

MINISTERIO PÚBLICO CON ROBERTO ALEJANDRO CASTRO GARRIGA

RUC : 1800191817-2

RIT : 15-2020.

DELITOS: Conducción de vehículo motorizado en estado de ebriedad con resultado de muerte, lesiones graves, menos graves y daños.

Ovalle, dieciocho de abril de dos mil veintidós.

VISTOS Y CONSIDERANDO:

PRIMERO: Que los días cuatro, cinco, seis, siete y ocho de abril del presente año, ante la segunda sala del Tribunal de Juicio Oral en Lo Penal de Ovalle constituida por los Jueces Titulares don Claudio Andrés Weishaupt Milner, quien presidió, doña Ana Karina Hernández Muñoz y don Rubén José Bustos Ortiz, se llevó a efecto la audiencia de juicio oral en esta causa Rit: N°15-2020, seguida en contra de **Roberto Alejandro Castro Garriga**, chileno, soltero, estudió hasta 3° medio, realiza labores múltiples canta rancheras, cuida un cultivo de limones predio, maneja camiones, lo apodan o conocen como “Ballero” cédula nacional de identidad N°16.324.478-0, nacido con fecha 26 de marzo de 1986, 37 años, domiciliado en calle Paula Jaraquemada N° 776, Población Fray Jorge, comuna de Ovalle.

Fue parte acusadora en este juicio, el Ministerio Público, representado por el Fiscal Adjunto don **Jaime Rojas Maluenda**, con domicilio en Independencia N°604, comuna de Ovalle.

Por su parte, la defensa del acusado Roberto Alejandro Castro Garriga, fue asumida en esta causa por el abogado Defensor Particular, don **Jorge Alvarado Ramírez**, correo electrónico alvajorge1475@gmail.com, con domicilio en calle Arauco n° 220, comuna de Ovalle.

SEGUNDO: Que el Ministerio Público fundó la acusación, según se lee en el auto de apertura de juicio oral, en los siguientes hechos:

“ El día 24 de Febrero de 2018, alrededor de las 21:00 horas, en circunstancias que el acusado Roberto Alejandro Castro Garriga, conducía no atento a las condiciones de tránsito del momento y en estado de ebriedad, con una dosificación de 0,83 gramos por mil de alcohol en la sangre, el vehículo tipo automóvil, marca Nissan, modelo Sentra II S Saloon 1.6, color rojo, P.P.U. SS-3558, por la Ruta D-43 en dirección al Sur Poniente, esto es, en dirección La Serena-Ovalle y al llegar a la altura del Kilómetro 20,6 (aprox. a la altura del cruce de la Minera Delta), conduciendo además con las luces apagadas y a alta velocidad, procedió a realizar una maniobra antirreglamentaria de adelantamiento traspasando el eje central de la calzada, obstruyendo la normal circulación, chocando con el vehículo tipo camioneta marca Mazda, modelo B 2000 Crew Cab, color blanco, P.P.U. KE-

2360 conducido por la víctima, don Juan Antonio Peña González, y cuyo acompañante era la también víctima, doña Marcelina de los Ángeles Elgueda Cortes, para luego el vehículo conducido por el acusado, por proyección chocó con una barrera de contención y colisiona al vehículo tipo camioneta marca Chevrolet, modelo Luv D Max HR 3.0, color Plateado, P.P.U. BBCB-57, conducido por la víctima, doña Yusely Maribel Díaz Quiroga. Del mismo modo, el vehículo tipo camioneta marca Mazda, modelo B 2000 Crew Cab, color blanco, P.P.U. KE-2360 producto del choque del vehículo conducido por el acusado y, específicamente, por la proyección del impacto, choco al vehículo tipo automóvil marca Chevrolet modelo Sail, color Blanco, P.P.U. FXKS-12 conducido por la víctima, don Cornelio Orlando Portilla Olivares, y cuyos acompañante eran las también víctimas, doña Teresa Isabel Ceballos López, Yojhans Alexander Portilla Ceballos y Nicolás Esteban Portilla Ceballos, chocando este último vehículo luego con una barrera de contención. A consecuencia de lo anterior, las víctimas referidas de estos antecedentes resultaron:

Juan Antonio Peña González, resulto Policontuso, lesiones de mediana gravedad.

