaró que conducía hacia el sur, en el carril derecho, cuando vio algo rodando por el suelo frente a ella. YM afirmó que creyó que se trataba de un montón de ropa que se cayó de un coche, pero se dio cuenta de que era una persona al detener el coche y ver al Sr. Vásquez en el suelo. YM no estaba segura de si el Sr. Vásquez se cayó de un coche o fue atropellado.

Investigación posterior al choque Pruebas de sobriedad

Según el video de la BWC de los agentes que acudieron al lugar, a las 00:50, el agente Moffatt se sometió a una prueba preliminar de alcoholemia (PBT). (Un dispositivo PBT es una herramienta de evaluación portátil que mide la concentración de alcohol en sangre [CAS] mediante el análisis de una muestra de aliento). El video de la BWC mostró que el dispositivo PBT mostró una lectura de 0,00 % de CAS.

Puede acceder a la BWC [aquí](#).

Estimación de velocidad

La OSI contrató a Michael J. O'Connor, especialista en reconstrucción de choques de Lange Technical Services Ltd., quien revisó el informe del accidente y el diagrama de la estación total, además de analizar los videos de la gasolinera Mega Gas y la tienda de conveniencia para calcular la velocidad del agente Moffatt en el momento del impacto. El Sr. O'Connor fue detective del Departamento de Policía de la Ciudad de Nueva York. Se jubiló tras 25 años de servicio, que incluyeron 15 años de experiencia en investigación y reconstrucción de choques, durante los cuales investigó más de 1000 choques de vehículos motorizados, de las cuales aproximadamente 750 fueron graves o mortales. Es perito en casos civiles y penales en el campo de la investigación y reconstrucción de choques, y la recuperación y análisis de datos de eventos. Utilizando los videos y documentos preparados durante la investigación del choque, el Sr. O'Connor calculó que el agente Moffatt circulaba a una velocidad de entre 43 y 47 mph en el momento del impacto.

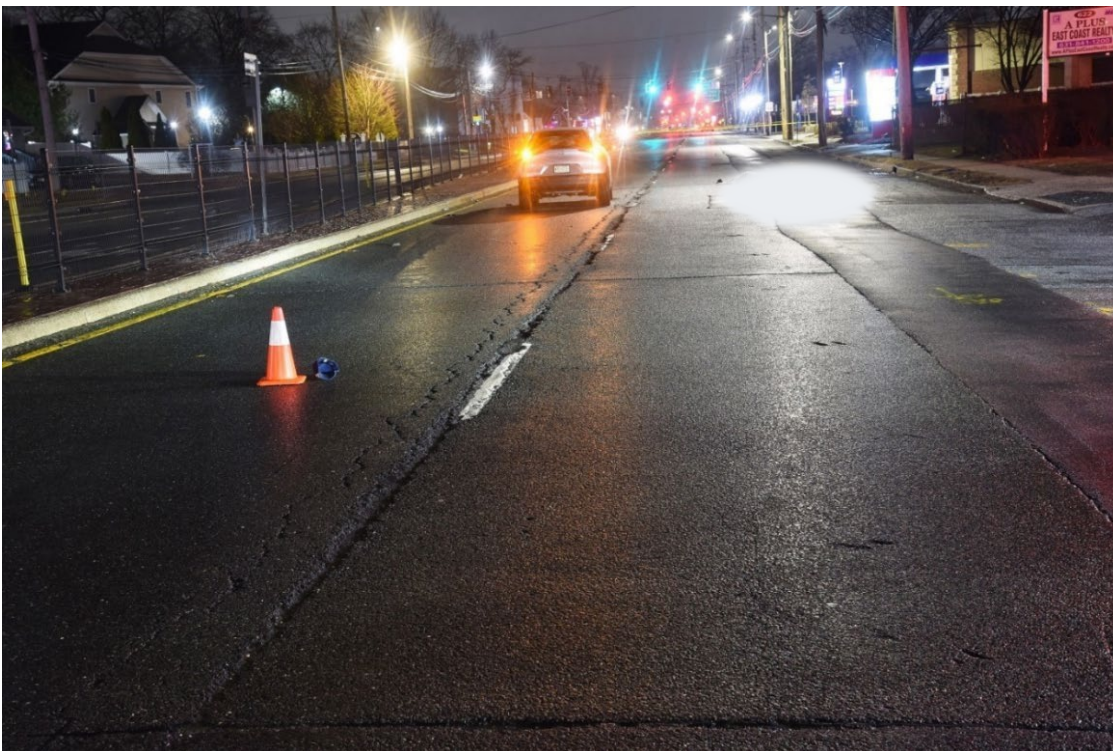
La OSI revisó los datos del sistema de recuperación de datos de accidentes (CDR) del registrador de datos de eventos (EDR) del vehículo del agente Moffatt. Un EDR registra datos, incluyendo el uso del acelerador, el uso del freno y la dirección, durante varios segundos antes, durante y después de un accidente; no todos los impactos son lo suficientemente fuertes como para activar el EDR y conservar los datos. (<https://www.nhtsa.gov/research-data/event-data-recorder>.) El CDR demostró que el EDR no se activó por el impacto con el señor Vásquez.

