

C/ BENJAMÍN TOLEDO IBARRA
CUASIDELITO DE HOMICIDIO
CUASIDELITO DE LESIONES GRAVES
CUASIDELITO DE LESIONES, MENOS GRAVES
CUASIDELITO DE LESIONES LEVES
R.U.C.: 1901072463-8
R.I.T.: 116-2022

Temuco, doce de diciembre dos mil veintidós.

VISTO, OÍDO LOS INTERVINIENTES Y CONSIDERANDO:

PRIMERO: Que, el Ministerio Público representado por el fiscal Iván Isla Amaro ha deducido acusación en contra del imputado, Benjamín Toledo Ibarra, mayor de edad, casado, chofer, domiciliado en Las Parcelas N° 541, Villa Los Sembradores, sector Labranza, comuna Temuco, RUN N° 12.089.721, quien fue asistido por los defensores penal privados, Francisco Fuster Vásquez y Maximiliano Sarmiento Moreno, todos de este mismo domicilio.

SEGUNDO: Que, la acusación formulada por la acusadora fiscal que mantuvo en sus alegatos de apertura y cierre, como consta en audio siendo la acusación del siguiente tenor: “El señor Fiscal del Ministerio Público don Iván Isla Amaro, presentó acusación fiscal en contra de don BENJAMÍN EDMUNDO TOLEDO IBARRA, Cédula de identidad N°12.089.721-7, asistido por los señores defensores privados don Francisco Andrés Fuster Vásquez y don Maximiliano Sarmiento por delitos de homicidio simple, Lesiones graves y lesiones menos graves, en carácter de reiterados, tipificados y sancionados, respectivamente, en los artículos 391 N°2, 397 N°2, y 399 del Código Penal, todos en grado de ejecución de consumados. Al acusado en todos los casos le corresponde, a juicio del Ministerio Público, la calidad de autor, de conformidad al artículo 15 N° 1 del Código Penal. Lo anterior, en atención a los antecedentes de hecho y de derecho que a continuación se exponen: El día 04 de octubre de 2019, aproximadamente a las 10:40 horas, el acusado, desatendiendo las solicitudes formuladas por sus pasajeros en orden a disminuir su velocidad, condujo el bus marca Mercedes Benz,



patente VG-2078, a una velocidad no razonable ni prudente con respecto al diseño y configuración de la vía que enfrentaba, correspondiente a una curva hacia la izquierda con pendiente descendente, la que se ubica a la altura del kilómetro 40 de la Ruta Ch-181 de la comuna de Curacautín, perdiendo el control y maniobrabilidad del móvil, chocando contra la barrera de contención existente en el lugar y luego volcando. A consecuencia de este hecho y producto de las lesiones sufridas, fallecieron en el lugar los pasajeros Yazminne Verónica Córdova Zapata, Benjamín Emanuel Álvarez Cifuentes y Marcela Vanesa Garrido Ñanco. Por su parte, resultaron con lesiones constatadas y calificadas clínicamente como de carácter grave los pasajeros Dania Belén Acuña Rivas, Nicolás Domingo Cárdenas Neculhueque, Valentina Natalia Pitriqueo Huenuhueque, Daniela Cecilia Labrín Martínez, Fabián Esteban Salgado Sandoval, Alejandro Sebastián Huenuhueque Palacios, Krisna Anahi Salazar Montanares, Matías Nicolás Alarcón Rivas, Soraya del Pilar Moreno Ávila, Felipe Abel Hernández Purrán y Daniela Millaray Salazar Muñoz. Con lesiones calificadas clínicamente como menos graves resultaron los pasajeros Giancarlo Alfredo Medina Aravena, y Ángel Benjamín Delgado Norambuena. Resultaron con lesiones constatadas y calificadas como clínicamente de carácter leve los pasajeros Geraldine Fernanda Delgadillo Salgado, Annia Scarlet Morales Gutiérrez, Esteban Eleuterio Cayul Colicoy, Denys del Pilar Chicao Fuentealba, Leonardo Alejandro Concha Cheuquelén, Hans Sebastián Garcías Caniumil, Débora Marlene Huaiquil Millapán, Yaciara Elizabeth Maldonado González, Joaquín Elías Neculmán Huecho, Nataly Scarleth Niefergolt Arratia, Joaquín Alejandro Pardo Millacoy, Alisson Isidora Pereira Curilén, Patricio Enrique Poblete Sanhueza, Francia Karina Villa Paillán, Jessica Romina Paillal Colli, Antonia Alejandra Ortega Maldonado, Carmen Gloria Pinilla Melinao, Nataly Fabiola Rañinao Montre, Constanza Alexandra Calderón Moreno, Dilan Moisés Saavedra Moya y Jemima Belén Cheuquel Catrileo. De acuerdo con lo expuesto por el Ministerio Público no concurren respecto del acusado circunstancias



agravantes de responsabilidad penal, pero si concurre la circunstancia atenuante de responsabilidad penal consagrada en el artículo 11 N°6 Código Penal, es decir, irreprochable conducta anterior. Fiscalía manifiesta que conforme lo prevenido en los artículos 1, 11 N°6, 14, 15, 30, 50, 68, 69, 75, 391 N° 2 del Código Penal y artículo 351 del Código Procesal Penal, solicita se imponga al acusado la pena de 15 años de presidio mayor en su grado medio, accesorias legales correspondientes y costas. Asimismo, se solicita se disponga en la sentencia, se proceda a la determinación de la huella genética del acusado y su posterior inclusión en el Registro de Condenados, conforme lo prevenido en el artículo 17 N° 3 la Ley 19.970.

TERCERO: Que, los querellantes particulares representados por los abogados habilitados Andrés Celedón Baeza, Sergio Millamán Manríquez, René Saffirio Espinoza, Marcelo Jara Rojas y Jorge Silhy Zarzar, todos de este domicilio, se adhirieron a la acusación fiscal deducida por el persecutor estatal tanto en lo concerniente al núcleo fáctico, calificación jurídica, prueba y la penalidad solicitada en sus alegatos de apertura y clausura, como consta en el sistema de audio.

CUARTO: Que, los intervinientes no alcanzaron convenciones probatorias.

QUINTO: Que, la defensa en su alegato de apertura afirmó esta parte solicitará absolución de mi representado respecto de los hechos de la acusación por los delitos de homicidio simple y lesiones, desde que demostraremos en este juicio que mi representado no tiene participación en los términos planteados por el órgano persecutor respecto de los hechos y objeto de la acusación, al contrario durante el desarrollo del juicio se podrá apreciar una serie de antecedentes que permiten determinar la existencia de concausas en el momento del accidente, acá se han señalado términos como dolo eventual, por lo pronto se solicita que se atienda principalmente a la rigurosidad que exige la prueba, principalmente la prueba indiciaria para el objeto de acreditar si mi representado actuó



o no en forma dolosa, al contrario de lo que formula el órgano persecutor y los querellantes existen antecedentes que efectivamente se trataba de un accidente en el cual mi representado tomó las precauciones necesarias para evitar mayores daños de los que efectivamente ocurrieron, al efecto, hay antecedentes como por ejemplo el punto de velocidad crítica al momento de enfrentar la curva era de 69 kms por hora, considerando esa velocidad relativamente baja para sostener el exceso de velocidad, por de pronto también se tomará los detalles de la ruta en ningún momento señalizada la existencia de curvas peligrosas, asimismo, tampoco advertido la reducción de velocidad para estos efectos de enfrentar estas curvas antes de causar el accidente, en ese sentido bajo la tesis de la fiscalía es necesario acreditar dolo y en dicha línea principalmente por la prueba que se irá rindiendo en el proceso el tribunal llegará a la convicción de que efectivamente en ningún momento nuestro representado dada la circunstancias en que se provoca el accidente tuvo el dominio del hecho, tampoco pudo representarse, por de pronto la oferta probatoria no podrá más allá de toda duda razonable la participación de mi representado en los hechos objeto de la acusación, durante el desarrollo del juicio es importante a juicio de la defensa principalmente sobre la base de una adjudicación de una empresa de transporte que subcontrata a otra en la cual mi representado prestaba servicios como trabajador, se ha preguntado esta defensa si alguno de aquellos responsables está sentado aquí, considerando que por regla general en este tipo de situaciones los persecutores buscan la responsabilidad dentro de la cadena de responsabilidades en este caso en la implementación del servicio tales como acusar y formalizar a los dueños de los buses, al directorio de las empresas involucradas, entre otras, entendemos acá en razón de lo propuesto por la fiscalía y las querellantes existe un sesgo de cortar la cadena por la parte más débil, en circunstancias que, mi representado dentro de todo este contexto también fue víctima de las circunstancias del momento, considerando principalmente de que lograra



acreditar a través de prueba de la defensa respecto al funcionamiento del bus, entonces esta parte sostendrá la posición de absolución de mi representado respecto a los hechos objeto de la acusación por los argumentos previamente señalados.

En su alegato de cierre señaló lo que sigue el conductor de un bus está siendo acusado de cometer los delitos de homicidio reiterado y lesiones de diversa consideración, tendrían como fundamento el dolo eventual, aun cuando respecto de lesiones no se solicitó pena, es relevante que dice el artículo 391 del Código Penal, ¿el que mate a otro? habiéndose rendido pruebas el Ministerio Público no ha podido acreditar su teoría del caso, más aun mucha de sus afirmaciones han sido desacreditadas por su propia prueba, conforme lo ha señalado la doctrina la vinculación del delito en su fase activa se encuentra definido por el resultado, no se señala el modo de comisión, entonces no es relevante el medio empleado sino la vinculación causal entre la conducta desplegada y el resultado, determinado el vínculo causal es necesario analizar el aspecto subjetivo, en esta causa el dolo eventual de la teoría del caso de la fiscalía y los querellante se encontraría en la conducción desplegada por el acusado, el dolo eventual para su concurrencia exige que el sujeto no solo se represente la posibilidad que se produzca el hecho sino que además la acepta, entonces exige la doble condición que el sujeto conozca o se represente la alta probabilidad o riesgo serio del resultado que la acción conlleva pero además se conforme, acepte esa eventualidad, se requiere que realice una acción el sujeto que puede generar daño pero no quiere producirlo decide de todas formas actuar sin adoptar medida para evitarlo causando finalmente el daño, la Corte Suprema ha sostenido que la concurrencia del dolo eventual en el delito de homicidio requiere dirección en los hechos, que sean idóneos para el efecto, causa 36.860/ 2021, 3970/2008, señala que en el dolo eventual el autor confía en que no se va a producir el resultado, en todo caso acepta la posibilidad de su



realización, sin embargo el elemento central que lo diferencia de la culpa consiente está en la confianza que el actor tiene del hecho no se va a producir, la que debe ser objetivamente fundada, se debe acreditar no se puede simplemente generalizar o presumir la existencia del dolo, en este caso la conducción por el solo hecho del resultado dañoso, en el presente caso el conductor del bus no tenía el control del mismo en el instante del accidente, esto se puede observar a la luz de diversas pruebas exhibidas, aquella que dicen relación con los peritajes que se presentaron, don Juan Moreno ilustró con claridad, de manera didáctica los factores que pudieron desencadenar el sobrecalentamiento del sistema de freno, por ende la falta de efectividad, implicaría la falta de control en la velocidad, el peritaje presentado por la fiscalía de la SIAT no incluyó ningún elemento técnico mecánico, se señala la existencia de un peritaje mecánico pero no estaba en la carpeta de investigación, entonces no tuvimos conocimiento para entregársela al perito para contrastarlo, lo que refiere el perito de la fiscalía si lo hubieran hecho me lo habrían dicho, el supone de haber encontrado algún elemento que dijera con la cristalización de las balatas se lo hubieran dicho, entonces concluye en un informe pericial que no ocurrió, concluye que la única situación posible una conducción negligente, a una velocidad no razonable ni prudente, aun cuando descartáramos el fallo en el sistema de frenos o estableciéramos un grado de responsabilidad en el conductor la conducta del imputado no basta para establecer que pudo representarse la posibilidad de causar la muerte, nunca fue indiferente con el resultado porque no solo va a implicar daño a terceras personas y probablemente la pérdida de su vida, se dijo que los pasajeros venían solicitando al conductor que bajara la velocidad, no se trata si no le dijeron, entonces el conductor estaría exento de toda responsabilidad porque el necesita que le digan, no, se trata de que en la acusación se ha señalado reiteradamente que los pasajeros le venían pidiendo que bajara la velocidad, era relevante conocer de los propios pasajeros como ocurrió esto,



la PDI entrevistó a veinticinco pasajeros, ninguno de ellos señaló que le haya hablado al conductor a excepción de que la profesora Daniela habló con el conductor, diez de ellos declararon en estrados, la única persona que señaló saber quien habló con el conductor fue Jémina Cheuquel, y dijo quien habló con el conductor fue Pato Poblete pero don Patricio Poblete declaró en el tribunal señalando no recuerda que alumnos hablaron respecto de la velocidad, tampoco recuerda que alguien haya gritado, las contradicciones evidentes entre unos que dicen no escucharon nada, otros que escucharon pero que no saben quién habló, existiendo coincidencias quien habría hablado con el conductor fue la profesora Daniela pero ella no fue citada como testigo, hay una serie de alumnos que señalan como única persona que habría hablado con el conductor pero no se cita a declarar, acá hay un hecho indesmentible que al momento de volcarse el bus tenía una velocidad mayor a la velocidad crítica de la curva, todos los pasajeros sintieron en su cuerpo fuerzas que actúan cuando la velocidad es superior a la de diseño, todos hemos experimentado cuando una curva mal tomada inmediatamente fuerzas mueven el cuerpo, por lo tanto, lo lógico es que ellos lo hayan sentido y tienen la conciencia que el bus se volcó porque iba muy rápido, eso no se discute, pero luego ellos construyen una historia pero se contradicen, algunos que iban atrás, los que gritaron iban adelante, que en todas las curvas se salía de su pista de circulación, el video observado al final de esta prueba, no venía saliéndose de su pista de circulación de un lado a otro, paso dos curvas y en la tercer notamos se desapega de la línea amarilla que está al costado derecho, vimos que llevaba una trayectoria y solo se desprende en la última, la fiscalía tampoco determinó cual sería el apuro del conductor, se debía llegar a Malalcahuello y esperar allá las cuatro de la tarde para retornar, no tiene apuro el conductor, no está peleando por un boleto ni por pasajeros, hasta acá ha sido un misterio cual habría sido el apuro del conductor, el testigo Brandt carece de credibilidad, pues, señala en la policía que vio al bus a las 00:08 pero en



estrados dice a las 12:00 horas, en circunstancias que el accidente fue a las 10:40 horas, pero continúa señalando que después de adelantar al bus se detuvo en el camino a orinar, ahí el bus lo pasó, dos o tres minutos después retoma la conducción y se encuentra con el bus volcado y con carabineros en el lugar, sin embargo la testigo Yaciara Maldonado señaló que después que logro salir del bus pasaron unos minutos antes que llegaran algunos vehículos, ella fue trasladada en vehículo particular y aun carabineros no llegaba, se ha señalado que el conductor voluntariamente le imprimió mayor velocidad al bus pero venía reduciendo la velocidad realizó una maniobra previa girando a la izquierda lo que permitió mantener al bus dentro de la ruta, no se sale de la ruta, vuelca hacia el interior de la ruta y esto es importante, porque como declaró el perito de la SIAT, cuando un móvil supera la velocidad critica de una curva actúa la fuerza centrífuga, lo que hace es lanzar el cuerpo hacia fuera, ¿por qué se vuelca hacia adentro? no sale eyectado de la ruta, que colisiona con la parte posterior y no con la parte frontal, justamente porque el conductor venía realizando una maniobra y en este caso toda vez que los frenos dice no le funcionaron hizo giro hacia la izquierda, de acuerdo a la prueba de la fiscalía no queda claro cómo es posible este exceso de velocidad, es una ruta con muchas curvas en la que los testigos señalan iba tan rápido que no podían ver los árboles, se iban de un lado a otro, sin embargo sorteo todo el tramo sin dificultad el bus, la velocidad superó la de diseño pero tiene que analizarse también a la luz de la posibilidad del fallo del sistema de frenos, en el video que vimos no se menciona la velocidad, por ello creemos que ellos construyeron un relato, la SIAT en su informe no fue posible establecer la velocidad al momento del accidente indicando solamente que se superó la velocidad critica, es decir, el bus tuvo el accidente porque iba a una velocidad mayor, el conductor señaló el primer día del accidente que los frenos se le pusieron duros, esto se ve refrendado con diversos hechos, no hay marca de freno según el perito de la SIAT, eso no significa que no haya intentado



frenar lo que significa que no se imprimió ese freno en los neumáticos, el sistema de frenos tambor y balata, el testigo de la PDI dijo hubo testigos que señalaron olor a balata quemada que luego don Joaquín Pardo en estrados señaló que había sentido un olor a frenos o a podrido, la funcionaria que lo entrevistó dijo lo señalo libremente, no se exhibió ningún peritaje o análisis técnico relativo al sistema de frenado, el perito de la SIAT dijo no sabía cómo se habían revisado los frenos, tampoco se buscó algo con relación a la cristalización de las balatas, el informe de la SIAT se refiere a los frenos de aire que activa los frenos pero no el que genera el frenado, el sobrecalentamiento de las balatas implica que se pierda capacidad de frenado, los frenos pierden su efectividad, se calienta el neumático, se va a sentir olor a balata, se podría desprender el recauchado del neumático por calentamiento, al neumático se le desprendió el recauchado, el perito SIAT dijo se examinó el bus en forma estático, solo se probó el sistema de aire, aun así, la única causa es haber superado los 69 km por hora del bus en la curva, descartando cualquier otro tipo de sin siquiera una medición del arrastre, se hace una reseña de un supuesto peritaje mecánico, hemos establecido que el bus venia por su pista de circulación y únicamente se salió de su pista de circulación al momento del volcamiento, los pasajeros conversaban distintos asuntos, ninguno habló de la velocidad, la prueba documental nos permite conocer otros antecedentes, por ejemplo que el bus accidentado fue adquirido dieciocho días antes por su propietaria en la suma de \$.1.600.000, entonces permite establecer dos cosas, el conductor no lo conocía mayormente pero el exiguo monto nos hace razonar el estado del bus conocido por los compradores que se dedican al traslado de pasajeros, los empleadores de don Benjamín, él de buena fe creyó le habían entregado un bus en buenas condiciones como el que está acostumbrado a manejar, los datos entregados en la revisión fueron modificados posteriormente, hubo sumario pero no se sanciono a la planta si quedó establecido que elementos que al momento de ser evaluados se señaló no aplica ya



posterior al accidente fueron modificados por la Planta de Revisión Técnica, el traslado de los alumnos se ofreció un bus Mercedes Benz, o sea, debían contar con esa clase de buses, la señalética era absolutamente deficiente en el lugar del accidente lo que se observa en el peritaje de la SIAT, conforme a lo señalado no existe claridad que el conductor tuviera el dominio del hecho, no se puede establecer la existencia del dolo eventual en la conducción que generara el fallecimiento de los jóvenes., desde que, existen muchas dudas que pudo existir una falla en el sistema de frenos. Conforme a todos estos elementos fácticos no se le puede endilgar la responsabilidad a don Benjamín, por lo tanto, no habiéndose acreditado más allá de toda duda razonable el dolo eventual, no existiendo antecedentes objetivos se solicita sea absuelto de los delitos.