Marcelina de los Ángeles Elgueda Cortes, resulto Policontusa, lesiones de mediana gravedad.

Cornelio Orlando Portilla Olivares, resulto fallecido producto de un politraumatismo complicado, compatible con accidente de tránsito, colisión.

Teresa Isabel Ceballos López, resulto Policontusa, lesiones de mediana gravedad.

Yojhans Alexander Portilla Ceballos, resulto con Luxo fractura en tobillo derecho, lesiones de carácter graves.

Nicolás Esteban Portilla Ceballos, resulto Policontuso, lesiones de mediana gravedad.

También, producto de lo anterior, todos los vehículos involucrados conducidos por las víctimas resultaron con daños relevantes en sus respectivas estructuras.”

En opinión del Ministerio Público los hechos configuran un delito de **conducción en estado de ebriedad con resultado de muerte, lesiones graves, menos graves y daños** respecto de Cornelio Orlando Portilla Olivares (muerte) y Yojhans Alexander Portilla Ceballos (lesiones graves), Juan Antonio Peña González, Marcelina de los Ángeles Elgueda Cortes, Teresa Isabel Ceballos López y Nicolás Esteban Portilla Ceballos (estos últimos cuatro con lesiones menos graves), y Yusely Maribel Díaz Quiroga (daños) respectivamente en concurso ideal, previstos y sancionados en el artículo 196 incisos 1º, 2º y 3º de la Ley n° 18.290, en relación con los artículos 108, 109, 110, 111 y 143 del mismo cuerpo legal, encontrándose el ilícito en grado de **consumado** y se le atribuye participación en calidad de **autor inmediato y directo** conforme a lo dispuesto en el artículo 15 n° 1 del Código Penal.

En cuanto a las circunstancias modificatorias de la responsabilidad penal estima que respecto del acusado Castro Garriga, no concurren circunstancias modificatorias de responsabilidad penal.

El Ministerio Público solicita que se condene al acusado, a la pena de diez (10) años de presidio mayor en su grado mínimo, multa de 20 unidades tributarias mensuales, a las accesorias legales de inhabilitación absoluta perpetua para cargos y oficios públicos y derechos políticos y de la inhabilitación absoluta para profesiones titulares mientras dure la condena; la accesoria de inhabilitación perpetua para conducir vehículos de tracción mecánica, comiso, y al pago de las costas según lo prescrito en el artículo 45 y siguientes del Código Procesal Penal.

TERCERO: Que el **Ministerio Público** en su **alegato de apertura** solicita una sentencia condenatoria en contra del acusado ya que se acreditará que iba ebrio al momento de la conducción de su vehículo por la ruta D-43. La fecha, hora y lugar será acreditado con la declaración de los testigos y la prueba pericial científica, respecto de la conducta reprochada al acusado, cúmulo de antecedentes que descartarán toda duda razonable en cuanto a la participación, el hecho punible del acusado.