Registros telefónicos del oficial de policía Moffatt

La OSI solicitó los registros del teléfono celular del oficial Moffatt. Una revisión de los registros reveló que el oficial Moffatt no realizó ni recibió llamadas telefónicas ni mensajes de texto en el momento del choque ni antes de él.

Investigación de la escena del crimen

Los oficiales del SCPD Christopher Draskin y Robert Stranvold, de la Sección de la Escena del Crimen (CSS), acudieron al lugar del choque, tomaron fotografías y crearon un diagrama que documenta la escena, incluyendo las siguientes:



Dos fotos de la CSS mirando hacia el sur por la Ruta 110 que muestran el punto aproximado del impacto, indicado por el cono naranja, el lugar de descanso final del Sr. Vásquez, indicado por la imagen borrosa, y el vehículo del oficial Moffatt en el carril izquierdo.



Foto de la CSS que muestra la Ruta 110, mirando hacia el norte, en la intersección parcial de la Avenida Francine donde el Sr. Vásquez cruzó la Ruta 110 antes del choque.





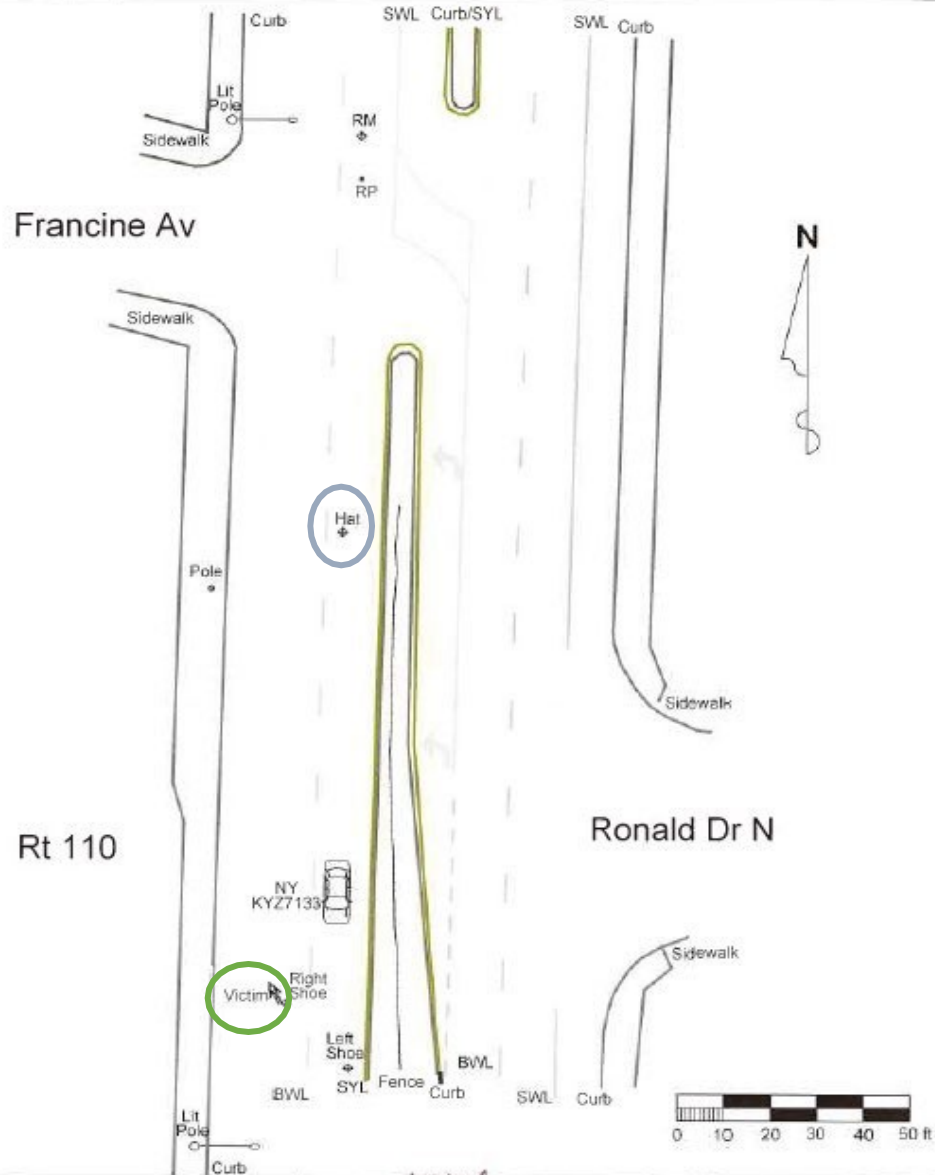
Dos fotos de la CSS muestran el auto del oficial Moffatt con daños visibles en la parte delantera.

CC NUMBER 25C0191686	DATE OF REPORT 3/15/25	COMMITTEE 4140
PAGE NO. 2	OF 2	PAGES



POLICE DEPARTMENT, COUNTY OF SUFFOLK, N.Y.
CONTINUATION REPORT

DISTRIBUTION: Same as Initial Report



REPORTING OFFICER Draskin PO 5499 / 4140 / 5	SUPERVISOR [Signature] 5611456 / 4140 / 5	DATE 3/17/2025
---	--	-------------------

Diagrama de la CSS de la escena posterior al choque. El círculo azul indica el punto aproximado del impacto. El círculo verde indica el lugar aproximado de descanso final.