SEXTO: Que, el acusado Benjamín Toledo Ibarra enterado por el presidente de la sala de los cargos formulados en su contra y en presencia de sus defensores se allanó a prestar declaración, exhortado a decir verdad expuso lo siguiente: trabajaba en la empresa Buses del Norte, estaba acostado en la noche cuando me llamó al teléfono don Carlos Yévenes que era mi jefe, para que le hiciera un servicio especial para un colegio, el servicio era un viaje especial a la nieve, me dijo compré una máquina Mercedes, estaba en buen estado, el viaje era a Malalcahuello, yo manejaba un bus de dos pisos pero insistió fuera en aquella máquina recién adquirida, debía estar a las ocho de la mañana en el colegio, no sabía del colegio, me dijo anda a Perquenco, ahí preguntai, el bus estaba guardado en el sector de los Buses del Sur, fui a buscar el bus, no lo conocía, revisé el bus con la luz del teléfono dado que aún estaba de noche, de ahí al lugar del colegio que era a la entrada de Perquenco, esperé que llegaran los niños, revisé la máquina e incluso la barrí su interior porque estaba sucio, como no sabía por dónde debía irme me puse a disposición de los profesores, a don Carlos Yévenes le pregunté por donde era el viaje, me dijo tienes que irte por Lautaro, un profesor me dijo tenemos problemas hay que pasar a comprar ropa para los niños



para la nieve, debían ir a Victoria, así lo hicimos, después continuamos la marcha sin ningún apuro a Curacautín, nos fuimos lentamente no había apuro, pasamos la primera cuesta a Curacautín sin ningún problema, me encontré con una camioneta de color rojo cargada e iba adelante por ello anduve largo trecho detrás de dicho vehículo, cuando me dio el espacio para adelantar lo hice, cuando me acerqué a la recta del accidente me encontré con la curva hacia la derecha, reduje cambio cuando hago la segunda reducción presioné el freno pero no respondió, entonces la máquina tomó la velocidad más brusca, ya había reducido dos cambios, cuando noté que el bus no disminuyó la velocidad traté de afirmarme, le hable a los profesores que iban en los primeros asientos, quedé sin frenos, lo único que hice fue tratar de salvarnos todos, me vi mal, traté de controlarme, también soy papá, tengo hijos, la pena más grande cuando nos volcamos, rompí el vidrio parabrisas de la máquina para poder salir, alguien me paró de las pisaderas donde yo estaba caído, salí para fuera por el parabrisas, me encontré con una niña fallecida al lado mío. Contra-examinado respondió el bus tenía cinturones de seguridad, antes había viajado por esa ruta en vehículo particular, salí de Perquenco alrededor de las nueve, debía llegar a Malalcahuello, no me indicaron la hora de llegada, funcionaba el velocímetro, el lugar del accidente tenía curva a la derecha luego a la izquierda, verifiqué los documentos en el sitio donde estaba la máquina, los leí, vi fechas, nadie le observó por la velocidad ya que no iba a una velocidad excesiva, no advertí ninguna falla en el bus, si eso hubiere ocurrido detengo la máquina, el sistema de frenado es con aire el sistema retardador de freno no funcionaba, el año del bus 2002. Examinado respondió la máquina tenía unos diez días en la empresa, al momento que frené para poder reducir cambio se puso demasiado duro, no me respondieron los frenos porque se pusieron duro, no pude meter otros cambios para reducir velocidad, la ruta es peligrosa por eso no llevaba una velocidad más alta, no percibí señaléticas en esa ruta, cuando iba en la marcha 6ta, iba a una velocidad de unos 85 kms.



porque el máximo era 90 kms por hora, tiene frenos de aire y de motor alternativo, este último no funcionó. Les dije se pusieran el cinturón de seguridad pero no los verifique uno por uno.

SÉPTIMO: Que, el Ministerio Público y los querellantes adherentes a fin de acreditar los ilícitos culposos de que trata este contencioso y la responsabilidad penal del enjuiciado, Benjamín Toledo Ibarra, rindió prueba testimonial, pericial y documental.

Testimonial.

De, Pablo Brandt Torres, ese día yo me trasladaba de Victoria a Curacautín, a la altura de Selva Oscura me encontré con un bus, mi vehículo era rápido por ello lo pude adelantar a unos 120 km. por hora, amén de los vehículos que venían en el otro sentido, más adelante pase al baño, instante en que me pasa el bus, me reintegro a la carretera, llegando más abajo ya estaba el accidente, me bajo, venían carabineros de Curacautín, informan no se podía pasar por el accidente, no me acerqué al bus, me regresé a Victoria, yo debía llegar a mi destino las 12:00 a 12:30, esto ocurrió un día 04 del año 2019, por redes sociales de la comuna de Perquenco había ocurrido un accidente en esa ruta, como yo iba más atrás del bus, luego lo pasé, entonces comenté mi situación a la gente. Examinado respondió llevaba el velocímetro de mi vehículo funcionando, adelanté al bus a unos 115 a 120 km. por lo que deduzco que el bus debió ir a unos 110 Km, más menos, el adelantamiento debió haber sido a las 11:00 horas o pasadito eso, el día estaba despejado, carretera en buen estado, visibilidad 100%. Contra examinado respondió que venía de Traiguén Victoria, de ahí a Cura cautín, alrededor de las 11:00 horas llegué a Victoria, me encontré con el bus en la ruta Victoria Curacautín, altura Km. 16, cercano a las doce horas. En ejercicio para iniciar contradicción leyó su declaración policial SIC el día 04/10/2019 a eso de las ocho horas, altura km 16 aproximadamente encontré un bus que me antecedió de color claro de un piso, contestó debió ser un error del carabinero que le tomo la declaración, pues, salgo a



trabajar recién a la ocho de la mañana, cerca de las 12 horas, Km 16, adelanté al bus, refiero que cerca de las doce horas me encontré con el bus en la carretera, después de haber pasado al baño en la carretera me encontré con el accidente a las 12:20 a 12:30, más o menos, para la primera declaración como tengo unos conocidos en la comuna de Perquenco les comenté que podría informar después llegó carabineros a mi domicilio se contactaron conmigo y todo eso. Ante pregunta aclaratoria señalo que salió de Victoria pasadito las 11:00 horas, más o menos, pensaba demorarme unos treinta minutos a Curacautín, me detuve a efectuar mis necesidades fisiológicas en la carretera, ahí me pasa el bus, acto seguido reinicio la marcha, más adelante me detengo porque los vehículos que me antecedían estaban detenidos, justo más adelante en un curva se veía el bus atravesado.

De, Yaciara Maldonado González, estudiante, por lo que me acuerdo esto pasó el 04/10/2019, ese día tuvimos un accidente, nos preparamos en la mañana para poder ir a ese lugar para lo cual nos organizamos con el liceo porque recibimos un proyecto de la INJUV para visitar un lugar que era Malalcahuello, en la mañana siguiente nos preparamos, había un cupo que hubo que rellenarlo con otros cursos, tuvimos un atraso, nosotros igual para poder cubrir el cupo, subimos al bus lo primero que vi al conductor con su fisonomía extraña, lo notaba como cansado, me ubiqué a la mitad del bus dado que creí era más seguro, el bus estaba mojado el piso, no había cinturones de seguridad, comenzó el viaje, se suponía el trayecto era de Lautaro a Curacautín por el atraso nos fuimos camino de Victoria, lo conocía, sabía era peligroso, yo estudiaba en el liceo agrícola de Perquenco, llegamos a las 08:30 horas, como a las 09:00 salimos, el accidente fue a las 10:30 horas, íbamos saliendo pero antes paso el bus al supermercado A Cuenta para que los chicos compraran algo, luego de ahí salimos, no íbamos tan rápido, cuando entramos al camino de dos pistas ahí íbamos rápido, digo esto porque mirando los árboles del camino por ello digo la velocidad era un poco rápida, recuerdo primero



entramos a una curva al lado izquierdo después al lado derecho y en la última nos volcamos, yo estuve inconsciente como unos cinco minutos cuando desperté salí por la parte de arriba del bus, dado que por allí entraba la luz solar, vi botados en el piso, algunos inconsciente, vi chicos botados, llorando, quejándose, vi a Benjamín tirado donde había unas animitas, muchos compañeros botados entre pasto y cemento, la profesora estaba debajo del bus, viajábamos a cargo tres profesores, profe de historia, la profe Daniela de matemática y el profesor de ciencia, mis compañeros le hablaron a la profesora que le dijera al chofer bajara la velocidad, ella se paró, fue hablar con el conductor, lo único que puedo decir iba rápido, los árboles se veían pasar muy rápido, no bajó la velocidad hasta el momento del accidente, nos comentábamos entre nosotros por la velocidad. Examinada señaló que Benjamín era su compañero, antes del accidente era un ambiente denso, todos estaban como desesperados porque si no bajaba la velocidad que iba a pasar, el dialogo de la profe con el conductor no fue muy largo, calmado y de buen ambiente, nadie inspecciono el bus antes de salir, solo habló con el conductor la profe Daniela, los compañeros estando atrás de la máquina decían que bajara la velocidad pero no sabe si esas expresiones le llegaban al chofer adelante dado que el bus era muy largo, no me fijé si el bus tenía algún marcador de velocidad, todo marchaba bien en el bus, no noté ningún desperfecto, solamente la velocidad, el bus salió del supermercado, a las 10:05, más o menos, los profesores iban sentados adelante, no recuerdo en que tramo de la ruta fue la profe a hablar con el conductor, la velocidad fuerte en algunos sectores, cuando empezaron a llegar las curvas iba rápido, al momento del accidente no vi autos cerca, después empezaron a llegar pararon, empezaron a ayudarnos, me trasladaron en un vehículo particular al Hospital, porque aún no había llegado carabineros ni ambulancia, los profesores no hicieron nada dentro del bus solamente estaban sentados, por lo que me acuerdo iba a gran velocidad, no recuerdo haya frenado el conductor, solo recuerdo reiteradas vueltas, los niños que



hablaban ? de la velocidad- iban sentados en los últimos asientos de la parte de atrás, pasaron varios minutos del accidente desde que la profe Daniela habló con el conductor, después que salimos de Victoria a la carretera empezó la velocidad.

De, Rene CALLUAN Reyes, esto ocurrió el día 04/10/2019, ese día me llamó mi hija Yaciara Maldonado, informándome habían tenido un accidente en donde viajaban, habían fallecidos tres compañeros, el viaje era uno realizado por el liceo San Sebastián, destino Malalcahuello, tenía conocimiento que la salida era en horas de la mañana, solo sé que iban a cargo de un profesor, mi hija me llamo alrededor de las 10:30 horas, me dice iban con el grupo de compañeros y en zona peligrosa de curvas iban a una velocidad no era moderada, le advierten al conductor pro hizo caso omiso de la advertencia de peligro, fallecieron tres de sus compañeros, mi hija tuvo lesiones en la espalda, costillas y otras lesiones, a raíz de ellos efectos físicos y psicológicos, concurrí al lugar de los hechos observé una de las víctimas estaba fallecida, mi hija dijo que otros compañeros habían advertido al conductor que bajara la velocidad, el organizador del viaje fue el INJUV de Temuco,. Contra examinado afirmó haber llamado a carabineros para que fueran al lugar y puedan enviar las ambulancias, cuando llegué al lugar había carabineros, permanecían en el lugar los fallecidos.

De, Esteban Cayul Colicoy, estudiante, ocurrió el 04/10/2019, ese día íbamos a un paseo a Malalcahuello del liceo San Sebastián de Perquenco, viajamos al paseo en un bus de color blanco, grande, nos acompañaban profesores, éramos alumnos del segundo medio, nos fimos por la ruta Victoria Curacautín, salimos del liceo, nos dirigimos por la carretera hacia Victoria, hicimos una parada en el supermercado A Cuenta, seguimos la ruta hacia Curacautín, el bus iba rápido, creo que mis compañeros le decían que bajara la velocidad, no hizo caso, digo creo porque iba sentado en el último asiento de atrás, me dijeron que le pidieron bajara la velocidad, igualmente la



profesora Daniela Labrin pero no la bajó, todo fue muy rápido, como iba en el último asiento sentí que se volcó no más, yo salí por la ventana hacia fuera, quedé en un barranco, ahí estaban todos mis compañeros botados, gracias a dios nada me pasó. Contra-examinado respondió no escuchó a sus compañeros pedir se bajaría la velocidad eso me lo comentaron posteriormente pero no recuerdo quien me lo dijo, igual respecto de la profesora, el bus tenía cinturones de seguridad pero no funcionaban.

De, Patricio Poblete Sanhueza, los hechos pasaron el 04/10/2019, salimos del liceo de Perquenco San Sebastián a un pase de curso a Malalcahuello, cuando comenzó el viaje el bus iba rápido, el viaje era por Lautaro a Curacautín pero nos fuimos de Victoria a Curacautín, pasamos al supermercado A Cuenta a Victoria, luego continuamos, conversaba con otros compañeros que el bus iba muy rápido pero preferimos guardarnos eso y no decir porque podría bajar la velocidad en cualquier momento, vimos que no bajo la velocidad, le hicimos llegar a la profesora ese hecho, ella al chofer, después pasó lo que pasó, íbamos a cargo de tres profesores, recuerdo el nombre de ella, Daniela, salimos de Perquenco a las 09:00 horas, más o menos, apreciamos que iba rápido, me puse a grabar porque me puse nervioso por las curvas que había en la ruta, en el asiento que me senté yo tenía bueno los cinturones de seguridad pero mis compañeros no porque estaban malos. Contra examinado respondió que venía sentado en la segunda fila, al lado de la ventana en la parte delantera, del bus, detrás profesora Daniela y profe Fabián, yo grabé con el celular de un compañero, ese video lo hizo llegar a alguien, corresponde al momentos antes del accidente, fueron hartos los que hablaron con la profe Daniela pero no recuerdo sus nombres, no hubo grito hacia el conductor, acerca de los cinturones en mal estado se les dijo a los profesores antes y después del accidente, ellos solo los miraron, el teléfono era de mi compañero Llaupe, grabamos el paisaje.

De, Matías Alarcón Rivas, estudiante, el hecho investigado



sucedio un dia viernes, salimos a realizar un paseo el año 2019, al subir al bus que nos trasladaría me fijé que el chofer del bus tenía una presencia extraña no muy particular con otros choferes de buses, como de ojos rojos, mal arreglado por así decirlo, endilgamos el rumbo hacia Malalcahuello, tomamos la ruta 05 Sur, nos desviamos en el supermercado A Cuenta, pasando por el centro comuna de Victoria, viajábamos compañeros y amigos, a cargo del grupo tres profesores, uno de historia y geografía, Fabián, profesora de matemática Daniela Labrin y un profesor de química y física de apellido Herrera, salimos de Perquenco como a las nueve y media, después de haber pasado al supermercado, luego partimos rumbo a Malalcahuello, en el trayecto que el chofer iba a exceso de velocidad, llegando a las curvas, en la primera curva el bus se balancea, prosigue descendiendo justo en la curva me balanceo y me doy cuenta que el bus se había dado vuelta, después desperté en el suelo, en el asiento donde yo iba sentado tenía un desnivel, en el asiento que me senté no vi sistema de seguridad, estuve hospitalizado en Victoria por una fractura en la columna tres meses, antes del accidente al interior del bus íbamos contentos porque íbamos en un viaje con los compañeros y en el lugar íbamos a compartir, nadie se iba a imaginar que iba pasar eso, la velocidad se percibía por la ventana, conozco esa ruta, no es para andar a esa velocidad, al chofer lo encontré como desconcertado, no recuerdo se le haya advertido al conductor la velocidad, la profesora Daniela Labrín me comentó que el profe Herrera y Salgado le llamaron la atención al conductor, recuerdo que Patricio Poblete llevaba su cinturón de seguridad puesto, el bus no tenía marcador de velocidad. Contra-examinado respondió iba en el pasillo al medio lado ventana, los profesores sentados asientos de adelante cuando salieron de Victoria al supermercado, después no supe en qué lugar iban instalados, no me fije si Daniela Labrin habló con el conductor, los profesores hablaron con el conductor, no sé si los otros asientos tenían cinturón, los fallecidos iban al lado de la ventana.



De, Geraldine Delgadillo Salgado, estudiante, los hechos sucedieron el día 04/10/2019, ese día sacaron a los chicos de segundo que iban a ese viaje, los subieron a la micro, nos sacaron a nosotros de tercero porque faltaban para completar el grupo, yo estudiaba en el liceo San Sebastián, estaba en tercero, nos indicaron que íbamos a un viaje a Malalcahuello, nos subimos al bus, a cargo del grupo iba la profesora Daniela, y dos profesores hombres, el bus era de color blanco, el piso estaba como mojado, como recién limpiado, los cinturones de seguridad no los vi, los chiquillos dijeron había pero algunos no funcionaban, mi asiento tenía el cinturón pero no sé si funcionaba, salimos del liceo, tomamos ruta hacia Victoria, supuestamente el viaje era hacia Lautaro, no recuerdo porque se fueron por Victoria, llegado a Victoria pasamos a un súper a comprar porque nosotros nos llevábamos nada a los que nos habían sacado de la sala, después nos fuimos camino a Curacautín, ahí sucedió el accidente, durante el viaje íbamos lomas bien, los chiquillos decían que bajara la velocidad, creo que la profe Daniela también le dijo pero no pescó el chofer, eso lo supe después por comentario de los chiquillos, yo no lo observé, yo iba viendo una película con una amiga, los chiquillos decían más despacio y en ese momento se dio vuelta en una curva cerrada, yo salí de la micro, trate de reaccionar súper rápido, saque a mi amiga, la acomodé contra la barrera, yo salí por la parte trasera del bus, no me paso nada, a mi amiga sí vidrios en los brazos y problemas en el cuello, se llama Nataly Reñinao, durante el viaje el bus iba normal sin problemas, el bus no llevaba un sistema que se pudiera ver la velocidad, entre Victoria y Perquenco el bus iba normal, los gritos de mis compañeros fueron desde el súper al camino a Malalcahuello, no vi a los profesores manifestarle sobre la velocidad, no recuerdo el nombre de los chiquillos que vociferaban acerca de la velocidad. Contra-examinada dijo iba sentada de atrás hacia delante en el tercer asiento, lado pasillo, sentada a mi lado Nataly, la profe Daniela como a la mitad, los otros profe no recuerdo, nadie dijo nada acerca de



los cinturones de velocidad, los profesores no dijeron nos pusiéramos cinturón de seguridad, varias veces los chiquillos dijeron bajara la velocidad el chofer, los niños que gritaban estaban detrás de mí, a la profe Daniela le gritaron, al momento del accidente los chiquillos desde atrás le decían bajara la velocidad.

De, Constanza Calderón Moreno, estudiante, los hechos de este juicio pasaron el día 04/10/2019, ese día se dio vuelta el bus en el cual salimos del liceo, luego hicimos una parada para comprar, un poco más allá nos dimos vuelta, salimos en el bus desde el liceo dado que nos fue a buscar allá, porque íbamos de paseo o gira de estudio hasta Malalcahuello, nos pasó a buscar como a las nueve, íbamos profesores y alumnos de segundo, tercero y cuarto, después que salimos hicimos una parada en un supermercado en Victoria, después seguimos y en una curva nos dimos vuelta, el desplazamiento del bus era velocidad fuerte, algunos niños gritaron los que estaban más atrás, los de más cerca le dijeron a la profesora Daniela le dijera al chofer si podía bajar la velocidad, no me fije que hizo la profe, los niños que gritaron iban en la parte de atrás, yo iba sentada detrás del baño que está ubicado en la parte media del bus, después que nos volcamos me pare, vi a mis compañeros estaban tirados, salí del bus por la ventana, se me incrustaron vidrios en la espalda, los brazos y en la cara, no había un autorización escrita para los alumnos que viajaban, eso es en mi caso en los demás no sé, no había cinturón de seguridad en mi asiento, durante el trayecto iba normal solo la velocidad, me fije que el chofer llevaba el cabello desordenado, ojos colorados, camisa media abierta, mis padres supieron que iba en el viaje porque los llamaron antes del viaje. Contra-examinada dijo a su lado iba su compañera Carmen Pinilla, los profesores iban sentados detrás del conductor, no había cinturón de seguridad en la mayoría de los asientos, esto se lo señalamos a los tres profesores, no dijeron nada ellos, no recordó el nombre de los compañeros que gritaban atrás, no recordó los compañeros que hablaron con la profesora Daniela, los gritos



fueron unos cinco minutos durante el trayecto antes del accidente, no recuerda si momentos antes del accidente se le dijo bajara la velocidad.