En su **alegato de clausura**, el **Ministerio Público**, sostuvo que de la prueba rendida infiere que las circunstancias, fecha, hora y lugar del hecho fueron establecidos, asimismo el tipo de ruta asfaltada, debidamente demarcada con línea continua, que es un sector de prohibición de adelantamiento, bidireccional, las circunstancias del momento, vehículos que estaban utilizando esta vía, tanto hacia La Serena, como hacia Ovalle. Señala que la ebriedad se acreditó a través de la prueba testimonial y especialmente la pericial 0,83g%^{oo} del encartado. La causa y efecto, somos una ciencia social que apreciamos el por qué se produce un resultado, que es el que se pide que se reproche penalmente. En cuanto a la conducta desplegada sin la cual no se hubiese producido los resultados típicos y anti jurídicos, la conducta sobre las circunstancias detalladas que se den por probadas como: el tipo de ruta, línea demarcada, vehículos transitando esas respectivas vías. Se produce un adelantamiento por el acusado estando ebrio quien inicia una maniobra de adelantamiento en su vehículo Sentra rojo, adelantan una línea continua que le imponía la obligación de no adelantar, que gesta conclusión del testigo don Luis Marcelo, quien iba en la misma dirección hacia Ovalle y en esas circunstancias lo adelanta el encartado por la pista contraria, por la pista izquierda, continúa por la misma pista de circulación contraria, en estado de ebriedad. Doña Teresa, quien iba de copiloto señala esta maniobra de adelantamiento, cuestión que la víctima fallecida de hizo un comentario respecto de la conducta que desplegaba aquel chofer del vehículo de color rojo. Indica que quienes hemos puesto un motor en marcha en una vía que une dos ciudades, cuando efectuamos una

maniobra de adelantamiento aceleramos, podemos llegar a una máxima de la experiencia, que quien adelanta lo hace por la pista contraria y a una velocidad mayor que aquella que desarrolla el resto de los vehículos que adelantamos para consumir este adelantamiento, en estas circunstancias el imputado al iniciar esta maniobra irresponsable, anti reglamentaria en su vehículo y en estado de ebriedad colisiona frontalmente en el tercio medio del lateral izquierdo, el tercio medio de lateral izquierdo del vehículo conducido por don Juan Peña, acompañado de doña Marcelina Elgüeda. Don Juan refiere que él conducía en dirección hacia La Serena, por la ruta D-43, puede apreciar un vehículo de frente lo impacta, si uno lógicamente y acuerdo a las máximas de la experiencia, don Juan se desempeñaba por su vía de circulación, debidamente demarcada, lo mismo que don Cornelio y lo mismo que el vehículo donde iba de copiloto don Luis Marcelo, a consecuencia de lo anterior colisiona seguro refirió el perito de la SIAT y comienzan la consecuencias corresponde a la colisión frontal con el vehículo Mazda, la colisión con la camioneta de Yusely que iba en dirección a La Serena. A consecuencia de la acción del acusado el vehículo Mazda lamentablemente desvía su trayectoria a la pista contraria y se produce el choque con el vehículo de don Cornelio produciéndose su fallecimiento, quien se desplazaba con su familia, su señora y sus dos hijos que iban durmiendo. Esta muerte es atribuible al choque de vehículos, según la médico legista de alto impacto, con todos los efectos de los impactos en su cuerpo que en definitiva le produjeron la muerte aun cuando hubiese sido socorrido oportunamente. Agrega que la defensa levantó el punto de que esto sería ilógico este hecho, pero desde la perspectiva de la ciencia el perito concluyó en base a lo que vio *insitu*, donde fue impacto en la pista contraria por la cual se desplazaba los vehículos de La Serena a Ovalle, y el impacto fue producto del adelantamiento del acusado, por lo que puede inferirse que en esa pista atendida la evidencia material que fue levantada, fijada y planimetrada por el perito que concurrió, infirió desde las leyes de Newton, explicó cuáles leyes de Newton participan en este hecho y las consecuencias de trayectoria de cada uno de los vehículos y especialmente del vehículo que conducía el imputado, que fue el motor, la génesis de todas las consecuencias que pide sean reprochadas, los resultados, muerte de don Cornelio, lesiones graves en uno de sus hijos, lesiones menos graves respecto de su otro hijo, están acreditadas a través del Dato de atención de urgencias, lesiones menos graves respecto de doña Marcelina, daños, pérdidas de los vehículos, ciertamente no puede referir a qué velocidad se desplazaba el encartado, pero por la magnitud y la consecuencia de los daños infiere que efectivamente iba a una velocidad bastante mayor, realizó una maniobra de adelantamiento en una zona prohibida reglamentariamente y además en estado de ebriedad. Las consecuencias del estado de ebriedad es la falta de percepción y de reacción, por lo que solicita que el acusado sea condenado.