Tratamiento médico y autopsia

Respuesta médica en el lugar de los hechos

Según el Informe de Atención al Paciente (PCR), el paramédico de la Compañía de Bomberos de North Amityville, Ryan McCarrick, y el técnico de emergencias médicas (TEM) Bryan Jenkins acudieron al lugar a las 00:18. El PCR indicaba: “El equipo respondió a un accidente entre un vehículo y un peatón a una cuadra de la estación de bomberos. El equipo se detuvo tras la llegada del SCPD y encontró a un hombre adulto tendido boca abajo a 6 metros de una camioneta crossover mediana con una gran abolladura y la parte delantera deformada. El paciente no presentaba signos vitales y presentaba un traumatismo craneoencefálico significativo. La carretera tenía una valla para impedir el cruce; el impacto parecía haber ocurrido justo al borde de la valla. El incidente ocurrió a medianoche o poco después en un tramo de la carretera sin cruces peatonales marcados”. Ni el paramédico ni el TEM intentaron realizar maniobras de reanimación. El PCR indicó que el Sr. Vásquez no mostraba signos vitales y cumplía los criterios de muerte evidente. El señor Vásquez fue declarado muerto por el paramédico a las 00:20

Autopsia

La Dra. Gina Prochilo, de la Oficina del Médico Forense del Condado de Suffolk, realizó la autopsia del Sr. Vásquez y determinó que la causa de su muerte fueron múltiples lesiones por impacto contundente y consideró que fue un accidente (peatón atropellado por un vehículo motorizado).