De, Jémina Cheuquel Catrileo, estudiante, los hechos que me pregunta pasaron el día 04/10/2019, íbamos a un viaje hacia la nieve cono curso, llegó el bus a buscarnos al liceo como había otros cupos el inspector fue a buscar otros niños para completar los cupos del viaje, salimos alrededor de las diez de la mañana, pasamos a comprar a un supermercado, nos fuimos por Victoria a Curacautín, seguimos el viaje nos dimos cuenta el caballero iba muy rápido, unos compañeros le dijeron bajara la velocidad pero el no hizo caso, nos acompañaban unos profesores, seguimos la ruta cuando llegamos a una curva nos dimos vuelta, tuve un esguince en el cuello, recuerdo que Pato Poblete y Llaupe se pararon y le dijeron al chofer bajara la velocidad momentos antes de la zona de curvas, no hubo documento para que nuestros padres nos autorizaran el viaje, nos informaron dos días antes del viaje, yo les dije a mis padres del viaje que íbamos a realizar, levaba cinturón de seguridad pero estaban malos, durante el viaje el bus iba bien solo la velocidad llamaba la atención. Contra-examinada dijo iba sentada cuarto asiento lado izquierdo de adelante hacia atrás, pasillo, a mi lado iba Débora, los profesores iban sentados al medio y algunos parados, la profe Carla y el profe Fabián porque se paraban para hablarle al chofer, acerca del cinturón de seguridad estaba malo se lo comenté a los profesores, al inspector cuando llego al accidente, también otros cinturones del bus también estaban malos, el profe Fabián habló con el conductor minutos después de los compañeros hablaban al chofer, antes del accidente nadie gritó.

De, Giancarlo Medina Aravena, garzón, el hecho ocurrió el 04/10/2019l ese día todo estaba bien, cuando llegué al liceo llegó el inspector a invitarnos a un viaje, yo cursaba tercero medio, llamaron a nuestros apoderados, era a Malalcahuello por el día, el viaje era para otro curso como había vacantes invitaron a alumnos de otros cursos, viajamos en un bus, a la



vista estaba bien mal cuidado, el asiento que ocupé no tenía cinturón de seguridad, el de mi compañero tampoco, algunos tenían pero no funcionaban correctamente, el asiento bien deteriorado, nos acompañaban tres profesores, profe Daniela, profesor Fabián y otro pero no recuerdo su nombre, primero pasamos a un supermercado en Victoria, hasta todo bien, recuerdo haber visto al conductor antes del viaje, esto es, en el supermercado poco menos que durmiendo arriba del volante, emprendimos el viaje hasta que pasó el hecho, el trayecto antes del accidente se notó mucho la velocidad cuando adelantaba a otros vehículos, unos dos o tres, cuando agarró la curva en ningún momento bajo la velocidad, momentos previos los chicos le gritaban que iba muy rápido otros estaban grabando, después pasó lo que tuvo que pasar, no me fije que hicieron los profesores, después de las primeras vueltas del bus después no recuerdo nada más, tuve un pequeño daño en la mandíbula donde recibí el golpe. Contra-examinado dijo iba instalado en el bus al medio en el pasillo, al lado un compañero de apellido Saavedra, no recuerdo donde iban sentados los profesores, noté un acelerón unos tres a cuatro minutos antes del accidente, el resto de la ruta sentí que le gritaron algunos pero no se quienes, decían estaba muy rápido, que bajara la velocidad, la voz era de unos dos o tres personas, cuando vi parada a la profesora se estaba dirigiendo hacia el conductor minutos previos al accidente, ignoro si la profe habló con el conductor, no sentí ningún frenazo del bus.

De, Mirtha Ñanco Marín, mi hija Marcela un día viernes del año 2019 salió a estudiar como de costumbre a su liceo pero no supe nunca más de mi hija, supe había un accidente, a mi hija la llevaron a un paseo donde no tenía nada que hacer, a mí nunca me avisaron, mi familia me trajo a Temuco, me dijeron ella iba en el bus volcado pero ella no debía ir ahí, mi hija tenía 18 años cumplidos.

De, Nicolás Cárdenas Neculhueque, estudiante, el accidente ocurrió el 04/10/2019, parecía montaña rusa por las vueltas que iba dando, el Injuv llegó al liceo y rajo una propuesta de



paseo al parque Malalcahuello, salimos desde el liceo, la hora no la recuerdo pero fue en la mañana debíamos irnos por una ruta pero al final nos fuimos por otra ruta a propuesta de la asociación de profesores por Victoria, esto lo sabe porque hubo reunión previa, el chofer creo que era de nombre Benjamín Toledo, el acató la orden y se fue por la ruta que el indicaron, antes de partir nos dimos cuenta, al menos yo que los cinturones de seguridad no servían, donde yo iba sentado al lado mío estaba el baño, en mi asiento él apoya brazo en mal estado, entonces no me pude afirmar, estuve hospitalizado de veinte días y meses con el kinesiólogo, sufrí amputación de los dedos, lesiones y hematomas, recuerdo que la profesora Labrin se paró y fue al conductor a pedirle bajara la velocidad, en un momento bajó pero después siguió igual, creo que los veinte minutos ocurrió el accidente, yo creo que la meta era llegar a la hora, el bus iba a exceso de velocidad y con los compañeros bromeamos que iba demasiado rápido ya que por las vueltas uno se daba vuelta por todos lados, durante las curvas era notorio desde Victoria a Curacautín, desde Victoria comenzó a subir la velocidad, nos percatamos de la velocidad por las curvas, ignoro quien conversó con la profesora para que le indicara al chofer bajara la velocidad, lo del cinturón se lo comenté a mi compañero de asiento Hans García y Huenuhueque.

De, Lilian Huenuhueque Gajardo, como a las once de la mañana recibí un llamado de mi mamá diciéndome que Nicolás Cárdenas había sufrido un accidente pero no sabía dónde estaba, él me informó la noche anterior iban ir a un viaje, no le di mucho crédito ya que nunca me llamaron del liceo, el me hizo un comentario, como el nunca sale, no le tome mayor importancia, tampoco hubo llamada telefónica del colegio, del accidente nunca me comunicaron fue Nicolás que se comunicó con mi mamá, ella conmigo, después supe se trataba de un paseo a conocer la reserva de Malalcahuello, iban a cargo comisión de profesores, mi hijo dijo que ese día en la mañana el director los llamo a una reunión estaba molesto porque habían faltado algunos niños entonces faltaba completar el bus, empezó a sacar niños de



distintos curso para completar el bus, los profesores cambiaron la ruta que tenían acordada, se fueron por Victoria, el chofer iba a exceso de velocidad, los niños desde atrás le dijeron a una profesora Daniela, ella le dijo al chofer bajara la velocidad pero no hizo caso, Nicolás sufrió amputación de su dedito de un pie, estuvo meses en rehabilitación psicológica y física, supe del cambio de ruta por conversación con un profesor indicándome como faltaba niños para cubrir el viaje hubo de contactar a otros alumnos, entonces decidieron ellos irse por Victoria fin de pasar a un supermercado a comprar víveres para los niños, esa fue la razón del cambio de ruta.

De, Susana Fuentes Torres, funcionaria de la PDI, recibí instrucciones particulares de la fiscalía de Curacautín donde me pide entrevistar como testigos a las personas que iban en el bus que tuvo un accidente en camino a Curacautín, individualicé las personas que iban en el bus, eran de diferentes lugares trasladándome a sus domicilios, por ende tomándoles declaraciones a estas personas, entre ellos, varios alumnos del Liceo San Sebastián de la comuna de Perquenco, la mayoría de ellos que prestaron declaración indicaron que el día 04/10/2019, salieron desde el liceo alrededor de las 09:00 de la mañana, trasladándose por la ruta cinco sur llegaron a la ciudad de Victoria donde estuvieron en un momento en el supermercado A Cuenta para luego continuar con su destino que era la Reserva de Malalcahuello, tomando la ruta hacia Curacautín, varios de ellos indicaron que compañeros y profesores le dijeron al chofer de que disminuyera la velocidad pero no les hizo caso, además, los mismos alumnos coincidieron que el bus iba a exceso de velocidad ya que veían el paisaje súper rápido, no alcanzaban ni a ver los árboles, entre ellos estaba la profesora Daniela Labrin, la señorita Constanza Calderón, Giancarlo Medina, Matías Alarcón, estos dijeron que el chofer tenía los ojos rojos y con una actitud de cansancio al momento de subir al bus, otros alumnos que eran alrededor de seis indicaron que el bus iba a exceso de velocidad porque se



cambiaba de pista al momento de las curvas, lo podían ver a través de la ventana, algunos dijeron no se acordaban de nada debido al accidente o porque iban durmiendo, escuchando música o viendo una película., entrevisté a doña Daniela Labrin, profesora que iba en el bus, quien manifestó que uno de los alumnos después del accidente le dice que ella le dijo al chofer que disminuyera la velocidad pero ella en sí no se acuerda porque tuvo un golpe en la cabeza, nadie dijo la exacta velocidad ya que el bus no llevaba velocímetro. En otra instrucción me piden entrevistar a Carlos Bobadilla quien indicó que junto a su hermano tiene una empresa de transporte donde en el mes de septiembre de 2019, le llegaron cotizaciones por correo electrónico de Cristian Gutiérrez para un viaje para 15 personas y otro para 45 desde Perquenco hasta Reserva Malalcahuello, le contesta solo para 15 personas tiene movilización, por lo cual subcontrata a otra empresa donde toma contacto con Sergio Wigand, con él contrata un bus para 45 personas para el traslado desde el colegio a Malalcahuello, le confirma el contrato y conduciría el bus un chofer que le apodaban ?muñeco de loza?, sin embargo el día del accidente que fue el 04/10/2021, recibe llamado de Sergio en cuanto le dice tuvieron un problema ya que el bus acordado no estaba disponible pero el viaje se haría de todas maneras, recibe llamado telefónico, se entera de que hubo accidente en el viaje por el subcontratado, desconociendo que bus era y que conductor iba manejando, recordó que un alumno cuyo nombre no recordó cuando iban camino a Curacautín en un momento el bus iba tan rápido se empezaron a mirar entre todos y sujetar entre los asientos, algunos dijeron que el bus tenía muy mala higiene, olor a orina, algunos vidrios dañados, uno declaró que el bus salió atrasado porque tenían que llenar el bus con la cantidad de pasajeros si o si empezaron a llevar alumnos de cualquier curso sin autorización de la madre, ni del abuelo, por ello tuvieron que pasar al supermercado para llevar colaciones para esos niños que no sabían iban a ir a Malalcahuello, nadie se explica porque la ruta fue Perquenco, ruta Cinco Sur, Victoria,



Curacautín, Malalcahuello, ya iniciado el viaje la persona subcontratada le avisó del cambio de bus, un alumno dijo que en una curva hubo sonido extraño y un olor a balata quemada. Contra-examinada no recabo nombre de alguna persona que le haya hablado al conductor, ninguno reconoció haber hablado directamente al chofer dentro del bus, a parte de la profesora Daniela no entreviste a otros profesores.

Pericial.

De, Claudio Herrera Mardones, médico legista, el hecho hubo un accidente de tránsito, hubo un volcamiento de un bus. El caso del protocolo de autopsia N° 558 referido a un adolescente de 16 años, masculino, de 1,74 metro, 74 kilogramos, hubo un examen interno y externo para llegar a las conclusiones, al examen externo destacaban distintos tipos de lesiones, múltiples escoriaciones, heridas contusas, desgarros cutáneos distribuidos cuero cabelludo, rostro, cuello, tronco anterior y posterior y las cuatro extremidades, destacando algunas heridas cuero cabelludo y otras faciales con exposición del hueso, continuando examen interno focos de fractura a nivel craneano tanto en la calota como base del cráneo los cuales se asociaron a múltiples desgarros de la dura madre, focos hemorrágicos, áreas de contusión cerebral, y desgarros extensos del cerebelo, continuando a nivel cervical lesiones a nivel de plano óseo, fracturas cervicales, con sección de médula, nivel torácico múltiples fracturas, desgarró del pericardio, laceraciones cardiacas, laceraciones hepáticas, en función de esto pude determinar que la causa de muerte fue un politraumático de carácter reciente, vital, lesiones coetáneas necesariamente mortales, compatibles con un accidente de tránsito. En relación al protocolo de autopsia N° 559 efectuado a una menor de 16 años, de 1,50 metro y 56 kilogramos de peso, dentro examen externo presentaba múltiples lesiones de tipo escoriativo, heridas contusas, cuero cabelludo, cara, cuello, tronco y las cuatro extremidades, destaco la deformación de la cabeza producto de un aplastamiento, también con deformación del rostro, fractura del cráneo, extenso desgarró del cerebro



con sección completa del tronco encefálico, a nivel cervical a nivel cuarta y quinta vertebra, a nivel torácico múltiples fracturas costales con múltiples focos de contusión pulmonar, a nivel abdominal laceraciones hepáticas, a nivel de pelvis fractura de pelvis, la causa de muerte fue un politraumatismo de carácter reciente, coetáneo, lesiones vitales y de carácter necesariamente mortal, compatibles con un accidente de tránsito. En el caso protocolo N° 558 el occiso era Benjamín Álvarez Cifuentes y protocolo N° 559 la chica Yasmín Córdova Zapata. Por la magnitud del compromiso anatómico de estructuras importantes no era posible con socorros oportunos haber evitado sus decesos. En el caso de Benjamín no se pudo observar bandas demostrativas que usara cinturón de seguridad, aun con el uso del cinturón de seguridad no puedo afirmar ni descartar no se produjera su deceso. Tampoco encontré marcas de ese tipo en la segunda víctima.

De, Rodrigo Cabrera Cabrera, médico legista, señaló vengo a exponer diez peritajes médico legal que practicó la perito Cristina Nass, ya jubilada y uno que corresponde a mi persona. Voy a comenzar por el que me corresponde, en efecto, el día 12/01/2021 la Dra. Nass realizo un informe de una citada de nombre Krisna Salazar Montanares, de 17 años, estudiante universitaria, le indicó a mi colega que los hechos habían ocurrido en la comuna de Curacautín, había participado en un accidente de tránsito en un volcamiento de un bus, el día 04/10/2019, alrededor de las 10:00 horas, después fue llevada al hospital de Victoria donde señalaron que tenía fractura de nariz, una herida cortante en el dorso de la nariz y heridas contusas pierna derecha, fue dada de alta a su domicilio con indicación de un otorrinolaringólogo, al examinarla la Dra. Nass determinó que la citada tenía una cicatriz de herida cortante en el dorso de la nariz no había desviación de la pirámide nasal, mediante unos exámenes enviados por la fiscalía se descubre una fractura de huesos nasal, con estos nuevos antecedentes evacuo informe adicional de lesiones donde concluyo que las lesiones presentadas son compatibles con hecho



de tránsito, clínicamente de mediana gravedad, sanan en 21 a 24 días y en este caso no dejan secuelas. Continuando la Dra. Cristina Nass atendió el día 11/01/2021 a Daniela Labrin Martínez, profesora de educación secundaria, señala como comuna de ocurrencia la de Curacautín y su domicilio comuna de Perquenco, había participado en el volcamiento de un bus el día 04/10/2019, a las diez horas, más o menos, fue derivada Hospital de Victoria luego a la Clínica Alemana de Temuco, estuvo hospitalizada dos meses, dos días en la unidad de cuidados intensivos, fue intervenida quirúrgicamente en ocho oportunidades, siendo la mayoría aseo quirúrgico, también un injerto de piel en el tobillo, se realizó también el injerto de pabellón auricular izquierdo, una intervención quirúrgica en un tobillo y en el empeine del pie derecho, los diagnósticos corresponden a un politraumatismo, corresponden a la fractura de columna cervical con traumatismo raqui-medular, también presentó una fractura de escapula bilateral, una fractura de clavícula derecha que también requirió una cirugía, también fracturas costales derecha, contusión pulmonar, una patología que se denomina rabdomiólisis, fractura del quinto metatarsiano, en este caso el pie derecho, además una lesión tobillo derecho asociada a la avulsión traumática del tendón del musculo tibial anterior, estas patologías en el pie corresponden a tratamiento que ella debió hacer de modo quirúrgico, posteriormente señaló realizó quinesioterapia, finalmente la Dra. Nass concluyó que las lesiones presentadas por Daniela eran compatibles con la acción de elemento contundente que son explicables con un hecho de tránsito, clínicamente de carácter grave, tiempo de curación de 180 días con igual periodo de incapacidad laboral. El segundo peritaje corresponde a una citada de nombre Daniela Salazar Muñoz, de 17 años, domiciliada en la comuna de Perquenco, comuna de ocurrencia Curacautín, le refirió a la Dra. Nass participación en el volcamiento de un bus el día, 04/10/19, aproximadamente a las diez horas, fue derivada al hospital de Victoria donde estuvo hospitalizada por algún tiempo y finalmente se le



diagnosticó fractura de clavícula derecha y una fractura de la tercera y cuarta costilla derecha, la Dra. Nass concluyó que la lesiones presentada son compatibles con la acción de un elemento contundente explicable por un accidente de tránsito, clínicamente de carácter grave y sanan en 45 a 60 días con igual período de incapacidad escolar y en este caso sin dejar secuelas. Tercer peritaje realizado corresponde a una adolescente de nombre Soraya del Pilar Moreno Avilés, de 17 años, domiciliada en la comuna de Perquenco, también indica como comuna de ocurrencia del accidente Curacautín, a la anamnesis entregada la Dra. Nass, indicó fue derivada al hospital de Victoria luego de múltiples exámenes se le diagnosticó una contusión en el hombro derecho y la fractura de la tercera y cuarta costilla del costado derecho al momento de ser periciada por la Dra. Nass no presentaba ningún tipo de dolor o alteración funcional de las extremidades por lo tanto la Dra., concluyó que las lesiones son compatibles por la acción de elemento contundente, clínicamente de carácter grave y sanarán en 45 a 60 días con igual periodo de incapacidad escolar.