Por su parte el abogado **Defensor**, expresó en su **alegato de apertura** solicitó que se libre absolución a favor de su representado exceptuando el delito de manejo en estado de ebriedad, indica que su representado desde los actos iniciales del procedimiento ha prestado declaración ante el Ministerio Público, ha colaborado sustancialmente con el esclarecimiento de los hechos y adelanta que prestará declaración en esta audiencia de juicio. Agrega que la duda quedará asentada, toda vez que de la sola lectura del libelo acusatorio se instalan una serie de dudas dado que es ilógico y contrario a las máximas de la experiencia, ya que si nos fijamos en detalle se indica que su representado habría realizado una maniobra de adelantamiento, él indica que lo hizo señalizando, con intermitente, a velocidad razonable y el auto acusatorio indica que colisiona en primer lugar a una camioneta Mazda, conducida por don Juan Peña, el segundo lugar tiene una segunda colisión por proyección contra la barrera de contención, luego tiene una tercera colisión con una camioneta marca Chevrolet Luv, y el Ministerio Público sostiene que quien causa la muerte o colisiona el Chevrolet Sail no es su representado, sino que es una camioneta Mazda B2000, según esta misma prueba se acreditará que los hechos no son conforme a la forma que acontecieron, sino en la forma que va reseñar su representado, toda vez que no resiste mayor análisis que una persona que conduzca un vehículo Nissan antiguo año 1998, choque en tres oportunidades y el conductor resulte con lesiones leves, como fue el caso de su representado, ya el primer choque que debería haber sido frontal por el adelantamiento de la camioneta Mazda, deberían haber perdido la vida los dos ocupantes y ello no aconteció. Añade que su representado indica que realiza una maniobra de adelantamiento al vehículo Chevrolet Sail, con las luces encendidas, con su cinturón de seguridad, con su señalética acorde y es el conductor fallecido don Cornelio quien acelera impidiendo que su representado ingresara a su pista, de esa forma se desata toda esta colisión y lo que deben tener presentes S.S. es que a esa fecha, febrero 2018 no existía la doble vía, existía solamente una ruta bidireccional que era llamada en Ovalle como la Ruta de la Muerte, y que no solamente costó la vida esta persona en esta causa lamentablemente, sino que a muchas más personas por culpa de un mal diseño vial, cuestión que hoy se ha resarcido con la doble vía y ya no existe la cantidad de accidentes y de muertes que han ocurrido, y este camino bidireccional lo que constituía un hecho absolutamente dañoso para quienes conducían por eso se llamaba así. Sostiene que su representado deberá ser declarado inocente de los cargos que se le formulan, a excepción del que ya indicó.

En su **alegato de clausura** la **Defensa** sostuvo que se hizo cargo de la misma con fecha 5 de diciembre de 2019, toda vez que el 14 de octubre de 2019 el distinguido colega Hugo Lagunas Gallardo cerró la investigación en esta causa, y el día 5 de diciembre se hace cargo de esta causa con los medios de prueba que existían en ese momento, ya S.S. saben