ANÁLISIS JURÍDICO

Según el Artículo 125.10 del Código Penal (PL), “Una persona es culpable de homicidio por negligencia criminal cuando, con negligencia criminal, causa la muerte de otra persona”. La negligencia criminal se define en el PL 15.05(4): “Una persona actúa con negligencia criminal con respecto a un resultado [por ejemplo, la muerte]... cuando no percibe un riesgo sustancial e injustificable de que dicho resultado ocurra... El riesgo debe ser de tal naturaleza y grado que la falta de percepción constituya una desviación grave del estándar de cuidado que una persona razonable observaría en la situación”.

En una serie de decisiones, el Tribunal de Apelaciones de Nueva York ha exigido a los fiscales que establezcan negligencia criminal en casos de accidentes vehiculares mortales con pruebas no claramente implícitas en la definición legal. Según estas decisiones, la prueba de la incapacidad del acusado para percibir el riesgo de muerte no es suficiente para condenarlo por homicidio culposo, incluso si dicha incapacidad constituye una desviación grave de un estándar razonable de cuidado. Más bien, el fiscal también debe probar que el acusado cometió un acto afirmativo adicional o incurrió en una conducta generadora de riesgo que constituye una negligencia gravemente censurable. *Pueblo v. Cabrera*, 10 NY3d 370 (2008); *Pueblo v. Boutin*, 75 NY2d 692 (1990).

En *Cabrera*, el Tribunal revocó una condena por homicidio culposo basada en el exceso de velocidad del conductor acusado, argumentando que “se requiere un acto afirmativo adicional por parte del acusado para transformar el exceso de velocidad en un exceso de velocidad peligroso; conducta mediante la cual el acusado exhibe el tipo de negligencia gravemente censurable cuya gravedad sería evidente para cualquiera que comparta el sentido común de lo correcto y lo incorrecto”. *Cabrera*, 10 NY3d, pág. 377, citando a *Boutin*, 75 NY2d, pág. 696 (comillas internas omitidas; cursiva añadida). El Tribunal continuó:

“Por lo tanto, en los casos en los que hemos considerado la evidencia suficiente para establecer homicidio por negligencia criminal, el acusado ha participado en algún otro comportamiento que 'crea riesgo' además de conducir a una velocidad superior al límite de velocidad establecido (compare *People v Haney*, 30 N.Y.2d 328 [el acusado iba a exceso de velocidad en una calle de la ciudad y no se detuvo en la luz roja antes de matar a un peatón que cruzaba la calle con luz verde a su favor]; *People v Soto*, 44 N.Y.2d 683 [el acusado, que iba a exceso de velocidad y corría carreras de autos en una calle de la ciudad, atropelló y mató a un conductor detenido en la luz roja]; *People v Ricardo B*, 73 N.Y.2d 228 [el acusado estaba corriendo carreras de autos a entre 70 y 90 millas por hora en una calle metropolitana concurrida, se saltó una luz roja y chocó a un vehículo que cruzaba una intersección con luz a su favor]; *People v Loughlin*, 76 N.Y.2d 804, 807 [el acusado ebrio iba a exceso de velocidad en una calle obstruida en construcción] en un barrio residencial de Queens]; *People v Maker*, 79 N.Y.2d 978, 980 [el acusado, en estado de ebriedad, condujo a velocidades de entre 50 a 100 millas por hora en una zona de 35 millas por hora en Manhattan, desobedeciendo varias señales de tráfico]; *People v Harris*, 81 N.Y.2d 850, 851-852 [‘el acusado, estando legalmente ebrio, condujo su vehículo motorizado en la oscuridad de la noche desde una carretera pública hacia el campo de un granjero desconocido, aceleró a veces a una velocidad aproximada de 50 millas por hora, operó el vehículo intermitentemente sin luces delanteras y, de repente y con fuerza, condujo a través de un seto de árboles pequeños y arbustos, sin saber qué obstáculos y peligros acechaban al otro lado’]; *People v Ladd*, 89 N.Y.2d 893, 894-895 [el acusado, en estado de ebriedad, condujo en el lado equivocado de una carretera con niebla a las 4:30 [A.M.], con *People v Perry*, 123 A.D.2d 492, 493 [4th Dept 1986], affd 70 N.Y.2d 626 [no hay negligencia criminal presente cuando el acusado estaba conduciendo aproximadamente a 80 millas por hora en una zona de 55 millas por hora ‘en un camino rural, en una noche oscura’, chocó contra un poste de servicios públicos y mató a dos pasajeros; la ‘conducta del acusado... . no constituyó una desviación grave del estándar ordinario de cuidado de quienes comparten el sentido común de lo correcto y lo incorrecto’ (citas omitidas)]]). La cuestión [es si la conducta] constituyó ‘no solo una incapacidad para percibir un riesgo de muerte, sino también una grave culpabilidad en la conducta que la causó’ (*Boutin*, 75 N.Y.2d en 696)”.