De, Eduardo Garrido Tapia, perito SIAT Cautín, el día 04/10/2019 a requerimiento fiscalía de Curacautín solicitaba equipo investigador a la calzada ruta CH-181, próximo al Km 40, ya que alrededor de las 10:40 horas se había producido un accidente en el tránsito, me constituí en el sitio del suceso a las 12:50 horas, constituido en el lugar conforme a la inspección ocular del sitio suceso conforme a rastros, huellas, los daños en la carrocería del bus, se pudo establecer que se trataba de un accidente del tipo choque con muertos, lesionados y daños, pudiendo observar en cuanto a las condiciones climáticas del momento que se encontraba semicubierto, con luz natural y con una calzada de asfalto en buen estado y seco, el conductor del bus identificado como Benjamín Toledo Ibarra, placa patente VG.2078-6, la siguiente dinámica donde el señor Toledo Ibarra conducía el móvil por el costado derecho de la calzada demarcada de la ruta referida en dirección al poniente



a una velocidad de 69 km por hora, que corresponde a la velocidad critica de la curva, en las condiciones descritas el señor Toledo Ibarra al ingresar al desarrollo de una curva hacia la izquierda con pendiente descendente supera la velocidad critica de la curva establecida en 69 km. por hora, saliéndose de la vía dando inicio a un desplazamiento en proceso de ronqueo, trayecto en el cual impacta con el tercio posterior del lateral derecho de la estructura del bus contra una barrera de contención metálica ubicada en el lugar, se estableció como la zona del impacto durante el levantamiento planimétrico que se adjunta en los instantes que el bus se desplazaba en rodaje libre por la vía, ocurrido lo anterior una vez que este bus impacta contra la barrera de contención pierde la verticalidad de su desplazamiento volcando en un cuarto de vuelta sobre el lateral derecho de la estructura, hecho ocurrido de igual forma en la zona b de volcamiento acotada y achurada en el levantamiento planimétrico para luego el bus una vez que va volcado cae sobre la barrera de contención y la calzada dando inicio a un desplazamiento en proceso de arrastre por estos dos lugares en dirección hacia el sur hasta detenerse siendo la posición final la cual se ilustra en el levantamiento planimétrico, en razón de estos antecedentes se puede establecer como la causa basal del accidente el señor Toledo Ibarra al ingresar al desarrollo de esta curva con pendiente descendente supera la velocidad critica de la curva perdiendo el control del bus para posteriormente volcar. Al dueño de la empresa por mantener el permiso de circulación falsificado establecido durante el proceso investigativo en conjunto con personal de la Seremi de Transporte que se constituyó el día del accidente en el sitio del suceso, se estima una infracción accesoria también al dueño de la empresa por mantener el sistema de tacógrafo en mal estado. En cuanto a la velocidad critica de la curva fue establecido mediante un cálculo físico matemático determinado por el Dr. en física de la Prefectura de Investigación de accidente en el tránsito don Claudio Romero Zúñiga, quien determinó que la velocidad de la curva en ese



tramo era de 69.24 Km por hora, la velocidad critica en la curva es la velocidad que le permite conforme al diseño vial al conductor no superar lo que un vehículo podría soportar al desplazarse por este desarrollo curvilíneo en 69.24 km por hora, se pudo establecer que el conductor del bus supera esta velocidad de la curva genera que se salga de la vía o realice un desplazamiento de forma centrífuga volcando y generando las consecuencias del accidente. En cuanto a los fundamentos del accidente propiamente tal se establecen las dos zonas de impacto la zona A del impacto contra la zona de contención la zona B del volcamiento del móvil, se estudia el diseño y configuración de la vía en el lugar del accidente existiendo un tramo de una vía con curva hacia la izquierda con pendiente descendente, la calzada en buen estado, seca, condiciones meteorológicas buenas, había luz natural, se consideran las huellas de ronceo que fueron encontradas en el sitio del suceso, las que se mostraran en un set fotográfico, de igual forma las huellas de arrastre, indicios quedaron en la calzada una vez que el móvil pierde la verticalidad, la posición final del móvil también se considera los daños en la carrocería y en el bus los cuales son contestes al tipo de accidente que se determinó el día de los hechos; en cuanto a la visibilidad y la visual eran buenas en razón existía luz natural y no había ningún objeto artificial que le impidiera al conductor por el diseño percatarse de la vía que enfrentaba, la posición final del bus, las posiciones final de los pasajeros, identificado el primero como Benjamín Álvarez Cifuentes, el cual quedo en un terreno irregular adyacente a la ruta, Marcela Garrido Ñanco, que es otra de las pasajeras fallecidas y Jasmín Córdova Zapata. Para fundamentar la dinámica y la causa basal del accidente se tomó en consideración el diseño de la vía, los daños en la estructura del bus, aquí es importante señalar que la pericia técnica mecánica del móvil fue realizada por un perito técnico mecánico de la SIAT en ese momento quien determinó que los sistemas general del bus se encontraban en normal funcionamiento descartando alguna falla mecánica en los



sistemas que haya producido o implicado que el conductor haya pedido el control del vehículo, de igual forma se consideran las declaraciones de dos profesores que iban al interior del móvil, Claudio Herrera y Fabián Salgado, iban al interior del bus, personal especializado les tomo declaración. Dentro de las diligencias se realizó análisis de un video que fue levantado mediante cadena de custodia grabado por uno de los alumnos que iba al interior del móvil donde se ilustra el desplazamiento y los instantes donde el móvil pierde el control y da inicio al proceso de volcamiento, también se levantó como evidencia los diagramas del tacógrafo de bus donde en el dispositivo tacógrafo existían siete discos diagrama los que eran de fecha muy anterior al accidente, por tal razón dicho dispositivo se encontraba en mal estado. El día 10/10/2019 me constituí nuevamente en el sitio del suceso con la finalidad de grabar un video para ilustrar el desplazamiento que llevaba el bus al momento del accidente donde ese pudo observar existía señalización vertical y horizontal de forma preventiva que se aproximaba una zona de curva, ¿señor conductor enganche su máquina?, ¿pavimento resbaladizo? ¿curva hacia la derecha? ¿prohibido adelantar? ¿pendientes fuertes? en el diseño vial en el sitio del suceso, también señales horizontales demarcadas en la calzada, línea doble continua, línea de borde calzada, y la leyenda lento, todas estas denominadas señales preventivas, buscan poder informar al conductor de la proximidad de este diseño vial y tomar los resguardos necesarios para evitar un accidente. Finalmente el conductor del bus pierde el control al ingresar con una velocidad que no fue la razonable y prudente superando la velocidad crítica de la curva que se estableció y originó se desencadenara este accidente. Fuimos un equipo investigador, había un planimetrista, obviamente yo como investigador, peritos mecánicos. Los elementos técnicos son las huellas de arrastre, huellas de ronco, el cálculo físico matemático establecido por el profesor en física, los videos que se realizaron posteriormente al día del accidente, diseño de la vía que es lo más importante, la tipología de los daños,



si el bus presentaba problema mecánico lo cual fue descartado por la pericia técnica. A continuación describió un levantamiento planimétrico que en su panorámica general lo que ilustraba era el desplazamiento que llevaba el móvil momentos previos de ingresar a la curva con pendiente descendente considerando la curva como cerrada y en los instantes que ya ingresa el conductor pierde el control y el bus da inicio a un proceso de roncoo donde posteriormente impacta contra la barrera de contención que es la que se ilustra donde dice zona de impacto primera del bus con el tercio posterior derecho de su carrocería, una vez que ya impacta inmediatamente origina que el bus pierda la verticalidad de su desplazamiento dando inicio al volcamiento sobre la barrera de contención y la calzada hasta llegar a la posición final, dentro de ambas zonas hasta la posición final, acá fueron acotados los indicios encontrados, tanto como micas, plásticos, vidrios de la carrocería del bus, la escotilla de bus, alimentos que portaban los estudiantes, prendas de vestir, cortinas del bus, teléfonos celulares, zapatillas, además la posición donde se encontraban los cuerpos de los pasajeros que fallecieron producto del accidente que fueron proyectados fuera de la carrocería del bus, uno de ellos que es el primero que encontramos tiene numeración 1 Benjamín Álvarez Cifuentes, la pasajera 2 que es Yasmin Córdova Zapata parte de su estructura aplastada por la estructura del bus, la pasajera 3 se encuentra en la calzada es Marcela Garrido Ñanco. A Continuación se le exhibió set fotográfico que describió el deponente y dijo son gráficas del accidente tomadas por el equipo investigador, foto N° 1 diseño y configuración de la vía; foto N° 2 ilustra el inicio de las huellas de roncoo entre la berma y el terreno que se encuentra al costado de la calzada; foto N° 3 ilustra la continuación de la huella de roncoo de parte sistema neumático de la carrocería del móvil; foto N° 4 ilustra la adherencia de plásticos de color negro producto del impacto del tercio posterior de la carrocería del móvil contra la barrera de contención que es la adherencia de color negro sobre la barrera de contención; foto



Nº 5 ilustra la huella de arrastre plasmada en la berma; foto Nº 6 ilustra las huellas de arrastre fue dejando el bus una vez que va de madera perpendicular a la calzada; foto Nº 7 ilustra huellas de arrastre demarcadas de forma lineal; foto Nº 8 ilustra otra huella de ronqueo; foto Nº 9 ilustra huellas de arrastre demarcadas por la llantas; foto Nº 10 ilustra las huellas de arrastre que fueron plasmadas en la calzada de ruta ya comentada; foto Nº 11 ilustra daños en la barrera de contención producto del volcamiento del móvil y las huellas de arrastre se encuentra con adherencia de pintura de color blanco que corresponden a la carrocería del móvil; foto Nº 12 Ilustra de igual forma las huellas de arrastre que se encontraban adheridas en la calzada, en la berma y se prolongan hacia el terreno irregular, y los daños barrera de contención; foto Nº 13 ilustra la posición final de la carrocería del bus y los daños que se encuentran sobre la barrera de contención; foto Nº 14 se ilustra los daños más concentrados sobre la barrera de contención y la posición final del bus; foto Nº 15, ilustra al pasajero Benjamín Álvarez Cifuentes estaba en el terreno irregular adyacente a la calzada de la ruta tanta veces mencionada; foto Nº 16 ilustra a otra de las pasajeras fallecidas en la berma de la ruta CH181; foto Nº 17 es aplastada por el lateral derecho de la carrocería el bus; foto Nº 18 los arrastres encontrados en el sitio del suceso y restos de plástico y mica correspondiente a la estructura del bus; foto Nº 19 ilustra moldura del neumático trasero derecho que fue desprendida del sistema una vez que impacta el bus contra la barrera de contención; foto Nº 20 aquí se muestra restos de vidrio encontrados terreno irregular adyacente a la calzada; foto Nº 21 ilustra indicios encontrados sitio del suceso como cortinas del bus; foto Nº 22 ilustra una chaqueta y cortinas del bus que fueron proyectadas desde interior quedando en el terreno irregular adyacente a la calzada; foto Nº 23 se ven restos de comida y una zapatilla; foto Nº 24 restos de alimentos y otra zapatilla; foto Nº 25 teléfono celular en el terreno irregular ubicado; foto Nº 26 otra zapatilla en terreno



adyacente calzada; foto N° 27 escotilla superior del bus desalojada ubicada en el terreno irregular de la ruta referida; foto N° 28 se ven restos de aceite o fluidos de la carrocería del móvil participante en el accidente; fotografía N° 29 ilustra el neumático interior derecho con su banda de rodamiento desgastada; foto N° 30 neumático exterior izquierdo con daños producto del impacto contra la barrera de contención; fotografía N° 31 se observa los daños en el tercio medio y posterior de la estructura del bus, es decir, de la puerta del bus hacia atrás, los daños que se ocasionaron en el techo y pilares de las ventanas producto del volcamiento e impacto contra la barrera de contención; foto N° 32 daños y rayaduras en la llanta y la moldura plástica que corresponde a la llanta costado trasero derecho exterior de la estructura del bus; foto N° 33 zona interior carrocería del bus donde se observan daños y alguna evidencia cuando fue levantado dejadas en el interior del bus; foto N° 34 mancha de color café rojizas de aspecto sanguinolento que fueron encontradas al interior de la estructura del bus; foto N° 35 parte frontal del bus y los daños que se encuentran en el costado izquierdo del parabrisas del bus; foto N° 36 ilustra lateral derecho donde se enfocan los diferentes daños que se ocasionaron producto del impacto contra la barrera de contención y una vez que vuelca se original daños por arrastre e impacto con la misma barrera de contención; foto N° 37 la parte posterior y los daños en la carrocería; foto N° 38 lateral izquierdo de la estructura del móvil participante en el accidente; foto N° 39 vista panorámica contraria al lugar del accidente donde se aprecia la posición final del móvil con parte de su carrocería en la calzada y la parte posterior quedó en elevación producto del terreno irregular adyacente a la calzada. El día 10 hice una grabación de video de diseño y configuración del lugar del accidente y se explica momentos previos al accidente había señalización referida anteriormente de advertencia de peligro y preventiva para que el conductor guarde los resguardos necesarios, asimismo, la leyenda lento con la misma finalidad de tomar los



resguardos, enganchar e ir reduciendo la velocidad para tomar este diseño vial que mantiene curvas y contra-curvas, es un video ilustrativo para demostrar el diseño vial del día del accidente. Finalmente una animación virtual que explicó el perito en un sistema que es un reproductor de accidente de tránsito, el objetivo fue ilustrar el desplazamiento del bus en los instantes que ingresa a la curva, pierde el control y vuelca. Examinado respondió que el cálculo del Dr. para poder desplazarse de forma segura por esa curva la velocidad promedio que debió haber tomado es de 69 km por hora, como no puede establecer la velocidad física en sí y considerando el diseño vial existía gran información que le entregaba al conductor esa velocidad que señala debió haber sido menor, además, el artículo 144 indica que ninguna persona podrá conducir a una velocidad razonable y prudente teniendo presente los riesgos posibles y presentes en la vía la velocidad debe ser tal que le permita al conductor controlar el vehículo ante una emergencia, obviamente al ir a esa velocidad no fue la más adecuada para el desplazamiento y el diseño vial que enfrentaba el conductor. Dentro del peritaje mecánico el perito establece al momento de nosotros de hacer la prueba del pedal de freno este aun mantenía aire acumulado en el sistema de frenado, también el bus tiene otro sistema de frenos que también pero no se hace alusión que existió algún problema en el sistema de frenado de la carrocería del bus o en algún otro sistema en específico que hubiese facilitado a que se generara este accidente. Que, aun haya existido aire significa que en algún bloqueo o rotura de manguera el aire del sistema de freno se va a perder de forma abrupta o inmediata, en esta ocasión cuando hicimos la prueba con el mecánico al accionar el pedal propiamente tal aun mantenía aire en el sistema lo que nos indicaba del normal funcionamiento de eses sistema de freno. En cuanto indico el imputado que el freno se puso según lo expresa el fiscal y me pregunta puedo afirmar que eso es descartado por parte de la pericia que nosotros realizamos al sistema de frenos del que no existía ninguna anomalía en el bus. Contra-examinado respondió



el Km 40 es contado desde Victoria a Curacautín, hay señalización en ese espacio de zona de curvas, la curva donde ocurrió el accidente no estaba señalizada, no había letrero de curva peligrosa, lo que señale era curva cerrada, en el tramo en estudio no había letrero acerca velocidad máxima; en su informe señala que al enfrentar la curva lo hace a una velocidad superior a 69 km por hora, ¿es efectivo eso?, responde afirmativamente, lo que se pudo establecer fue la velocidad crítica y en cuanto a la velocidad desplazamiento no se pudo determinar, velocidad critica es la que soporta el móvil al desplazarse por un diseño vial curvilíneo sin salirse de la vía o iniciar un procedimiento centrifugo hacia el exterior, en el caso de autos el conductor realiza una maniobra hacia la izquierda considerando el diseño vial, como realiza un proceso de ronco la parte delantera se va abriendo más hacia la izquierda y la parte posterior se va apegando hacia la barrera de contención, el volcamiento del bus cae sobre el lateral o costado derecho, el terreno irregular adyacente a la calzada es donde no existe urbanismo dado que esta la maleza, la tierra, tenía desnivel, no había huella de frenado porque el conductor no activó sistema de frenado del bus, es poco común encontrar huella de frenado porque los vehículos usan frenos ABS y no va quedando una huella plasmada como era antiguamente, porque va apretando y suelta por ello no deja huella de frenado marcada como era antiguamente, no recuerdo si este vehículo tenía frenos ABS, el bus tenía sistema de frenos al neumático con sistema de tambor y balatas. Al hacer el conductor un uso excesivo del freno genera que las balatas sobrecalienten y pierda fricción o el funcionamiento del sistema sea deficiente lo que implica que el conductor al accionar el pedal del freno y al estar caliente las balatas no va a tener la eficiencia necesaria para detener el vehículo, cuando la balata se enfría el sistema tiende o podría quebrarse o generar producto de la fricción una coloración azul en el sistema de las balatas, la revisión de los frenos del bus no se realizó en movimiento del bus, previo al accidente el sistema de frenos era bueno,



atendido la envergadura del bus de acuerdo al diseño vial debió reducir la marcha, si hubiere habido un calentamiento de las balatas entregan una coloración azul, en el informe se habla de sistema en general no de balatas, si se hubiese establecido calentamiento de balatas entrega una coloración azul y obviamente la causa sería muy distinta a lo que estamos analizando en este juicio, en el informe se habla del sistema en general, porque si hubiese existido algún problema en las balatas entonces en este peritaje se hubiese establecido cristalización de balatas por uso excesivo y no lo hay, el informe no señala estado de las balatas, acerca de los cinturones de seguridad no puede afirmar ni desmentir, el neumático con la banda desprendida puedo decir los daños se ocasionan por el contacto del roce que genera con la barrera de contención, no sabría si estaba recauchado, en la ruta había señalización vertical y horizontal, la vertical prohibición de adelantar, conductor enganche su máquina, pendiente fuerte, no adelantar, una señalización de curva a la derecha, la horizontal que es la de borde de la calzada, la línea continua doble, la leyenda lento, está mucho más atrás de donde se produce el accidente, lento es una señal de advertencia o preventiva y el conductor debe tomar los resguardos frente al diseño que va enfrentando, es decir, disminuir la velocidad y le permite al conductor controlar el vehículo para evitar un accidente. Ante pregunta aclaratoria viene a exponer un informe policial que es bastante completo e involucra varias actividades que hizo la SIAT, ha hablado de un peritaje mecánico, es un informe que hizo un funcionario de carabineros y se lo entregó a Ud. como insumo para su informe o es un peritaje mecánico con número, respondo que es un peritaje que va dentro del informe técnico y con todas las firmas administrativas que corresponde visado por mí, por el jefe de la unidad y por el propio perito mecánico, el tacógrafo no estaba en funcionamiento, no tenía conectado a corriente para poder ingresar los datos, eso fue lo que se observó, no estaba en funcionamiento diagrama de ese tacógrafo, al no ir conectado



y habilitado con el disco diagrama no puede entregar información vital como lo es la velocidad del bus, la máquina era del año 2003, un neumático desgastado disminuye la adherencia a la calzada, para el caso en concreto ese neumático no influye mayormente, o sea, no es la causa ese neumático del accidente, las balatas era el sistema principal de freno del bus, el perito no observó el tema de las balatas en que haya determinado que hubo un uso excesivo no funcionó el sistema.

Documental.

La fiscalía mediante su lectura incorporo al sistema de audio la siguiente **SÉPTIMO:** documental: 1) certificados de defunción de Yasmín Córdova zapata, fecha de la defunción 04/10/2019, lugar Curacautín, causa muerte politraumatismo, hecho de transito; 2) de Benjamín Álvarez Cifuentes, fecha de la defunción 04/10/2019, lugar Curacautín, causa de muerte, politraumatismo, hecho de tránsito; 3) de Marcela Garrido Ñanco, fecha de la defunción 04/10/2019, lugar Curacautín, causa muerte traumatismo encefálico abierto grave, poli trauma, accidente de tránsito/ volcamiento.

A continuación incorporó hojas de atención de urgencia de octubre 2019 correspondiente a las siguientes víctimas, 1)Dania Acuña Rivas, diagnostico herida de cuello cabelludo, fractura de la rótula; 2) de Nicolás Cárdenas Neculhueque, Hospital de Curacautín, fractura expuesta pie derecho, fractura miembro inferior, pronóstico médico grave; 3) de Valentina Pitriqueo Huenuhueque, fractura miembro inferior, lesiones de carácter grave; 4) de Daniela Labrin Martínez, certificado/constancia lesiones, hospital de Victoria, pronóstico grave, fractura columna cervical, fractura escapula derecha, fractura costal derecha; 5) certificado/constancia de lesiones de Fabián Salgado Sandoval, pronóstico grave, lesión traumática, fractura lumbar, hematoma sacro iliaco, fractura humero derecho, Hospital de Victoria; 6) hoja de atención urgencia hospital de Curacautín de Fabián Salgado Sandoval, traumatismo por aplastamiento del tórax, del abdomen, de la pelvis con



miembros, se solicita exámenes complementarios; 7) constancia de lesiones de Matías Alarcón Rivas, hospital de Victoria, lesiones traumáticas, fractura del margen anterior de la plataforma vertebral superior; 8) hoja de atención de urgencia emanada hospital Curacautín de Alejandro Huenuhueque Palacios, fractura de patela derecha, fractura de rotula; 9) hoja de atención de urgencia hospital de Curacautín de Soraya del Pilar Moreno Ávila, contusión hombro derecho, carácter de lesión en estudio; 10) certificado constancia de lesiones de Felipe Hernández Purrán, lesión traumática, fractura cuerpo vertebral, contusión temporal izquierda, hospital de Victoria; 11) constancia de lesiones de Daniela Salazar Muñoz, lesión traumática, fractura clavícula derecha, fractura lera costilla derecha, hospital de Victoria; 12) hoja de atención de urgencia de Giancarlo Medina Aravena, observación fractura 4to y 5to en mano derecha; 13) formulario atención de urgencia hospital de Lautaro correspondiente a Ángel Benjamín Delgado Norambuena lesión erosiva sobre región glútea, lesiones erosivas, de mediana gravedad; 14) de Geraldine Delgadillo Salgado, hoja de atención de urgencia, hospital de Curacautín, diagnostico traumatismo cervical. A continuación el fiscal afirmó que la documental siguiente da cuenta de lesiones leves, así, 15) Geraldine Delgadillo Salgado se indica poli-contusa de carácter leve; 16) hoja atención de urgencia de Annia Morales Gutiérrez, contusión cervical, lesiones de carácter reservado, en documento emanado Hospital Victoria se indica lesión leve; 17) hoja atención de urgencia de Hospital de Curacautín y corresponde a Esteban Cayul Colicoy, contusión de rodilla leve; 18) hoja atención de urgencia de Denys Chicao Fuentealba, emanada Hospital Curacautín, contusión rodillas, leves; 19) de Leonardo Concha Cheuquelén, poli-contuso, leve; 20) hoja atención de urgencia correspondiente a Hans García Caniumil, dolor cervical lumbar, carácter leve, observación sospecha trauma raqui-medular, hospital de Victoria, posteriormente en hoja de atención de urgencia de hospital Victoria indica contusión occipital leve, contusión torácica leve, contusión



dorsal leve; 21) hoja atención urgencia Débora Huaquil Millapán, traumatismo superficial del cuero cabelludo leve; 22) hoja atención de urgencia hospital de Curacautín de Yaciara Maldonado González, contusión de lumbro sacra y de la pelvis, en documento siguiente se pronostica lo anterior como leve; 23) hoja de atención de urgencia hospital de Victoria de Joaquín Neculmán Huecho, presentaba contusión de la muñeca y mano de carácter leve; 24) hoja atención urgencia hospital de Curacautín de Nathaly Niefergolt, poli-contusa, herida cortante cuero cabelludo, mano izquierda, herida erosiva en dorso mano derecha, esguince tobillo bilateral, en otro documento se indica pronóstico leve de sus lesiones; 25) hoja atención de urgencia hospital Curacautín, de Joaquin Pardo Millacoy, contusión pierna izquierda leve; 26) hoja atención urgencia hospital de Curacautín correspondiente a Alisson Pereira Curilén, contusión facial, sin calificación, en otro documento se indica como pronóstico de dichas lesiones leves; 27) hoja atención de urgencia de Patricio Poblete Sanhueza, contusión del codo, lesión leve: 28) hoja de atención de urgencia emanada hospital Curacautín correspondiente a Francia Villa Paillán, diagnostico contusión de cadera derecha, no consigna calificación en otro documento se acompaña certificado constancia de lesiones hospital de Curacautín, pronostico médico leve y del tipo contusional; 29) formulario de atención de urgencia de Jessica Paillal Colli, TEC de carácter leve, hospital de Lautaro; 30) formulario de atención de urgencia hospital de Lautaro correspondiente a Antonia Ortega Maldonado presenta lesión de carácter leve, contusión pierna izquierda; 31) hoja de atención urgencia hospital de Victoria corresponde a Carmen Pinilla Melinao, policontusa, heridas abrasivas manos; 32) documento emanado hospital de Victoria de Nathaly Rañinao Montre, leves contusional; 33) constancia de lesiones emanado hospital Victoria de Constanza Calderón Moreno, lesión contusional leve; 34) hoja atención de atención urgencia de Jémina Cheuquel Catrileo, contusión rodilla derecha leve; 35) hoja atención de urgencia de Dylan Saavedra Moya, diagnostico



traumatismo superficial de cuero cabelludo; 36) certificado de constancia de lesiones de Krisna Salazar Montanares hospital de Victoria, fractura nasal, herida contusa nasal, de carácter grave.