de la incidencia promovida por su parte en cuanto a la falta de testigos y enfrentó este juicio en contra del Ministerio Público que tenía 14 testigos a su haber, tres o cuatro peritos, fotografías, etc. Pero aun así destaca y señala que la Fiscalía no ha podido probar más allá toda duda razonable que su representado es el culpable del delito que se le imputa, sin perjuicio de que su parte desde un comienzo señalado que él colaboró sustancialmente al esclarecimiento los hechos, prestando declaración en Carabineros desde los actos iniciales del procedimiento cuando estaba con un traumatismo, después prestó declaración en Fiscalía y también prestó declaración por horas en este juicio respondiendo todas y cada una de las inquietudes del Tribunal y del Sr. Fiscal. Entiende que el Ministerio Público no pudo probar sus asertos porque la cantidad de testigos que tenía (14) se redujeron a (5) incluyendo el perito y el carabinero. Señala algunos apuntes muy precisos respecto de las contradicciones que evidencian algunos testigos: En primer lugar, y quedó por escrito, la cónyuge doña Teresa Isabel Ceballos López, que en realidad fue la única que da cuenta al Tribunal como testigo presencial de cómo ocurrieron estos hechos, dijo que su representado cuando realiza la maniobra de adelantamiento su marido conducía a una velocidad de 70 a 80 Km/h, por lo que su representado no podía ir, y si es que lo iba, sería a una velocidad un poco mayor a esa. Y lo otro, es que ella misma señala que su representado cuando hace la maniobra de adelantamiento ésta es “completa”, es decir, adelanta y se pone por delante de su vehículo Chevrolet Sail, lo que contradice absolutamente la teoría del Ministerio Público, en la acusación, al existir una maniobra de adelantamiento completo no hay explicación ni científica ni lógica de cómo se produce el choque del Chevrolet Sail sino en este caso sería por la maniobra imprudente de la camioneta Mazda que era conducida por don Juan Antonio Peña González, testigo que declara con una evidente sordera ante el Tribunal, no sabemos si esa sordera la tenía el día que conducía, este señor, según el registro de audio, él indica que lo único que ve es un destello de luz, por lo tanto tenemos una segunda contradicción con el Ministerio Público en cuanto señala que su representado iba con las luces apagadas, como es esto, ¿iba con las luces prendidas o iba con las luces apagadas? Según este testigo, don Juan Peña, que es quien impacta al vehículo Chevrolet Sail, y ocasiona la muerte de don Cornelio él indica que lo único que ve es un destello de luz, nada más que eso y no aportó mayores antecedentes. Agrega que el otro testigo don Luis Marcelo Alucema, que es la persona que venía desde San Juan muy cansado de copiloto presta una declaración que también es un tanto carente de imparcialidad toda vez que revela una amistad con la persona fenecida y también es poco lo que aporta porque él solamente indica que minutos antes él fue adelantado por un vehículo, sin dar mayores señales o rastros, por lo tanto no da cuenta de cómo se produjo el accidente, seguimos teniendo un solo testigo presencial que nos da mayores luces que es doña Teresa Ceballos