Cabrera, en 377-378, énfasis añadido, todo el material entre corchetes en el original.

En *People v Badke*, 21 Misc3d 471 (Suffolk Co Ct 2008), el tribunal desestimó los cargos de homicidio por negligencia criminal, al considerar insuficiente la prueba del gran jurado de que el acusado condujo a exceso de velocidad con pasajeros en su automóvil, colisionó con otro vehículo y causó la muerte de tres pasajeros. El tribunal declaró: “La negligencia criminal requiere un acto afirmativo adicional por parte del acusado para transformar el exceso de

velocidad en un exceso de velocidad peligroso, es decir, una conducta mediante la cual el acusado exhibe el tipo de descuido gravemente censurable cuya gravedad sería evidente para cualquiera que comparta el sentido común de lo correcto y lo incorrecto". 21 Misc3d, pág. 476.

Las pruebas de esta investigación no cumplen con el estándar establecido por los tribunales para la prueba de exceso de velocidad peligroso u otra conducta gravemente censurable. Ejemplos de exceso de velocidad peligroso incluyen saltarse un semáforo en rojo mientras se compite con otro vehículo en una calle concurrida de la ciudad (*People v Ricardo B*, 73 NY2d 228 (1989); conducir ebrio en Manhattan a una velocidad de entre 25 y 50 mph por encima del límite y desobedecer las señales de tráfico (*People v Maher*, 79 NY2d 978 (1989); y pasarse un semáforo en rojo a 52 millas (*People v Haney*, 30 NY2d 328 (1972). Por el contrario, en *People v. Perry*, 23 AD2d 492 (4th Dept 1986), *affd*, 70 NY2d 626 (1987), un tribunal revocó una condena en la que el acusado conducía de noche a 25 mph por encima del límite de velocidad en una carretera rural cuando chocó contra un poste de electricidad y mató a un pasajero, sosteniendo que dicha "conducta no constituía una desviación grave del estándar ordinario de cuidado de quienes comparten el sentido común de lo correcto y lo incorrecto". De manera similar, en el caso *People v Badke*, 21 Misc3d 471, 477-78 (Suffolk Co Ct 2008), un tribunal desestimó la acusación formal al no demostrarse ningún otro factor, además de la velocidad, que convirtiera las acciones del Sr. Badke en un exceso de velocidad peligroso.

Al igual que en el caso de *Badke* y *Perry*, la evidencia no establece que la velocidad del agente Moffatt fuera un exceso de velocidad peligroso, ya que se estimó que su velocidad estaba entre 43 y 47 mph inmediatamente antes del choque, en una carretera con límite de 40 mph, no estaba intoxicado y no estaba hablando por teléfono celular antes de la colisión.

Con base en la investigación, la OSI concluye que un fiscal no podría probar más allá de toda duda razonable que el agente Moffatt cometió un delito al causar la muerte del Sr. Vásquez. Como resultado, la OSI no presentará este caso ante un gran jurado para considerar cargos criminales y cierra el asunto con la emisión de este informe.

Con fecha de: 19 de marzo de 2026