La siguiente documental corresponde a certificados de nacimientos que incorporó el fiscal como sigue: de Esteban Cayul Colicoy, nacido el 30/12/2003; Denny Chicao Fuentealba, nacida 15/06/2004; Leonardo Concha Cheuquelén, nacido el 26/09/2001, de Hans Garcias Cañumir, nacido el 06/05/2002; de Débora Huaquil Millapán, nacida el 31/07/2002; Yaciara Maldonado González, nacida 26/05/2003; de Joaquín Neculmán Huecho, nacido el 05/08/2003; de Nathaly Niegerfolt, nacida el 17/11/2001; de Joaquin Pardo Millacoy, nacido el 18/06/2004; de Alisson Pereira Curilén, nacida el 13/05/2004; de Patricio Poblete Sanhueza, nacido el 07/10/2001, de Dylan Saavedra Moya, nacido el 09/06/2003; de Fabián Salgado Sandoval, nacido el 25/07/2002, de Francia Villa Paillán, nacida el 21/03/2002; de Jessica Paillal Colli, nacida el 02/09/2003; de Antonia Ortega Maldonado, nacida el 11/01/2002; de Felipe Hernández Purrán, nacido el 13/10/2003; de Daniela Salazar Muñoz, nacida el 07/11/2003; de Carmen Pinilla Melinao, nacida el 30/06/2004; de Matías Alarcón Rivas, nacido el 22/10/2003, de Krisna Salazar Montanares, nacida el 29/09/2001; de Nathaly Rañinao Montre, nacida el 31/10/2001; de Constanza Calderón Moreno, nacida el 15/11/2002; de Jémína Cheuquel Catrileo, nacida el 22/07/2003; de Alejandro Huenuhueque Palacios, nacido el 06/07/2002; de Angel Delgado Norambuena, nacido el 13/12/2003; de Valentina Pitriqueo Huenuhueque, nacida el 22/12/2003; de Nicolás Cárdenas Neculhueque, nacido el 19/11/2002; de Dania Acuña Rivas, nacida el 25/03/2002; de Soraya Moreno Avila, nacida el 26/04/2001; de Annia Morales Gutiérrez, nacida el 11/12/2004; de Giancarlo Medina Aravena, nacido el 28/06/2002, de Geraldine Delgadillo Salgado, nacida el 17/02/2002.

PRUEBA DE LA QUERELLANTE, representada por el abogado Andrés Celedón.

Testimonial.



De, Verónica Zapata Albornoz, soy la mamá de Verónica Yasmín Sepúlveda Zapata, mi hija no estaba considerada para el paseo realizado por el liceo, ella me llamó avisándome que iban, no le di dinero, me dijo iba a ver colaciones con compañeros, se regresarían a las 16:00 horas, el recorrido era por Lautaro a Curacautín, me enteré de los hechos por los vecinos, llamé al hospital de Victoria, Curacautín, a los carabineros, bomberos, no aparecía el nombre de mi hija, me dirigí a Curacautín, en la ruta divisé bomberos, carabineros, entonces un carabiniere dijo que mi hija estaba fallecida.

OCTAVO: PRUEBA DE LA DEFENSA.

Testimonial.

De, Carlos Bobadilla Molina, vengo por un accidente en Curacautín, esto habría ocurrido el día 04/10/2019, el INJUV me contrató para hacer el servicio, una VAN y un bus, se trataba de traslado de alumnos de un colegio en Perquenco, el bus era para 45 personas, para trasladar a los niños de ese colegio ese día, ofrecí ambos vehículos con el cual hago turismo, pero ese bus no hizo el servicio, me enteré antes del accidente que no había ido el bus que yo había solicitado, hago presente la persona que yo contraté el bus se llama Marcelo Wigand con el trabajamos en los servicios de turismo, el bus que ofrecí pertenecía a Wigand para que el hiciera el servicio, al otro día alrededor de las diez de la mañana fue a mi casa, ocasión que me dijo, sabes Carlos el bus que iba a hacer el servicio el conductor me llamo tenía problemas, entonces tuve que contratar otro bus que era bueno y tenía un buen conductor, después de eso me entero del accidente, no tenía antecedentes del bus, ni del conductor, por ello llamé a Marcelo a fin me diera datos, eso fue lo que ocurrió, el mismo día pero antes del accidente el señor Wigand me informó del cambio de máquina y de conductor que había contratado, me parece fue como a las diez de la mañana recibí la información de Wigand, el horario le parece que era a las nueve de la mañana que debían presentarse en Perquenco, la VAN la usaba el INJUV donde llevaban la comida, sándwich, bebidas, ellos se juntaron en el colegio con el bus,



mi hermano que conducía la VAN escucho cuando al conductor del bus le dijeron se debía ir por Lautaro, no hicieron caso se fueron por otra ruta, no conozco al dueño del bus que tomo el servicio, no conozco el bus, el horario saliendo a las nueve horas y el regreso antes de las dieciocho horas, el servicio se demora unas dos horas en llegar a destino. Contra-examinado señaló que lleva más de 25 años trabajando en turismo y los buses que usamos deben cumplir con todas las normas del tránsito, nadie se percató que era otro el bus que llegaba, o sea, distinto al que se había contratado. Yo me confié en la persona que contraté, no verifiqué los datos del bus que tuvo el accidente desde que no era el bus contratado por mi persona, no tenía bitácora del viaje, solamente información que decía del colegio de Perquenco a Malalcahuello.

De, Joaquín Pardo Millacoi, esto se trata de un juicio que fallecieron tres estudiantes del liceo por exceso de velocidad, yo estaba en el asiento último, atrás, el liceo lo invitaron a una gira parece, parece que fue el Injuv, la invitación para los cursos tercero y segundo al parque Malalcahuello, fue el día 04/10/, la gira se inició del liceo a las nueve de la mañana, después hicimos una parada en Victoria en el supermercado A Cuenta, luego seguimos a camino a Curacautín para la Reserva Malalcahuello, yo no conocía la ruta hacia la reserva, para mí el viaje fue normal porque nunca me había pasado un accidente, siempre en el colegio decían la ruta Victoria Curacautín era peligrosa, saliendo del supermercado fue mucha velocidad en curvas, a mi lado iba Esteban Cayul, a primera vista el bus condiciones buenas, el cinturón de seguridad no me ajustaba muy bien, por Victoria como el motor iba atrás, percibí como que quemara aceite, por la ruta olor a freno cuando frena bruscamente ese olor, era como olor a podrido, digo esto porque se manejar, cuando llegaba a mi casa frenaba brusco y al preguntar me dijeron cuando frenaba brusco salía ese olor, no sé si será verdad o no, antes declaré a la PDI hace alrededor de dos años. Hizo ejercicio para refrescar memoria la defensa de declaración anterior del testigo en PDI,



?yo encuentro que el bus iba a exceso de velocidad porque en las curvas se traspasaba de una pista a otra, además salía un aroma a balata quemada?, el testigo dijo si está escrito si, como distinto olores no recuerdo lo que dije, todo lo que diría ahí no lo voy a recordar han pasado mucho años. Contra-examinado respondió no sabe lo que es una balata.

De, Luis Muñoz Rail, funcionario de la PDI, en los meses de febrero y marzo acompañé a la inspectora Susana Fuentes a realizar diversas diligencias en diferentes comunas, consistió en entrevistas en presenciando que la inspectora tomó a varios menores, al representante o encargado de la empresa que habían hecho el trato del transporte para el traslado de las personas, eran instrucciones particulares de la fiscalía de Curacautín por el delito de homicidio, habría ocurrido a raíz de un accidente de tránsito en la ruta CH181 por el volcamiento de un bus donde habría personas lesionadas y fallecidas, eran las personas que iban al interior del bus, presencie alrededor de 25 declaraciones, la mayoría concordantes en la fecha, esto es, 04/10/2019, por un viaje desde Perquenco con destino comuna de Curacautín, la mayoría dijeron que tuvieron la interpretación que el bus iba a exceso de velocidad porque veían pasar el paisaje muy rápido, otros decían que el bus en las curvas se cambiaba de calzada, por otro lado veían a algunos compañeros se tomaban de los asientos para sujetarse, uno de los menores señaló que a la profesora le había dicho, la gran mayoría sintió que el bus iba a gran velocidad, ninguno reconoció haber hablado dentro del bus acerca de la velocidad, nadie reconoció haberle dicho al chofer acerca de la velocidad, cuatro alumnos dijeron características del conductor de que iba como traspasado o iba con los ojos rojos, algunos alumnos dijeron que no tenía cinturones de seguridad, tenía un mal olor al interior, unos dijeron era de orina, todo se plasmó en un informe, dentro de los olores algunos alumnos mencionaron un olor como a balata o como desde el motor, no se preguntó de porque conocían ese tipo de olor, no recuerdo cuantos entrevistados dijeron esto.



De, Alda Zapata Yacapán, Benjamín en el año 2019 estuvo trabajando en buses del norte, sus empleadores eran Carlos Yévenes y Ruth Padilla, trabajaba en viajes especiales de dos pisos, el mismo año en el mes de octubre durante la mañana recibí una llamada de Benjamín, lo escuché muy afectado, me dijo amor, tuve un accidente, estoy atrapado en el bus, me fallaron los frenos, antes de que ocurrieran los hechos tenemos la costumbre de dormir temprano, antes de dormir recibió una llamada donde le instruyeron a Benjamín debía ir en un viaje con unos estudiantes a Perquenco en una máquina que le puntualizaron, te la van a pasar durante la mañana, él se fue, pasó el accidente durante la mañana, como dije lo llamaron durante la noche que debía hacer un viaje al día siguiente, la llamada fue el día 03/10/2019, lo llamó Carlos Yévenes, su jefe, Benjamín trabajaba de conductor y conducía un bus de dos pisos en viajes especiales, los hacía todos los días con estudiantes, con de la tercera edad, cuando estuvo preso tenía una carga muy grande con los tres niños fallecidos, pero él sabía no tenía la culpa, fiscalía siempre se negó al tema de los frenos, siempre lo dejaban culpable, él está psicológicamente mal, ha sido persona sana, preocupado de la familia. Contra-examinada respondió que Benjamín solo le refirió el tema de los frenos, no me dijo nada del velocímetro, no sabía que había prestado declaración en fiscalía, el tema de los frenos me lo dijo al momento del accidente. El día del accidente me llamo pasado las diez de la mañana antes de las once horas, por lo que tengo entendido no había viajado por la ruta Victoria Curacautín.

Pericial.

De, Juan Moreno Morales, técnico superior en mecánica automotriz, se me encargo un estudio que guarda relación con un accidente que se generó el día 04/10/2019, en la Ruta CH 181, km 40, comuna de Curacautín, donde participó un bus marca



Mercedes Benz y que guarda relación con establecer las conclusiones a las que se arribó en el informe que se hizo por parte personal especializado se encuentra acorde a las conclusiones versus los antecedentes recopilados, para ello tratándose de un informe esencialmente técnico no guarda relación con impresiones sino con cosas que yo pueda explicar, utilizo lo que técnicamente me pueda servir, lo que no puedo comprobar no lo considero, el informe establece una dinámica del accidente, después la causa basal del accidente, queda estipulado que esta sería debido a que el participante N° 1 o el conductor habría transitado en una zona de curva hacia la izquierda en un lugar donde la curva de pendiente descendente habría superado un umbral que guarda relación con la velocidad estimada para dicha curva, debido a esa condición se habría perdido el control del bus, finalmente volcando, en un planimétrico del lugar de los hechos, señaló estamos frente a una curva, una pendiente descendente, el conductor según lo que se habría planteado habría iniciado la curva efectuó una maniobra de conducción hacia la derecha, al darse cuenta que podría irse a una especie de barranco se va hacia la izquierda, en ese momento impacta con el costado trasero derecho del bus la barrera de contención y finalmente ahí se desarrolla toda la dinámica siguiente que guarda relación y termina volcado hacia su costado derecho, en virtud de aquello se hace en base a algunos antecedentes técnicos un cálculo matemático donde se establece que la velocidad crítica que soporta esa curva sería de 69 km por hora, importa esto señalarlo porque la velocidad que se está haciendo alusión no guarda relación con un cálculo que no pudo ser con la velocidad que llevaba el vehículo sino con la velocidad que soportaría esa curva, respecto de lo mismo, no cabe duda que efectivamente a la vista de todas las personas y en el sentido común, ahí hay una curva y nos encontramos con un bus volcado, no cabe duda que ahí se perdió el control de la conducción lo que generó el accidente, pero del punto de vista de la investigación es en este momento cuando se llega a esta conclusión donde parte recién el



análisis de quien se maneja un poquito más en el área, porque en un accidente de tránsito interactúan tres principios, la acción humana, el entorno o el ambiente, el elemento motriz o el vehículo, un accidente de tránsito se puede generar por la falla de uno de ellos o los tres, entonces debo descartar que pudo haber fallado, aquí estamos frente a una situación donde el móvil perdió el control, perdió su verticalidad, finalmente se volcó, hay un elemento de descontrol que posiblemente sea por velocidad pero la velocidad de un móvil es exclusiva acción de quien lo conduce, es importante vincular con otros antecedentes, una investigación técnica se considera las declaraciones, allí hay información que obedece a algo que sucedió en un momento determinado, echo de menos dos situaciones, la primera efectivamente el bus entra a la curva hacia la izquierda, el conductor dice se carga un poco hacia la derecha luego a la izquierda pega con el costado trasero derecho en la barrera, pero puedo ver en este planimétrico que fue hecho con las evidencias que encontraron en el lugar de que efectivamente fue así, sin embargo hay algo que es importante entender que el bus salió de la carpeta de rodado, el bus tiene un puente motriz y uno directriz, hay dos ruedas con el sistema de transmisión general la motricidad para que el bus se nueva y las delanteras están para la direccionalidad, aquí lo que podemos ver es que efectos de ronqueo y lo que salió de la carpeta de rodado en general fue la parte trasera, hay una reacción a algo que estaba sucediendo en el momento, esa maniobra evasiva terminó una vez que se perdió el control de las ruedas en el piso y se volcó, la parte delantera nunca abandono la carpeta de rodado, lo que deja entrever una acción en la conducción, hay otro momento importante en esto que obedece al término de que el vehículo habría ido en rodaje libre, o sea, las ruedas van libre, no hay nada que genere una detención de ello, esa condición básicamente se establece por la inexistencia de huella de frenado que es el desprendimiento de caucho del neumático por roce y temperatura debido a un frenado abrupto, establecer que no hubo frenado porque no hubo



huella no es viable, un frenado puede ser controlado, otra idea sería que efectivamente los frenos no reaccionaran, hay una reacción de virar a la izquierda pero en el mismo momento hay acción de frenado pro no hubo huella de frenado, en el análisis técnico mecánico el bus se volcó, entonces lo primero hay un bus volcado, necesito saber cuánto tiempo estuvo en esa posición porque dentro del informe planimétrico, fotográfico, hay muestras de que hubo derrame de líquidos, pueden ser del motor, al volverlo a su verticalidad para efectuar pruebas prácticas debo precisar que los rangos de líquidos estén en los rangos adecuados, eso no se dice, después nos vamos a la parte de tracción guarda relación con el estado del neumático posterior interior izquierdo el que presentaba una deformación importante y la rueda trasera exterior derecha tiene precario estado de conservación lo que se ve reflejado en su banda de rodadura, estamos frente a neumáticos que son recauchados, acá se desmontó la banda recauchada se desmontan porque son vulcanizados con temperatura y en su andar por roce genera temperatura y dependiendo calidad de vulcanización se licua ese pegamento y se desmonta, en el informe se dice que este daño relacionado con el impacto con la barrera; respecto de los frenos dice que es un sistema neumático de circuito doble, nivel de eficacia bueno que reacciona a la primera aplicación, cuando habla de freno debe habar del medio de aplicación y el sistema que genera detención de las ruedas, los frenos del bus son neumático, es para aplicar, aplicándolo lo que hao finalmente es accionar un sistema mecánico compuesto de balatas y tambores, lo que detiene el vehículo son las balatas y tambor, el sistema neumático es permitir su energía neumática, cuando hablo que el sistema neumático reacciona a la primera aplicación no dice nada más de cómo funciona el sistema mecánico pero no me dice el estado de frenos, para eso hay que hacer pruebas prácticas, en efecto, se puede medir efectividad, eficiencia sí, pero para eso necesito dispositivos tecnológicos que me permitan medir eficiencia en un valor, eso no se hizo, el sistema neumático se compone de una infinidad de elementos



que llega a cada una de las ruedas para que articule el sistema mecánico pro de eso no se dice nada, para efectuar las pruebas prácticas se debe hacer con el vehículo en movimiento y para ello al menos reparado, yo cruzo esa información con las declaraciones donde se me dice que el conductor señala que el freno se le puso duro, no le respondieron, necesariamente en el proceso analítico esto me obliga a tener que visualizar mediante un desarme del sistema, porque si falla un sistema de frenos por temperatura tiene muestras reales a el roce, a la decoloración medio azulino, violeta, el problema cuando ocupo el vehículo el mismo roce lo borra, lo que indica se debe hacer en el momento porque después se pierde y no se hizo, esa evidencia se perdió, analizar las declaraciones rescato cinco que entregan algún dato técnico, la primera del conductor que señala la dinámica de su acción, reconoce que entró en zona de curva, engancho el vehículo en tercera, lo condujo hacia la derecha, finalmente se fue hacia la izquierda por temor caer al barranco, los frenos se pusieron duros, el sistema de frenos de este vehículo es muy eficiente con un problema de la refrigeración, si conduce en la carretera donde la aplicación del freno es esporádica va a estar refrigerado sin problemas, no sabemos cómo estaban, lo conduzco en un terreno con zonas de curva con pendiente la utilización del freno es mucho mayor hay riesgo se caliente y el material con que están hechas las balatas que son las que cuando se aplica el freno se abren y entran en contacto con la zona interna de los tambores generando la detención el tambor ya que está pegado al eje que va girando, ese material pierde su capacidad de frenado por temperatura, se produce un fenómeno que se llama fading que significa el freno por temperatura perdió su capacidad de frenado, cuando se resuelve cuando el freno se enfría, probable cuando haga la prueba con el freno frío el vehículo frene, teniendo en consideración que los frenos no frenaron me era fundamental tener que generar un desarme en el sistema para poder encontrar alguna evidencia que me permitiera descartar o aseverar si sucedió o no lo que estoy pensando, esto el informe