López que habla de la maniobra de adelantamiento completa, después sigue con el otro testigo que aporta en Ministerio Público que es doña Yusely Díaz Quiroga, conductora de la camioneta Chevrolet Luv, ella lo único que aporta es decir que ella choca con el vehículo de su representado por una acción de rebote, no da más luces ni antecedentes de cómo fue la dinámica de los hechos, por lo tanto hasta ese momento tenemos tres testigos, sin que ninguno de ellos nos de luces de cómo esto realmente ocurrió, el único que es categórico es el carabinero don Sebastián Molina Fuentealba, bastante alejado de lo científico, por más que el señor Fiscal trate de decir que levantó las teorías de Newton, que de verdad la única teoría de Newton que todos conocemos es la de la gravedad, que las cosas caen por su peso y lo demás tenemos que atender a la lógica, por lo menos a su Defensa no le impresionó el tema de Newton mucho porque en lo científico la verdad es que es absolutamente carente de todo asidero científico toda vez que él dice que hace la entrevista el mismo día a personas con traumatismo, en este caso a su representado, no sabe qué de científico tendrá eso cuando cualquier persona sabe que una persona con traumatismo es poca la información que puede aportar. Segundo: El carabinero indica que no hace un empadronamiento, no ve más testigos. Tercero: No concurren al sitio del suceso al día siguiente.; Cuarto: Se queda solamente con la información que hasta ese momento se le aportó como suele ocurrir lamentablemente en otras causas en que existe un verdadero pre juzgamiento por parte de quienes elaboran informes técnicos, seguramente sobre la base que su representado conducía bajo estado de ebriedad, causante, culpable, es decir, con él nos hubiésemos ahorrado todo el juicio porque él inmediatamente da por culpable a su representado traspasando absolutamente la presunción de inocencia del artículo 4 del Código Procesal Penal, es decir él señala ante el Tribunal, dice: *“no yo lo tenía absolutamente claro desde ese acto inicial de que este caballero era el culpable por lo tanto no levanté ninguna teoría alternativa y ninguna hipótesis” (sic)* Y todos sabemos que desde nuestros cursos medios que la ciencia lo que hace es levantar distintas hipótesis que son suposiciones que se hacen para llegar a la verdad, pero varias, no una sola, él se enfoca en una sola teoría que es la que abraza el Ministerio Público conculcando de la presunción de inocencia y el principio de objetividad toda vez que se deben aportar las pruebas que solamente benefician la teoría del caso del Ministerio Público, sino también aquellas que benefician a la Defensa, pero en este caso existe una visión unilateral, unívoca de parte del perito de Carabineros de Chile y a cualquier pregunta que hiciera su parte, que diera la posibilidad de alguna teoría alternativa “No” (sic) y ¿Por qué? Porque conforme a la lógica no tiene sentido lo que dice la SIAT de Carabineros y lo que indica el señor Fiscal que insiste en un choque frontal, pero desliza suavemente la frase: “lateral izquierdo” y eso es concordante con lo que es la teoría de la Defensa en el sentido que el impacto fue en una

parte de la camioneta Mazda y en la parte trasera del vehículo conducido por su representado. Indicó y está a la vista las fotografías 5 y 6 donde se aprecia un impacto en la parte trasera, copiloto del vehículo de su representado que es concordante con su versión, lo que dice es que es impactado por el Chevrolet Sail, que es lanzado hacia la camioneta Mazda, que es de toda lógica con lo que dice el Fiscal porque es el frontal lateral izquierdo, tiene impacto trasero, impacto delantero y concordante con lo que dice doña Yusely, que llega por rebote hacia donde estaba ella, eso tiene mucho más lógica que la teoría que levanta el Ministerio Público llena de contradicciones que hasta ahora ha evidenciado donde la copiloto de la persona lamentablemente fallecida indica que hubo un adelantamiento completo donde el conductor de la camioneta Mazda con sordera absoluta dice que solamente de una luz y donde la otra conductora doña Yusely dice que solamente le llega de rebote, quedarnos con lo señalado por el carabinero de la SIAT, sería infringir la presunción de inocencia y los principios de la ciencia, toda vez que no tiene ninguna lógica lo que afirma dicha pericia elaborada e informada por don Sebastián Molina Fuentealba, en razón de ello, reconociendo que su representado conducía bajo estado de ebriedad, nunca ha hecho cuestión de eso, e incluso puede que haya infringido alguna disposición del tránsito, en definitiva haciendo un análisis agudo, no quedando con pre juzgamiento como lo hizo la SIAT de Carabineros que prejuzgó, también el Ministerio Público, estima que lo más conforme a la lógica es la teoría enarbolada por la Defensa, por lo que solicita la absolución por la consecuencia del delito de muerte, no resultando conforme a las normas típicas y antijurídicas responsable su representado.

CUARTO: Que el acusado **Roberto Alejandro Castro Garriga**, habiendo sido informado de su derecho a guardar silencio, en presencia de su defensor, optó por renunciar a ese derecho y exhortado a decir la verdad señaló que un día sábado en el mes de febrero de 2018, cantó rancheras en la localidad de Pejerreyes, guardó sus cosas en su auto Nissan Sentra color rojo y entre las 20:30 y las 21:00 horas, se dirigió hacia Ovalle tomó la Ruta D-43. Manifiesta: *“Cuando va un auto blanco, un Chevrolet, prendo el intermitente para adelantarlo con línea discontinua, cuando voy adelantando y veo que el caballero que va en el Chevrolet Sail no me deja adelantar, empieza a acelerar su vehículo, cuando yo quiero meterme a mi pista, el auto no me deja entrar a mi pista porque él venía muy rápido al lado mío, levanto mi vista y veo que viene la camioneta Mazda adelantando a la Chevrolet”*(sic). Precisa que adelantó al vehículo Sail por la pista izquierda entre 60 y 70 km/h y ese auto Sail comenzó a tomar más velocidad y no dejó adelantarlo, vio adelante, en sentido contrario que venía la camioneta Mazda adelantando a la Chevrolet Luv, por lo que aceleró más su auto para *“no quedar pillado”*(sic) vio por el retrovisor que el otro vehículo (Sail) siguió acelerando, no lo dejó adelantarlo, *“ya iba adelantando”*(sic) y le pegó en su

cola (punta de la esquina) y lo tiró hacia la camioneta Mazda, le pegó en la trompa del auto y lo tiró hacia la otra camioneta que había adelantado dónde venía Yusely, la última señorita que venía manejando la camioneta en dirección hacia La Serena. Detalla que lo topó la camioneta Mazda, después lo topó Yusely que fue la última que lo impactó y que le *“hizo el quite” (sic)*. Reitera que la Chevrolet Sail lo tiró hacia la camioneta Mazda que venía adelantando a la Chevrolet de Yusely. Cuando la Sail lo tiró hacia la Mazda su vehículo se desestabilizó, ya había recibido un golpe por la cola, topó con la punta la Mazda. *“No me dejó ingresar a mi pista porque yo ya lo tenía prácticamente adelantado” (sic)*. Añade que luego de que su auto topó de frente a la camioneta Mazda, su auto se dio 2 trompos y se fue directo a la camioneta de Yusely quien evitó el choque de frente haciendo una maniobra y le topó la cola de la camioneta de Yusely. Refiere que la Chevrolet Sail lo impactó tan fuerte, lo impactó y lo tiró hacia el otro lado. Reitera que se dio dos trompos y se fue hacia la camioneta de Yusely. Indica que su auto se metió en contra de la barrera de contención, iba directo a impactar a la camioneta de Yusely y la barrera se metió en la puerta izquierda. Precisa que se dio dos trompos y se fue hacia la barrera del lado izquierdo de la carretera, y la barrera se metió en su auto en la puerta izquierda del copiloto, y eso lo aguantó. Su auto quedó mirando hacia La Serena y él venía a Ovalle, Yusely lo chocó en la cola y después de eso no recuerda más.

Señala que esto fue un accidente, no es asesino, no quería ningún accidente y se arrepiente por esa vida que murió, *“hubiera sido yo, hubiera sido otro, pero no morí yo, me arrepiento porque igual mi vida hasta ahora ha sido un mal paso porque yo tenía mi vida, tenía mi futuro, yo cantaba, perdí todo”*. (sic)

A las preguntas del Sr. Fiscal, responde el día de los hechos se tomó entre 3 a 4 latas de cerveza Cristal de 350 cc, se encontraba cantando en el sector de Pejerreyes en las carreras de caballos, llegó a ese sector a entre las 14:00 a 15:00. Recuerda que prestó declaración en la Fiscalía, y en esa declaración recuerda que le comentó al Fiscal que estuvo cantando rancheras porque él es cantante y tuvo un problema porque el parlante que iba en el asiento trasero de su auto le golpeó la cabeza y se le olvidaron las letras las canciones, incluso ahora para cantar tiene que usar un sistema de escucha por el oído porque se le olvidan las letras.