no lo señala, después tenemos la información del dueño de la máquina que la había comprado hacía muy poco y sin información de su estado, no había bitácora de la mantención, hay un profesor que dice el transcurso del viaje fue normal, cuando enfrento zona de curva empezó a aumentar la velocidad, había una condición zigzagueante, cuando hablamos zigzagueante se produce por la poca posibilidad de adherencia que pueda tener en la zona en contacto con la carpeta de rodado, son los neumáticos, si analizamos las fotos que estábamos viendo donde tenemos un puente trasero compuesto de cuatro neumáticos, dos de ellos en precario estado, uno de ellos evidenció desprendimiento de su banda de rodamiento, tengo derecho a pensar que ese movimiento zigzagueante de descontrol provino por la poca adherencia de los neumáticos, a lo mejor eso ayudó a que otra condición generara la pérdida de control del vehículo, no tengo como comprobarlo, porque si los frenos buenos y los neumáticos así, puede ser la suma de algo, eso no fue comprobado, por otro lado tengo la declaración de dos alumnos, ambos señalan el vehículo iba rápido pero uno de ellos señala que en la pendiente descendente el vehículo aumentó su velocidad y esa condición la establece porque el escucho como se aceleró el motor, eso tiene una explicación, si conjugo toda la información que tengo voy por una zona de pendiente con curvas, el conductor dice que engancha la máquina en tercera como un medio de retención, efectivamente en la conducción ese movimiento se hace para retener el vehículo, el efecto cuando voy en una pendiente puedo tratar de frenar el vehículo a raves de la caja o de los frenos, sin son buenos me va a frenar, al contrario si no reno el motor que va girando a cierta revolución por minuto trasmite la situación a la caja y de allí al cardán se ve enfrentado el sistema completo a una situación inversa de movimiento, significa que la pendiente, la energía cinética que trae el vehículo va ser que las ruedas de atrás empiecen a girar a una velocidad y en un momento superen la velocidad que se les esté inyectando desde adelante, y esa velocidad haga que el sistema funcione inversamente y cuando



llegue al motor va a levantar sus RPM, conjugando toda la información entiendo no se hicieron pruebas prácticas reales pero si conjugo toda la información en un marco hipotético podría sin ningún problema la velocidad que desarrollo esa máquina por los fenómenos de fallas mecánicas que estamos hablando podría sin duda alguna haber sido generada por el hecho de la desaceleración del conductor, desde punto de vista de la investigación de accidente no puede quedar un cabo suelto, luego inclinarme por una teoría, la velocidad que pudo generar este vehículo en ese momento no es de un solo factor, fue multifactorial, para revisar un sistema de balata es desmontar las ruedas uno se encuentra con el tambor que internamente tiene un área lisa en todo su perímetro donde trabaja la balata con la zapata, es la zona de contacto, para poder revisarla hay que desmontar, ahí hacer una inspección, ahí puedo encontrar tambores fisurados tambores quebrados, por el tema térmico que se produce de diferentes colores, la cristalización de la balata, eso me permite decir aquí hubo un tema de temperatura, tampoco me permite decir quedó o no sin frenos, me permite decir hubo un problema de temperatura, el olor a balata es bastante desagradable, mi peritaje es del 10/10/2022, no estuve presente en ninguna declaración.

A continuación la defensa exhibió un video que explicó cómo sigue, desde el interior del bus momentos previos al accidente se ve que el bus va siguiendo la línea de la ruta, hay un aviso de curva a la derecha luego con el viraje a la izquierda se puede apreciar que se desapega de la línea del camino marcado con color amarillo, se genera el volcamiento.

DOCUMENTAL.

La defensa mediante su lectura incorporó al sistema de audio los siguientes antecedentes: factura emitida por Jorge Guzmán a Ruth Padilla, de 16/09/2019, bus Mercedes Benz, modelo 0400, color azul blanco, patente VG2078-6, año 2003, precio de venta



\$1.600.000; certificado de revisión técnica del vehículo PPU-VG2078-6; revisión técnica planta Ciudad de Los Ángeles de 14/06/2019, sistema de dirección, frenos, luces y electrónico, suspensión, ruedas y neumáticos, estado de chasis, estado de carrocería y de cabina, velocímetro, tacómetro, elementos de seguridad, todos aprobados, año vehículo 2003, sello verde cumple norma, válida hasta 14/12/2019, firma digital; certificado de emisiones contaminantes emitido planta Prestotec Ltda. Los Ángeles, vehículo PPU.VG2078-6, de 14/06/2019, cumple norma, válido hasta 14/12/2019, firma digital; seguro obligatorio accidentes personales, vehículo VG2078-6, bus turismo, marca Mercedes Benz. Modelo 0400, rige desde 20/09/2019 hasta 31/05/2020; permiso de circulación emitido por la Municipalidad de Huechuraba, año 2019, bus, marca Mercedes Benz, año 2003, color blanco, modelo 0400-RSE, PPU VG2078-6, vencimiento el 31/05/2020; oficio ordinario 1801/217/2019 emitido por la Dirección de Tránsito, Municipalidad de Huechuraba, mediante la presente se señala esta autoridad informa, la PPU.VG2078-6 no está en los registros Dpto. Registro de Circulación de esta entidad, este vehículo no ha efectuado trámite alguno en nuestra Municipalidad para obtener este tipo de documento; certificado de inscripción y anotaciones vigentes en el R.V.M. PPU.VG2078-6, tipo bus, año 2003, marca Mercedes Benz, propietario Bernardita Valdez Sepúlveda, registra multas d tránsito no pagadas; Registro de 84 multas de tránsito no pagadas por vehículo PPU.VG2078-6 durante año 2014, última de noviembre 2018, las tres últimas corresponden por no pago de peaje autopista concesionada; constancia de autorización general de transporte privado remunerado de pasajeros, certificado 4680 de 23/11/2018, Ministerio de Transportes y telecomunicaciones respecto bus, PPU.VG2078-6, bus año 2003, con 47 asientos; sumario administrativo que absuelve de cargo a concesionario Prestotec Ltda. responsable planta revisión técnica, clase A Los Ángeles, que dice relación con la revisión técnica de algunos ítems no aplica y la revisión hubiere durado cinco minutos de bus



PPU.VG2078-6; oficio 2048, materia accidente de bus PPU.VG2078-6, de 04/10/2019, remitido por SEREMI de Transportes, Araucanía a don Iván Isla Amaro, de los antecedentes recabados el permiso de circulación que portaba el vehículo PPUVG2078-6 es presumiblemente falso, preguntado a la base de Huechuraba donde se dice sería otorgado responden no aparece en la base de datos ese permiso y el número de serie pertenece a otro vehículo por manera que se trataría de un documento falso; oficio 031 emitido por Stéfano Ferrari Smith del INJUV dirigido con fecha 24/10/2019 a don Iván Isla Amaro, adjunto a este instrumento copia de los antecedentes de adquisición del servicio de transportes para la ejecución del cultivo tu entidad en el Liceo Agrícola San Sebastián de Perquenco entre programa de N.U. para el desarrollo y proveedor Carlos Bobadilla Molina, de los anexos, memorándum activo país social N° 86 solicita orden de compra para adquisición de fecha 11/09/2019, a la razón social Carlos Bobadilla, sin observaciones, se solicita a Ud. tramitar la orden de compra para implementación de la actividad de acuerdo a los datos expuestos, señala un viaje para 48 personas a la Reserva Malalcahuello, saliendo a las 09:00 horas, retornando a las 16:00 horas, monto \$ 290.000, los alumnos son en número 45 del liceo señalado para el transporte hacia la Reserva Malalcahuello, el señor Bobadilla fue el proveedor que ofreció el monto más económico, documento del señor Bobadilla concediendo lo ya señalado precedentemente, afirmando se dispone de un bus Mercedes Benz, capacidad 45 personas, full equipo, cinturones de seguridad en cada asiento; certificado de cotizaciones previsionales de Benjamín Toledo Ibarra, tramos relevantes septiembre y octubre, año 2020, empleador Nelson Luna Canales, meses de septiembre a diciembre de 2018 empleador Transportes Cometa, entre otras empleadora anteriores es JAC transportes Ltda., otra empleadora Buses del Sur Ltda. Hoja de vida del conductor de don Benjamín Toledo Ibarra dando cuenta las diversas licencias de conducir obtenidas y sin antecedentes en la hoja de vida del conductor.

NOVENO: Que, la prueba producida por los acusadores ha



resultado insuficiente para dar por acreditado un requisito mínimo para dar por establecido el delito de homicidio simple, cual es el dolo eventual, toda vez que esta figura doctrinal requiere para su configuración de dos elementos o estados mentales: representación del resultado por parte del acusado y aceptación o indiferencia frente a tales consecuencias. Respecto de este último presupuesto, no se entregaron indicios probatorios que permitan tener por configurada una conducta del acusado en orden a maniobrar el vehículo aceptando las consecuencias lesivas y mortales que se le atribuyen, que permitan diferenciar su actuar de la culpa con representación. Prueba de ello es que muchas de las personas que tripulaban el bus no fueron siquiera convocadas como testigos en el juicio a fin de ratificar la versión de la fiscalía; mientras que aquellos que comparecieron a declarar reconocieron no haber manifestado reparos respecto de la velocidad del bus en la forma señalada por la acusación, que permita demostrar que el conductor, los escuchó y a pesar de tales reparos y de una forma desdeñosa, perseveró en su conducción temeraria. Por el contrario, lo único demostrado con la prueba de cargo fue que el conductor superó la velocidad permitida en la zona de curva donde ocurrió el accidente, siendo ello la causa basal del mismo, elemento que acredita únicamente una conducción descuidada y negligente de parte del enjuiciado.

Por otra parte, cabe señalar que este Tribunal tiene la obligación legal de ceñirse a los límites de los hechos presentados por el fiscal y por los querellantes en su acusación, en los que no se describe la conducta dolosa imputada al acusado, único elemento que permitiría configurar estos hechos como sendos delitos de homicidio y lesiones de diversa consideración. Por el contrario, el relato de los hechos está construido sobre la base de una conducción no razonable ni prudente, propia de la estructura de los cuasidelitos, razón por la cual no es posible acceder a la calificación jurídica solicitada por los acusadores.



El límite legal antes referido constituye una frontera imposible de traspasar para el tribunal, so riesgo de provocar la nulidad de la sentencia que se dictare, de acuerdo con lo que dispone categóricamente el artículo 341 del Código Procesal Penal.

DÉCIMO: De lo que sigue en la oportunidad procesal correspondiente a invitación del tribunal los intervinientes debatieron – como consta en audio - acerca de la recalificación jurídica de los hechos consignado en la acusación fiscal. Y, en la etapa consignada en el artículo 339 del Código Procesal Penal esta sala del tribunal de juicio oral en lo penal emitió veredicto en contra del enjuiciado Benjamín Toledo Ibarra, como autor, en grado de consumado, de los cuasidelitos de homicidio, cuasidelito de lesiones graves, cuasidelito de lesiones menos graves y leves de las personas que consigna el apartado primero del libelo acusatorio contemplados en el artículo 492 en relación al 490 N° 1 y 2, ambos del Código Penal, cuyos nombres se dan por reproducidos en esta parte.

UNDÉCIMO: Para la convicción del tribunal acerca de la configuración de los delitos de que trata este contencioso y la participación culpable en aquellos por parte del enjuiciado, Benjamín Toledo Ibarra, a juicio de los sentenciadores obran los siguientes elementos de certeza, en efecto, es un hecho cierto y concreto que se infiere de los dichos claros y precisos de los testigos presenciales y directos, no controvertidos que el día 04/10/2019 los alumnos del Liceo Agrícola San Sebastián de Perquenco salieron en un bus PPU VG.2078-6, conducido por Benjamín Toledo Ibarra en dirección a la Reserva Malalcahuello por una invitación del INJUV, como faltaban cupos para completar el bus que los trasladaría se invitó a otros alumnos de dicho colegio, motivo por el cual los profesores a cargo de los estudiantes decidieron realizar el viaje por la ruta Victoria a Curacautín, atento que debían pasar a un súper-mercado a adquirir especies para algunos de los educandos invitados, los estudiantes coinciden – como se dirá más adelante - que el bus iba a exceso de velocidad desde



que veían el paisaje a través de las ventanas súper rápido, algunos alumnos hicieron notar que el conductor tenía los ojos rojos y una actitud de cansancio al momento de subir la bus. Estos hechos están debidamente acreditados a juicio de los sentenciadores con las deposiciones de los testigos que el Ministerio Público hizo comparecer en juicio, al efecto, Yaciara Maldonado González en lo pertinente señaló que hasta que pasaron al súper-mercado A Cuenta el bus no iba tan rápido, sin embargo cuando entraron al camino de dos pistas, ahí, íbamos rápido, afirma esto porque iba mirando los arboles del camino a través de la ventana, recuerda que primero entraron a una curva al lado izquierdo luego al lado derecho y en la última nos volcamos, solo habló con el conductor la profe Daniela, los alumnos que estaban atrás de la máquina decían que bajara la velocidad, no sabe si estas expresiones le llegaban al chofer dado que el bus era muy largo, no recuerda que el conductor haya frenado momentos antes de entrar a la curva, en este mismo orden René CALLUAN Reyes. En este mismo sentido están los dichos de Esteban Cayul Colicoy, en orden que, hicieron una parada en el súper-mercado A Cuenta, luego siguieron la ruta Victoria a Curacautín, el bus iba rápido, sus compañeros decían bajara la velocidad, igualmente la profe Daniela pero el conductor no la disminuyó. Se corroboran estos testimonios con lo afirmado por Patricio Poblete Sanhueza en el sentido que luego de pasar al súper-mercado A Cuenta conversaba con otros compañeros que el bus iba muy rápido pero prefirieron guardarse eso pero le hicieron llegar a la profe Daniela ese hecho, ella al chófer, después pasó lo que pasó. Se armoniza lo anterior con los dichos de Matías Alarcón Rivas en tanto relató que después de haber pasado al súper-mercado en Victoria continuamos rumbo a Malalcahuello, durante el trayecto el chófer conducía a exceso de velocidad, llegando a la primera curva el bus se balancea pero prosigue descendiendo, justo en la curva me balanceo, me doy cuenta que el bus se había dado vuelta, conozco esa ruta, no es para andar a esa velocidad, el bus no tenía marcador de velocidad, no me fije si la profe



Daniela habló con el conductor. Por su parte Jémina Cheuquel Catrileo refirió que durante el viaje a la nieve pasaron al súper-mercado A Cuenta, continuaron por la ruta Victoria Curacautín, durante el viaje nos dimos cuenta de que el caballero iba muy rápido, unos compañeros le dijeron disminuyera la velocidad pero no hizo caso, cuando llegamos a una curva nos dimos vuelta. En términos similares Giancarlo Medina Aravena señala que viajaron a Malalcahuello por el día, viajamos en un bus que a la vista estaba mal cuidado, el asiento que ocupó no tenía cinturón de seguridad, también dice que pasaron a un súper-mercado en Victoria, hasta ahí todo bien, sin embargo resalta que mientras estaban en el local comercial recuerda haber visto al conductor antes del viaje poco menos que durmiendo arriba del volante, durante el trayecto se notó mucho la velocidad del bus, precisó cuándo agarro la curva en ningún momento bajó la velocidad, después pasó lo que pasó. En plena armonía con los dichos anteriores, Nicolás Cárdenas Neculhueque enfatizó que el INJUV trajo una propuesta de paseo al parque Malalcahuello, se fueron por una ruta propuesta por los profesores, el chófer del bus que nos transportaba, Benjamín Toledo, acató la orden, recordó que la profesora Labrin se paró y fue a decirle al conductor del bus bajara la velocidad lo que hizo en un momento pero después siguió igual, considera que a los veinte minutos ocurrió el accidente, afirmó que a la salida de Victoria comenzó a subir la velocidad, nos percatamos de ello por el movimiento que era notorio en las curvas. En esta misma línea argumentativa Geraldine Delgadillo Salgado enfatizó que iban en un viaje a Malalcahuello en un bus a cargo de la profesora Daniela y dos profesores hombres, el piso estaba mojado, no vio cinturones de seguridad, llegados a Victoria pasaron a comprar a un súper-mercado porque no llevaban nada los invitados de última hora para completar el cupo del bus, luego enfilamos camino a Curacautín, ahí sucedió el accidente, los chiquillos decían que el chofer bajara la velocidad, cree que la profe Daniela también le dijo pero no pescó el chofer, eso lo supe después



por comentario de los chiquillos, los chiquillos decían más despacio pero en ese momento se volcó en una curva cerrada. Se refuerza este constructo con los dichos de Constanza Calderón Moreno, en orden que, salieron en el bus desde el liceo de Perquenco, íbamos de gira estudio a Malalcahuello, hicimos una parada en un súper-mercado de Victoria, después seguimos y en una curva nos dimos vuelta, el desplazamiento del bus era con una velocidad fuerte. Se complementa lo anterior y en esta misma dirección está el relato de Susana Fuentes Torres, en orden que, el fiscal le solicitó entrevistar cono testigos a las personas que iban en el bus que tuvo el accidente en camino a Curacautín, en síntesis rememoró haber tomado declaraciones, entre ellos, varios alumnos del Liceo San Sebastián de la comuna de Perquenco, la mayoría de ellos indicaron que el día 04/10/2019 salieron desde el liceo alrededor de las 09:00 horas, trasladándose a la ruta Cinco Sur llegaron a la ciudad de Victoria donde estuvieron un momento en el súper-mercado A Cuenta para luego seguir con su destino a la Reserva Malalcahuello tomando la ruta Victoria a Curacautín, varios de ellos indicaron que compañeros y profesores le dijeron al chofer del bus disminuyera la velocidad pero no les hizo caso, los mismos alumnos coincidieron que el bus iba a exceso de velocidad ya que veían el paisaje súper rápido, no alcanzaban a ver los árboles, se cambiaba de pista en las curvas, también entrevisto a Carlos Bobadilla que tiene una empresa se transporte, le llegaron cotizaciones en el mes de septiembre de 2019, entre otros para un bus de 45 pasajeros para viaje a Malacahuello, entonces subcontrata a Sergio Wigand un bus para dicho viaje, recibe llamado el día 04/10/2019 de Wigand informándole un problema con el bus acordado pero el viaje se haría de todas maneras, nuevo llamado telefónico donde se entera del accidente, desconociendo el bus accidentado y el conductor que lo iba manejando. Se refuerza este discurso valorativo de principio a fin con la exposición clara, precisa y sin vacilaciones del perito de la SIAT de carabineros, Eduardo Garrido Tapia, señaló que el día 04/10/2019, a las



12:50 horas, a requerimiento de la fiscalía de Curacautín, se constituyó en la calzada de la Ruta CH.181, próximo al km 40, donde se había producido un accidente de tránsito, situado en el lugar a las 12:50 horas y constituido en el sitio del suceso conforme a la inspección ocular conforme a rastros, huellas y los daños de la carrocería del bus, se pudo establecer que se trataba de un accidente del tipo choque con resultado con muertos, lesionados y daños, las condiciones climáticas del momento, se encontraba semicubierto, luz natural, con una calzada de asfalto en buen estado y seco, el conductor del bus fue identificado como Benjamín Toledo Ibarra, el bus PPU-VG2078-6, la dinámica del accidente fue la siguiente: el señor Toledo Ibarra conducía el móvil por el costado derecho de la calzada demarcada de la ruta referida en dirección al oriente a una velocidad no fijada y en la condiciones descritas el señor Toledo Ibarra al ingresar al desarrollo de la curva hacia la izquierda con pendiente descendente supera la velocidad crítica de la curva establecida en 69 km por hora, saliéndose de la vía y dando inicio a un desplazamiento en proceso de ronqueo, trayecto en el cual impacta con el tercio posterior del lateral derecho de la estructura de bus contra la barrera de contención metálica ubicada en el lugar en los instantes que el bus se desplazaba en rodaje libre por la vía, ocurrido lo anterior y una vez que este bus impacta contra la barrera de contención pierde la verticalidad de su desplazamiento volcando en un cuarto de vuelta sobre el lateral derecho de su estructura, como se ilustra en el planimétrico y en la fotografías exhibidas que son parte del peritaje, en razón de dichos antecedentes señala se puede establecer como la causa basal del accidente, el señor Toledo Ibarra al ingresar al desarrollo de esta curva con pendiente descendente supera la velocidad crítica de la curva perdiendo el control del bus para posteriormente volcar. El perito destaca que la velocidad crítica de la curva fue establecida mediante un cálculo físico matemático determinado por el Dr. en Física de la prefectura de investigación de accidente en el tránsito, Claudio Romero



Zúñiga, quien determinó que la velocidad de la curva en ese tramo era de 69,24 km por hora, aclaró velocidad crítica en la curva es la velocidad que le permite conforme al diseño vial al conductor no superar lo que un vehículo podría soportar al desplazarse por este desarrollo curvilíneo en 69,24 por hora, añade se pudo establecer que el conductor del bus superó esa velocidad de la curva lo que genera que se salga de la vía o realice un desplazamiento de forma centrífuga volcando y generando las consecuencias del accidente. Preciso para fundamentar la dinámica y la causa basal del accidente se tomó en consideración el diseño de la vía, los daños en la estructura del bus. La pericia técnica mecánica fue realizada por un perito técnico mecánico de la SIAT determinando que los sistemas general del bus se encontraban en normal estado de funcionamiento, descartando alguna falla mecánica, el experto prosigue señalando haberse constituido nuevamente en el sitio suceso donde pudo observar que existía señalización vertical y horizontal de forma preventiva que se aproximaba a zona de curva que detalló como sigue: “señor conductor enganche su máquina”, “pavimento resbaladizo”, “curva hacia la derecha”, “prohibido adelantar”, “pendientes fuertes”, también había señales horizontales demarcadas en la calzada, línea doble continua, puntualizó si hubiere habido algún problema de balatas entonces en este peritaje se hubiere establecido cristalización de balatas por uso excesivo y no lo había. El exponente exhibió un levantamiento planimétrico que explicó en su panorámica general de lo detallado en estrados, además, sendas fotografías que ilustran lo expresado precedentemente, reafirmó la idea ya expresada en el sentido de que el bus no presentaba problemas mecánicos lo que fue descartado por la pericia técnica. Finalmente mostró una animación virtual que explicó el perito en un sistema que es un reproductor de accidente de tránsito, el objetivo ilustrar el desplazamiento del bus en los instantes que ingresa a la curva, pierde el control y vuelca. En definitiva la conclusión a la que arribó el perito de la SIAT corrobora las declaraciones de los



testigos al establecer que el bus conducido por el acusado Benjamín Toledo Ibarra lo hacía a una velocidad superior a los 69 km por hora que es la velocidad crítica a la que podía ingresar a dicha curva, desencadenándose en consecuencia el accidente con los resultados ya explicitados.

La causa de muerte de las víctimas se acreditó con lo informado por el tanatólogo Claudio Herrera Mardones, según su experticia el caso de Benjamín Álvarez Cifuentes la causa de muerte fue un poli-traumatismo de carácter reciente, vital, lesión coetánea, necesariamente mortales, compatible con accidente de tránsito. Respecto de Jazmín Córdova la causa de muerte fue un politraumatismo de carácter reciente, coetáneo, lesiones vitales y de carácter necesariamente mortal, compatibles con un accidente de tránsito. Por la magnitud del compromiso anatómico de estructuras importantes no era posible con socorros oportunos haber evitado los decesos. Antecedentes que se integran con el certificado defunción de las víctimas, Yasmin Córdoba Zapata, fecha defunción 04/10/2019, lugar Curacautín, causa muerte, politraumatismo, hecho de tránsito; de Benjamín Alvares Cifuentes, fecha de la defunción 04/10/2019, lugar Curacautín, causa muerte politraumatismo, hecho de tránsito; de Marcela Garrido Ñanco fecha de la defunción 04/10/2019, lugar Curacautín, causa muerte T.E.C. abierto, grave, poli trauma, accidente de tránsito, accidente de tránsito/volcamiento.

En cuanto a las lesiones graves el legista Rodrigo Cabrera Cabrera las detalló como sigue: vengo a exponer diez peritajes médico legal que practicó la perito Cristina Nass, ya jubilada y uno que corresponde a mi persona. Voy a comenzar por el que me corresponde, en efecto, el día 12/01/2021 la Dra. Nass realizó un informe de una citada de nombre Krisna Salazar Montanares, de 17 años, estudiante universitaria, le indicó a mi colega que los hechos habían ocurrido en la comuna de Curacautín, había participado en un accidente de tránsito en un volcamiento de un bus, el día 04/10/2019, alrededor de las 10:00 horas, después fue llevada al hospital de Victoria donde



señalaron que tenía fractura de nariz, una herida cortante en el dorso de la nariz y heridas contusas pierna derecha, fue dada de alta a su domicilio con indicación de un otorrinolaringólogo, al examinarla la Dra. Nass determinó que la citada tenía una cicatriz de herida cortante en el dorso de la nariz no había desviación de la pirámide nasal, mediante unos exámenes enviados por la fiscalía se descubre una fractura de huesos nasal, con estos nuevos antecedentes evacuo informe adicional de lesiones donde concluyo que las lesiones presentadas son compatibles con hecho de tránsito, clínicamente de mediana gravedad, sanan en 21 a 24 días y en este caso no dejan secuelas. Continuando la Dra. Cristina Nass atendió el día 11/01/2021 a Daniela Labrin Martínez, profesora de educación secundaria, señala como comuna de ocurrencia la de Curacautín y su domicilio comuna de Perquenco, había participado en el volcamiento de un bus el día 04/10/2019, a las diez horas, más o menos, fue derivada Hospital de Victoria luego a la Clínica Alemana de Temuco, estuvo hospitalizada dos meses, dos días en la unidad de cuidados intensivos, fue intervenida quirúrgicamente en ocho oportunidades, siendo la mayoría aseo quirúrgico, también un injerto de piel en el tobillo, se realizó también el injerto de pabellón auricular izquierdo, una intervención quirúrgica en un tobillo y en el empeine del pie derecho, los diagnósticos corresponden a un politraumatismo, corresponden a la fractura de columna cervical con traumatismo raqui-medular, también presentó una fractura de escapula bilateral, una fractura de clavícula derecha que también requirió una cirugía, también fracturas costales derecha, contusión pulmonar, una patología que se denomina rabdomiólisis, fractura del quinto meta-tercario, en este caso el pie derecho, además una lesión tobillo derecho asociada a la avulsión traumática del tendón del musculo tibial anterior, estas patologías en el pie corresponden a tratamiento que ella debió hacer de modo quirúrgico, posteriormente señaló realizó quinesioterapia, finalmente la Dra. Nass concluyó que las lesiones presentadas por Daniela eran compatibles con la acción



de elemento contundente que son explicables con un hecho de tránsito, clínicamente de carácter grave, tiempo de curación de 180 días con igual periodo de incapacidad laboral. El segundo peritaje corresponde a una citada de nombre Daniela Salazar Muñoz, de 17 años, domiciliada en la comuna de Perquenco, comuna de ocurrencia Curacautín, le refirió a la Dra. Nass participación en el volcamiento de un bus el día, 04/10/19, aproximadamente a las diez horas, fue derivada al hospital de Victoria donde estuvo hospitalizada por algún tiempo y finalmente se le diagnosticó fractura de clavícula derecha y una fractura de la tercera y cuarta costilla derecha, la Dra. Nass concluyó que la lesiones presentada son compatibles con la acción de un elemento contundente explicable por un accidente de tránsito, clínicamente de carácter grave y sanan en 45 a 60 días con igual período de incapacidad escolar y en este caso sin dejar secuelas. Tercer peritaje realizado corresponde a una adolescente de nombre Soraya del Pilar Moreno Avilés, de 17 años, domiciliada en la comuna de Perquenco, también indica como comuna de ocurrencia del accidente Curacautín, a la anamnesis entregada la Dra. Nass, indicó fue derivada al hospital de Victoria luego de múltiples exámenes se le diagnosticó una contusión en el hombro derecho y la fractura de la tercera y cuarta costilla del costado derecho al momento de ser periciada por la Dra. Nass no presentaba ningún tipo de dolor o alteración funcional de las extremidades por lo tanto la Dra., concluyó que las lesiones son compatibles por la acción de elemento contundente, clínicamente de carácter grave y sanarán en 45 a 60 días con igual periodo de incapacidad escolar.

A continuación la fiscalía incorporó al sistema de audio los siguientes documentos: hojas de atención de urgencia de lesiones menos graves y leves de octubre 2019 correspondiente a las siguientes víctimas y sus respectivos certificados de nacimiento: 1) Dania Acuña Rivas, diagnostico herida de cuello cabelludo, fractura de la rótula; 2) de Nicolás Cárdenas Neculhueque, Hospital de Curacautín, fractura expuesta pie



derecho, fractura miembro inferior, pronóstico médico grave; 3) de Valentina Pitriqueo Huenuhueque, fractura miembro inferior, lesiones de carácter grave; 4) de Daniela Labrin Martínez, certificado/constancia lesiones, hospital de Victoria, pronóstico grave, fractura columna cervical, fractura escapula derecha, fractura costal derecha; 5) certificado/constancia de lesiones de Fabián Salgado Sandoval, pronóstico grave, lesión traumática, fractura lumbar, hematoma sacro iliaco, fractura humero derecho, Hospital de Victoria; 6) hoja de atención urgencia hospital de Curacautín de Fabián Salgado Sandoval, traumatismo por aplastamiento del tórax, del abdomen, de la pelvis con miembros, se solicita exámenes complementarios; 7) constancia de lesiones de Matías Alarcón Rivas, hospital de Victoria, lesiones traumáticas, fractura del margen anterior de la plataforma vertebral superior; 8) hoja de atención de urgencia emanada hospital Curacautín de Alejandro Huenuhueque Palacios, fractura de patela derecha, fractura de rotula; 9) hoja de atención de urgencia hospital de Curacautín de Soraya del Pilar Moreno Avila, contusión hombro derecho, carácter de lesión en estudio; 10) certificado constancia de lesiones de Felipe Hernández Purrán, lesión traumática, fractura cuerpo vertebral, contusión temporal izquierda, hospital de Victoria; 11) constancia de lesiones de Daniela Salazar Muñoz, lesión traumática, fractura clavícula derecha, fractura lera costilla derecha, hospital de Victoria; 12) hoja de atención de urgencia de Giancarlo Medina Aravena, observación fractura 4to y 5to en mano derecha; 13) formulario atención de urgencia hospital de Lautaro correspondiente a Angel Benjamín Delgado Norambuena lesión erosiva sobre región glútea, lesiones erosivas, de mediana gravedad; 14) de Geraldine Delgadillo Salgado, hoja de atención de urgencia, hospital de Curacautín, diagnostico traumatismo cervical. A continuación el fiscal afirmó que la documental siguiente da cuenta de lesiones leves, así, 15) Geraldine Delgadillo Salgado se indica poli-contusa de carácter leve; 16) hoja atención de urgencia de Annia Morales Gutiérrez, contusión cervical, lesiones de carácter reservado, en



documento emanado Hospital Victoria se indica lesión leve; 17) hoja atención de urgencia de Hospital de Curacautín y corresponde a Esteban Cayul Colicoy, contusión de rodilla leve; 18) hoja atención de urgencia de Denys Chicao Fuentealba, emanada Hospital Curacautín, contusión rodillas, leves; 19) de Leonardo Concha Cheuquelén, poli-contuso, leve; 20) hoja atención de urgencia correspondiente a Hans García Caniumil, dolor cervical lumbar, carácter leve, observación sospecha trauma raqui-medular, hospital de Victoria, posteriormente en hoja de atención de urgencia de hospital Victoria indica contusión occipital leve, contusión torácica leve, contusión dorsal leve; 21) hoja atención urgencia Débora Huaquil Millapán, traumatismo superficial del cuero cabelludo leve; 22) hoja atención de urgencia hospital de Curacautín de Yaciara Maldonado González, contusión de lumbro sacra y de la pelvis, en documento siguiente se pronostica lo anterior como leve; 23) hoja de atención de urgencia hospital de Victoria de Joaquín Neculmán Huecho, presentaba contusión de la muñeca y mano de carácter leve; 24) hoja atención urgencia hospital de Curacautín de Nathaly Niefergolt, poli-contusa, herida cortante cuero cabelludo, mano izquierda, herida erosiva en dorso mano derecha, esguince tobillo bilateral, en otro documento se indica pronóstico leve de sus lesiones; 25) hoja atención de urgencia hospital Curacautín, de Joaquin Pardo Millacoy, contusión pierna izquierda leve; 26) hoja atención urgencia hospital de Curacautín correspondiente a Alisson Pereira Curilén, contusión facial, sin calificación, en otro documento se indica como pronóstico de dichas lesiones leves; 27) hoja atención de urgencia de Patricio Poblete Sanhueza, contusión del codo, lesión leve; 28) hoja de atención de urgencia emanada hospital Curacautín correspondiente a Francia Villa Paillán, diagnostico contusión de cadera derecha, no consigna calificación en otro documento se acompaña certificado constancia de lesiones hospital de Curacautín, pronostico medico leve y del tipo contusional; 29) formulario de atención de urgencia de Jessica Paillal Colli, TEC de carácter leve,



hospital de Lautaro; 30) formulario de atención de urgencia hospital de Lautaro correspondiente a Antonia Ortega Maldonado presenta lesión de carácter leve, contusión pierna izquierda; 31) hoja de atención urgencia hospital de Victoria corresponde a Carmen Pinilla Melinao, policontusa, heridas abrasivas manos; 32) documento emanado hospital de Victoria de Nathaly Rañinao Montre, leves contusional; 33) constancia de lesiones emanado hospital Victoria de Constanza Calderón Moreno, lesión contusional leve; 34) hoja atención de atención urgencia de Jémina Cheuquel Catrileo, contusión rodilla derecha leve; 35) hoja atención de urgencia de Dylan Saavedra Moya, diagnostico traumatismo superficial de cuero cabelludo; 36) certificado de constancia de lesiones de Krisna Salazar Montanares hospital de Victoria, fractura nasal, herida contusa nasal, de carácter grave. Asimismo incorporó los correspondientes certificados de nacimientos de Esteban Cayul Colicoy, nacido el 30/12/2003; Denny Chicao Fuentealba, nacida 15/06/2004; Leonardo Concha Cheuquelén, nacido el 26/09/2001, de Hans Garcias Cañumir, nacido el 06/05/2002; de Débora Huaquil Millapán, nacida el 31/07/2002; Yaciara Maldonado González, nacida 26/05/2003; de Joaquín Neculmán Huecho, nacido el 05/08/2003; de Nathaly Niegerfolt, nacida el 17/11/2001; de Joaquin Pardo Millacoy, nacido el 18/06/2004; de Alisson Pereira Curilén, nacida el 13/05/2004; de Patricio Poblete Sanhueza, nacido el 07/10/2001, de Dylan Saavedra Moya, nacido el 09/06/2003; de Fabián Salgado Sandoval, nacido el 25/07/2002, de Francia Villa Paillán, nacida el 21/03/2002; de Jessica Paillal Colli, nacida el 02/09/2003; de Antonia Ortega Maldonado, nacida el 11/01/2002; de Felipe Hernández Purrán, nacido el 13/10/2003; de Daniela Salazar Muñoz, nacida el 07/11/2003; de Carmen Pinilla Melinao, nacida el 30/06/2004; de Matías Alarcón Rivas, nacido el 22/10/2003, de Krisna Salazar Montanares, nacida el 29/09/2001; de Nathaly Rañinao Montre, nacida el 31/10/2001; de Constanza Calderón Moreno, nacida el 15/11/2002; de Jémina Cheuquel Catrileo, nacida el 22/07/2003; de Alejandro Huenuhueque Palacios, nacido el 06/07/2002; de Angel Delgado Norambuena,



nacido el 13/12/2003; de Valentina Pitriqueo Huenuhueque, nacida el 22/12/2003; de Nicolás Cárdenas Neculhueque, nacido el 19/11/2002; de Dania Acuña Rivas, nacida el 25/03/2002; de Soraya Moreno Avila, nacida el 26/04/2001; de Annia Morales Gutiérrez, nacida el 11/12/2004; de Giancarlo Medina Aravena, nacido el 28/06/2002, de Geraldine Delgadillo Salgado, nacida el 17/02/2002.

DUODÉCIMO: Qué, las pruebas consignadas precedentemente no han sido desvirtuadas por otra prueba en contrario por manera que los dichos de los testigos y peritos aparecen imparciales y fiables, de otra parte la documental no ha sido objeto de controversia respecto de su forma ni contenido, consecuentemente dichas probanzas han alcanzado el estándar de credibilidad que exige la norma contenida en el artículo 297 del Código Procesal Penal, de consiguiente han producido convicción en los jueces que permiten tener por acreditados como hechos incontrastables, más allá de toda duda razonable, los que se dirán a continuación. Y, con estos mismos elementos de juicio, que se dan por reproducido, ha quedado superada la presunción de inocencia de que gozaba el justiciable - Benjamín Toledo Ibarra - legal y constitucionalmente.

a). En efecto, el día 04 de Agosto de 2019, aproximadamente a las 10:40 horas, Benjamín Toledo Ibarra condujo el bus, marca Mercedes Benz, PPU.VG2978-6, a una velocidad no razonable ni prudente con respecto al diseño y configuración de la vía que enfrentaba, correspondiente a una curva hacia la izquierda con pendiente descendente, la que se ubica a la altura del km 40 de la ruta CH.181 de la comuna de Curacautín, perdiendo el control y maniobrabilidad del móvil, chocando contra la barrera de contención existente en el lugar y luego volcando. A consecuencia de este hecho y producto de las lesiones sufridas, fallecieron en el lugar los pasajeros Yasmin Córdova Zapata, Benjamín Álvarez Cifuentes y Marcela Garrido Ñanco. Por su parte resultaron con lesiones constatadas y calificadas clínicamente de carácter grave los pasajeros Dania Acuña Rivas, Nicolás Cárdenas Neculhueque, Valentina Pitriqueo Huenuhueque, Daniela Labrín Martínez, Fabián



Salgado Sandoval, Sebastián Huenuhueque Palacios, Krisna Salazar Montanares, Matías Alarcón Rivas, Soraya Moreno Ávila, Felipe Hernández Purrán, Daniela Salazar Muñoz. Con lesiones calificadas clínicamente como menos graves, los pasajeros Giancarlos Medina Aravena y Ángel Delgado Norambuena. Resultaron con lesiones calificadas como clínicamente de carácter leve, los pasajeros Geraldine Delgadillo Salgado, Annia Morales Gutiérrez, Estebal Callul Colicoy, Denys Chicao Fuentealba, Leonardo Concha Cheuquelén, Hans García Caniumil, Débora Huequil Millapán, Yaciara Maldonado González, Joaquín Neculmán Huecho, Nataly Niefergolt Arratia, Joaquín Pardo Millacoy, Alissón Pereira Curilen, Patricio Poblete Sanhueza, Francia Villa Paillán, Yesica Paillál Colli, Antonia Ortega Maldonado, Carmen Pinilla Melinao, Nataly Rañinao Montre, Constanza Calderón Moreno, Dilan Saavedra Molla, Jémína Cheuquel Catrileo.

b). Que, los hechos así establecidos resultan constitutivos de los siguientes delitos culposos a saber, cuasidelito de homicidio, cuasidelito de lesiones graves, cuasidelito de lesiones menos graves, cuasidelito de lesiones leves de las personas mencionadas en el acápite precedente que damos por reproducido en este enunciado, previstos y sancionados en el artículo 490 N° 1 y 2 en relación al artículo 492, ambos del Código Penal, en el primer caso con la pena de reclusión o relegación menores en su grados mínimos a medio cuando el hecho importare crimen, cuyo es el caso sub-lite, y con reclusión o relegación menores en sus grados mínimos o multa de once a veinte unidades tributarias mensuales cuando importare simple delito, como lo es en el segundo y tercer caso, desde que el actuar del acusado, Benjamín Toledo Ibarra, resultó imprudente al no estar atento a las condiciones del tránsito y con infracción de reglamento, infracciones que se encuentran en una relación de causa a efecto con la muerte, lesiones graves, menos graves y leves de las víctimas ya individualizadas precedentemente, resultado producido aunque no querido, previsible y evitable si el acusado Benjamín Toledo Ibarra hubiere sido cuidadoso en su actuar y respetuoso de la



legislación del tránsito, más, su falta de cuidado le impidió evitar el resultado típico que debió representarse. Entonces su imprudencia fue temeraria y producto de esa conducta culposa causó los efectos dañosos que se han detallado en el cuerpo de esta sentencia.

Que, las infracciones detalladas tienen una relación directa de causalidad entre esa imprudencia y el resultado dañoso.—

Se desestimaré, en consecuencia, la tesis de los acusadores, en cuanto a que estos hechos constituirían sendos delitos de homicidio y lesiones de diversa consideración, por afirmar tales litigantes que, en este caso, el acusado habría obrado con dolo eventual. Tal como se precisó en los motivos anteriores, no se advierten elementos probatorios que demuestren la concurrencia de tal elemento constitutivo del delito, desde el momento que no se pudo demostrar que el acusado hubiese tomado efectivo conocimiento de los reproches que diversos pasajeros hacían respecto del exceso de velocidad. Por el contrario, lo único acreditado a este respecto es que el conductor se encontraba separado del resto de los pasajeros por una puerta, según dichos de los propios testigos de cargo, y que estos últimos, si bien reconocieron comentar entre ellos o con la profesora el exceso de velocidad, ninguno de ellos se dirigió al conductor para representarle tal situación, no compareciendo a estrados a declarar ninguno de los profesores tampoco, únicos que podrían haber aportado los antecedentes necesarios para tener por demostrada esta hipótesis fáctica. En este orden de razonamiento, sólo se acreditó que el acusado actuó de manera imprudente, al superar la velocidad permitida por el diseño de la ruta, pero ninguna prueba se aportó que permitiera demostrar que tal riesgo adicional le resultara indiferente, puesto que incluso momentos antes de volcar, realizó una evidente maniobra de evasión, destinada a evitar el accidente, maniobra que aparece claramente consignada en el informe planimétrico expuesto por el perito de la SIAT, todo lo que descarta la existencia del dolo alegado por los acusadores.



DÉCIMO TERCERO: Que, la teoría del caso y la prueba de la defensa que se detallará continuación será desestimada de plano por las razones que se puntualizan a continuación, en efecto, su contenido no tiene relación con el argumento planteado en los alegatos de apertura y cierre por parte del defensor, esto es, que el siniestro ocurrió por un desperfecto en el sistema de frenos del bus PPU.VG2078-6 que llevó al conductor a estrellarse contra la barrera de contención para finalmente volcarse, sin embargo la documental dice relación con antecedentes ajenos a esa proposición fáctica desde que ninguno de dichos instrumentos se refiere al desperfecto mecánico en el sistema de frenos del bus PPU.VG2078-6 alegado por el defensor como elemento central de su tesis para exculpar de la acusación que ha sido objeto su defendido sino que dan cuenta de diversas circunstancias no ventiladas en este adversarial a saber, factura de venta, certificado de revisión técnica, certificado de emisiones de gases, seguro obligatorio, copia permiso de circulación todas correspondientes al bus señalado, discordancia en su permiso de circulación, certificado de inscripción y anotaciones vigentes en el registro de vehículos motorizados, certificado de multas de tránsito no pagadas, autorización de servicio de transporte privado, un sumario administrativo a la P.R.T. de Los Ángeles, antecedentes de una licitación por el INJUV, certificado histórico de cotizaciones previsionales de Benjamín Toledo Ibarra. Entonces como se viene reseñando dichas probanzas para afianzar su tesis nos han resultado insustanciales para valorarlos a favor o en contra de los argumentos planteados por el defensor por las razones anotadas en este acápite. Y, por las mismas razones se desestima la pericia del experto Juan Moreno Morales, pero hay más que decir a este respecto, sus conclusiones no estuvieron revestidas de la suficiente calidad para refutar la pericia evacuada por la SIAT de carabineros, lo anterior pretender desvirtuar la experticia referida mediante un análisis comparativo de su metodología y conclusiones resulta improcedente al no tener contacto con la gente, al efecto, no



fue al lugar del accidente, no sabe si existe o no señalética en el lugar del siniestro, no reviso el bus PPU VG2078-6 motivo de este siniestro, no se entrevistó con el conductor, no efectuó un intercambio de opiniones inter-pares para depurar su información, etc. por todas estas razones rechazamos este peritaje por resultar insubstancial para el esclarecimiento de los hechos debatidos en este contradictorio y fundamento de sus alegaciones.

PRUEBA DESESTIMADA.

Del testigo de la fiscalía Pablo Brandt Torres dado que señala como horario del accidente a las 12:00 horas, no obstante que se determinó a través de todos los elementos de juicio que ocurrió las 10:40 horas, por manera que, no sabemos de qué accidente nos está declarando, existiendo duda razonable para tener por evidente sus aseveraciones, ya que el testigo fue impreciso, no tenía claridad de horas, ni del trayecto ni lo que vio luego de ocurrido el accidente, presentando una versión que tiene corroboración con ninguna de las otras entregadas por los demás testigos.

También desestimamos los dichos de los testigos Verónica Zapata Albornoz, Carlos Bobadilla Molina, Alda Zapata Yacapán, Marta Ñanco y Lilian Nenuhueque, en cuanto tomaron conocimiento de los hechos sub-lite una vez que ya habían ocurrido demostrando con ello que no son un aporte para el esclarecimiento de los hechos sub-júdice, sus testimonios de oídas, no fueron debidamente corroborados unos con los otros para darle la debida consistencia por sí mismas. Finalmente el testigo Luis Muñoz Rail se refirió a hechos distintos a los sostenidos por quien lo presentó como prueba para servir de fundamento a su teoría del caso.

DÉCIMO CUARTO: Que, en la audiencia contemplada en el artículo 343 del Código Procesal Penal el Ministerio Público incorporó extracto de filiación y antecedentes del acusado el que se encuentra exento de anotaciones pretéritas, acreditándose así la minorante invocada en el libelo acusatorio, conforme a lo cual será acogida la circunstancia



atenuante 6º del artículo 11 del Código Penal. A continuación señaló que la sanción a aplicar debía aumentarse en dos grados en virtud del artículo 351 inciso 2do. del Código Procesal Penal. Y, en consecuencia solicitó se graduara el castigo en cinco años de presidio menor en su grado máximo, además, suspensión de la licencia de conducir por dos años y costas de la causa, sanción a la cual se adhirieron íntegramente los querellantes particulares, sin añadir nada a ese respecto.

Por su parte la defensa señaló que debía sancionarse a su representado de acuerdo con el artículo 75 del estatuto del ramo y que efectivamente le beneficiaba la aminorante de su irreprochable conducta pretérita acreditada con su extracto de filiación, sin mácula. De otra parte le beneficiaba la atenuante contemplada en el artículo 11 N° 9 del estatuto del ramo, pues, por haber colaborado con su declaración en el esclarecimiento de los hechos sub-lite. Por otro lado incorporó informe social que da cuenta del arraigo social del encartado, de su familia nuclear y su actividad laboral para los fines correspondientes, esto es, acceder a una pena sustitutiva.

Que, los sentenciadores desestiman la invocación por parte de la defensa de la minorante contemplada en el artículo 11 N° 9 del Código Penal, esto es, haber colaborado sustancialmente al esclarecimiento de los hechos sub-júdice, toda vez que, no basta que declare el imputado acerca del desarrollo de los hechos, desde que, invoca como causa del accidente el mal funcionamiento de los frenos, cuestión que no se probó durante la litis, de forma que su declaración ha resultado insubstancial y está lejos de servir para el esclarecimiento de los hechos ventilados en este adversarial.

Al respecto, cabe mencionar que se trata de una circunstancia que debe determinarse caso a caso y haciendo una valoración sobre el real aporte probatorio realizado por el acusado, es decir, no basta ni se configura automáticamente cuando el imputado presta declaración, ni tampoco cuando hace alusión a los hechos investigados, se requiere de una aportación sustancial a la develación de los hechos, el



estándar entonces, va más allá de la simple disposición a cooperar, pues el reconocimiento de la aludida minorante conlleva la obtención de un beneficio procesal relevante de modo tal que para que sea reconocida en favor de un imputado, deben concurrir los requisitos de su procedencia y tal como lo ha sostenido la Excma. Corte Suprema de Justicia aquella procede únicamente en el evento que la colaboración del inculpado *“haya sido decisiva para la clarificación del suceso, de manera tal que la cooperación a que alude la norma consista en una disposición total, completa y permanente de contribución al esclarecimiento de los hechos, en todas las etapas del proceso, de suerte que los datos aportados, en todos sus aspectos, tanto respecto de los partícipes, los medios y forma de comisión del ilícito y las circunstancias mismas que lo rodearon, sean perfectamente concordantes con los demás antecedentes reunidos en el juicio”*.¹

En el ámbito local, la I. Corte de Apelaciones de Temuco, en recientes fallos se ha referido a la configuración de la citada atenuante, señalando que: *“la redacción actual de esta minorante requiere la existencia de un aporte a la investigación por parte del imputado, que contribuya de manera determinante o decisiva al esclarecimiento del delito lo que supone constatar la veracidad de la información, sin que sea posible reconocerla en casos de declaraciones puramente distractoras o irrelevantes. En efecto la sustancialidad de la colaboración requiere que ella modo considerable, sino decisivo, aporte a la aclaración del delito que se investiga. Así por lo demás lo dejó claro la Comisión de Legislación y Justicia del Senado, lo que se manifiesta también en haber considerado como modelo el Código Penal austriaco del año 1.974, que concibe como atenuante, también con un alto estándar de procedencia: “cuando el autor mediante su declaración ha contribuido esencialmente al descubrimiento de la verdad”. Además, esa colaboración debe ser oportuna, en términos de*

¹ CORTE SUPREMA Rol 2146-2008.



referir antecedentes nuevos o desconocidos para la investigación".²

Dicho razonamiento ha sido ratificado en los autos ROL 1045-2020, en los que se reconoce que la sola aceptación de un procedimiento abreviado, o la declaración prestada en juicio, luego de ya constar acusación en su contra y sin que en la misma se reconozca con claridad los hechos imputados, no es posible dar por configurada dicha atenuante.

En la especie, la versión dada por el acusado no tuvo ningún impacto en la investigación que se perfeccionó sin la necesidad de su declaración; en definitiva, el acusado no entregó elementos probatorios que no hayan sido conseguidos con el mérito de las diligencias policiales, de manera que su aporte fue irrelevante si se estima que existió, por lo que no se configura ni la colaboración ni la sustancialidad de la misma, ello conforme a la apreciación de este tribunal, en los términos compartidos en la Excm. Corte Suprema, en autos ROL N°18326-2022.

En el mismo sentido, constan los fallos de la Ilma. Corte de Apelaciones de Temuco, del presente año, ROL 7-2022, del 10 de febrero de 2022; ROL 24-2022, de fecha 16 de febrero de 2022; 97-2022 de fecha 11 de marzo de 2022. Por estas razones se rechazará la alegación de la defensa sobre la atenuante invocada.

14º. Que, en la especie, deberá rechazarse la petición de la Fiscalía en orden a dar aplicación a la regla de determinación de pena del artículo 351 del Código Procesal Penal, pues en esta materia hay que tener presente que existen diversos regímenes para tales efectos:

a) La acumulación material de penas del artículo 74 del Código Penal, que implica la suma individual de cada una de las penas procedentes.

² CORTE DE APELACIONES DE TEMUCO, SENTENCIA ROL 163-2020 de fecha 31 de marzo de 2020.



b) La acumulación jurídica del inciso primero del artículo 351 aplicable en caso de que se trate de delitos de la misma especie.

c) La acumulación jurídica del inciso segundo del artículo 351 que opera en caso de que no se puedan estimar los distintos delitos como uno solo.

d) En doctrina existe en general una cuarta opción de determinación de penas, de absorción agravada o aspiración conforme al artículo 75 del Código Penal.

En el presente caso, no estamos en presencia de una hipótesis de reiteración concursal, concurso real, que presupone que, en contra del imputado la petición de pena por varios delitos independientes, lo que permite la posibilidad de juzgamiento bajo la figura de la reiteración. Así, siguiendo al profesor Mañalich en esta materia, es posible identificar dos regímenes penológicos diferentes en los incisos primero y segundo del artículo 351 del Código Procesal Penal; procediendo el primero cuando estemos frente a una pluralidad de delitos que puedan ser estimados como uno solo, caso en el cual la pena a imponer será la correspondiente a este hecho punible unificado, ficticiamente constituido, sometida a una exasperación consistente en un aumento de uno o dos grados. Por su parte, la aplicabilidad del régimen del inciso segundo depende justamente de que esa unificación ficticia no sea posible debido a la naturaleza de los hechos punibles concurrentes, en cuyo caso ha de imponerse la pena prevista para aquel hecho que, “con las circunstancias del caso, tuviere asignada una pena mayor”, debiendo ésta, asimismo, experimentar un aumento en forma de exasperación de uno o dos grados, según fuere el número de los delitos.

En el caso sublite, estamos frente no a una reiteración de delitos, sino que frente a un solo hecho que ha provocado una serie de consecuencias penales respecto de diferentes víctimas, esto es, por definición un concurso ideal de hechos punibles por cuanto una sola circunstancia de hecho ha derivado en la existencia de cuatro cuasidelitos, uno de homicidio, otro de



lesiones graves, otro de lesiones de mediana gravedad, otro de lesiones leves, los que claramente configuran tipos penales que se han materializado a consecuencia de un mismo hecho, entonces corresponde aplicar lo dispuesto en el artículo 75 del Código Penal – compartiéndose la tesis de la defensa en esta parte - sancionando al encartado con la pena mayor asignada al cuasidelito más grave, de acuerdo a ello la pena que corresponde aplicar es la mayor asignada al cuasidelito de homicidio, esto es, reclusión o relegación menor en su grado medio conforme lo dispone el artículo 490 N° 1 del Código Penal por tratarse de un hecho que de mediar malicia sería constitutivo de crimen, pero como le beneficia una atenuante y no hay agravantes que considerar a su respecto el tribunal está impedido de imponer el grado máximo quedando la sanción situada en el tramo alto del minimum de dicha plataforma sancionatoria, así, en razón de la extensión del mal causado en relación a la entidad de los bienes jurídicos lesionados, las secuelas con que varias de las víctimas resultó y al número de las mismas, tomando en cuenta, asimismo, que a consecuencia de la negligencia o imprudente conducta del acusado provocó secuelas graves a varias de las víctimas, privando de la vida a otras, resulta del todo prudente imponer la sanción accesoria en el máximo legal.

En el ámbito de la procedencia de penas sustitutivas, habiéndose establecido el margen penal aplicable, cabe señalar que en la especie, conforme a lo establecido en el artículo 4 de la Ley 18.216:

- a) La pena privativa o restrictiva de libertad que se impondrá en la sentencia no excede de tres años.
- b) El penado no ha sido condenado anteriormente por crimen o simple delito.
- c) Si los antecedentes personales del condenado, su conducta anterior y posterior al hecho punible y la naturaleza, modalidades y móviles determinantes del delito permiten presumir que no volverá a delinquir.



d) Conforme a las circunstancias indicadas en las letras b) y c) precedentes hacen innecesaria una intervención o la ejecución efectiva de la pena.

Motivos por los cuales, cumpliéndose expresamente con los requisitos legales, se concederá la pena sustitutiva de remisión condicional de la pena, por el mismo tiempo de la condena, debiendo cumplir con cada una de las condiciones reguladas en el artículo 5 de la citada Ley N°18.216.

Por estas consideraciones y visto además lo dispuesto por los artículos 1, 3, 5, 11 N° 6, 15 N° 1, 18, 21, 24, 26, 30, 50, 67, 68, 69, 75, 490 N° 1 y 2 y 492 del Código Penal; 106, 167 N° 2 ley 18.290; 1, 4, 48, 295, 297, 340, 341, 342, 343, 344 del Código Procesal Penal, artículo 4° de la ley 18.216, **se declara:**

I.- Que, se **CONDENA** a la acusado **BENJAMÍN TOLEDO IBARRA**, ya individualizado, al cumplimiento de la pena de **OCHOCIENTOS DIECISIETE DÍAS DE RECLUSIÓN MENOR EN SU GRADO MEDIO**, a la accesoria suspensión de cargo u oficio público durante el tiempo de la condena, a la accesoria especial de suspensión licencia de conducir por el término de dos años, debiendo oficiarse al Registro Nacional de Conductores que depende del Servicio Registro Civil para comunicar lo resuelto y tomen conocimiento de la suspensión de la licencia de conducir del sentenciado, **SIN COSTAS** por haberse recalificado jurídicamente los hechos, como autor de sendos cuasidelitos de homicidio, cuasidelito de lesiones graves, menos graves y leves de las personas que da cuenta el auto de apertura en su apartado primero, las que se dan por reproducidas cumplidamente en esta parte, ocurrido el día 04/10/2019, aproximadamente a las 10:40 horas, a la altura del km 40, de la ruta CH.181, comuna de Curacautín.

II.- Cumpliendo el condenado con los requisitos establecidos en el artículo 4 de Ley 18.216, se le sustituye la pena impuesta por la de remisión condicional, por el tiempo de la condena, debiendo cumplir con las condiciones y exigencias establecidas en el artículo 5 letras a), b) y c) de dicho



cuerpo legal, para el desarrollo y cumplimiento de dicha pena sustitutiva y presentarse en el Centro de Reinserción Social de Gendarmería de Chile, dentro de los 10 días siguientes a que esta sentencia quede ejecutoriada.

III.- Si la pena sustitutiva le fuere revocada, le servirá de abono el tiempo que ha permanecido privado de libertad en esta causa: detenido desde el 05 de octubre de 2019 hasta el 18 de diciembre del mismo año; con arresto domiciliario nocturno a contar del 18 de diciembre de 2019 hasta el 08 de abril de 2021. El juzgado de ejecución deberá, además, calcular el número de horas efectivas que le sirven de abono por la modificación de la medida de arresto nocturno a partir del 08/04/2021 cambiándose el horario de arresto desde las 22:00 horas a las 06:00 del día siguiente, así consta en el apartado sexto del auto de apertura.

IV.- Se accede a lo pedido por la defensa en orden a aplicar lo previsto en el artículo 38 de la ley 18.216 por estimar estos sentenciadores que la norma resulta imperativa para el caso de personas que no hubieren sido condenadas anteriormente por crimen o simple delito para lo cual una vez ejecutoriada la presente sentencia deberá oficiarse por el Tribunal de Garantía al servicio de Registro Civil para tales efectos.

En su oportunidad cúmplase con lo dispuesto en el artículo 468 del Código Procesal Penal y 113 del Código Orgánico de tribunales.

Devuélvase la documental.

Remítase formato digital de la presente sentencia por la Unidad de Administración de Causas a los correos electrónicos que los intervinientes hayan registrado en el Tribunal.

Regístrese.

Redacción a cargo del juez *Luis Torres Sanhueza*.

R.U.C.: 1901072463-8

R.I.T.: 116-2022

Códigos: 901 y 905



Pronunciada por los jueces del Tribunal de Juicio Oral en lo Penal de Temuco, **Leonel Torres Labbé**, presidente, **Luis Torres Sanhueza** y **Patricia Abollado Vivanco**.





Este documento tiene firma electrónica
y su original puede ser validado en
<http://verificadoc.pjud.cl>

Código: RDEXCLJKS