Reitera que tomó la Ruta D-43 hacia Ovalle, adelantó un auto blanco Sail, con línea discontinua, prende el intermitente, venía con luces prendidas, comienza a adelantar el vehículo entre 60, 70, 80 Km/h y el Chevrolet Sail no lo deja adelantar porque empezó a adelantar al lado suyo.

Refiere que hizo una maniobra de adelantamiento al Chevrolet Sail.

Preguntado ¿Si antes del primer choque, 6 a 7 minutos había realizado una maniobra de adelantamiento? Responde que es correcto, que miró hacia adelante y tenía un espacio para adelantar y adelantó en 7 minutos, porque el otro auto Chevrolet Sail no lo dejaba adelantar, estuvo corriendo al lado suyo, aceleró y el auto Sail no lo dejó ingresar a su pista, ahí vino el primer choque.

Para evidenciar contradicción se efectúa el ejercicio del artículo 332 del Código Procesal Penal, en relación a la declaración prestada por el acusado ante el Sr. Fiscal don Herbert Rohde Iturra, el día 8 de julio de 2019: Reconoce su firma y lee: *“A su pregunta: yo antes de que hubiese ocurrido este hecho había adelantado a unos vehículos, eran como tres vehículos en total, pero fue alrededor de unos seis a siete minutos antes de que se produjera el primer choque. Después de ese adelantamiento de unos seis a siete minutos antes del primer choque no volví a adelantar.”*

Señala que ese día y durante el adelantamiento su vehículo llevaba las luces encendidas y el cinturón puesto.

Detalla que adelantó antes de llegar a “La Delta”, era una línea discontinua, él podía adelantar y tenía visibilidad para adelantar. Agrega que como el otro vehículo comenzó a acelerar, empezó a correr y no recuerda cuántos kilómetros lo llevó a la par al lado suyo.

Sobre este último punto el Sr. Fiscal para refrescar la memoria del testigo realiza el ejercicio de contrastación con su misma declaración anterior en la Fiscalía, lee y se le efectúa la pregunta si ahora recuerda que declaró que ese día conducía entre 90 y 100 Km/h aproximadamente, responde que ese día de la declaración el Fiscal le dijo: *“mas menos llegaste cómo a los 100, yo no le dije nada, yo le dije entre 70 y 80 y el Fiscal me dijo: Ah, seguramente llegaste a los 100, me acuerdo claramente y él puso ahí 100 y estaba super enojado conmigo ese día, me atacó, me atacó”*.

Indica que este hecho se produjo antes del cruce a la Minera Delta, en un lado plano y había línea discontinua, por eso adelantó, esto no fue en el cruce exacto. Sabe que ese sector es conocido como Minera Delta.

Expresa que todo se produjo cuando iba adelantando al Chevrolet Sail, no tuvo ningún impacto antes, el único impacto fue con el Sail que iba adelantando y lo tiró hacia la camioneta. El primer choque fue con la Sail que lo tiró hacia la camioneta Mazda.

Precisa que el Chevrolet Sail lo chocó en el lado izquierdo de la parte posterior de su auto, ese choque lo tiró hacia la camioneta blanco Mazda que lo choca en la esquina, su auto comenzó a dar trompos y se fue hacia la camioneta que había adelantado la Mazda. Detalla que cuando chocó con la Mazda comenzó a dar trompos y se fue contra la barrera del lado izquierdo y después Yusely la topó con la cola de su camioneta, pero ya estaba detenido en el lado izquierdo de la carretera.

A la pregunta acerca de los choques que sintió antes de dar trompos, responde que cuando el auto lo chocó el Sail comenzó a dar trompos, precisa que el auto Sail lo chocó, lo tiró hacia la camioneta y en ese momento comenzaron los trompos de su auto y de esta forma lo explica: *“Mire, me choca el auto blanco, me choca la camioneta y da trompos y se va dando trompos hacia la camioneta, la tercera”*(sic). Explica que luego de los trompos choca con las barreras del lado izquierdo, quedó mirando hacia La Serena y la otra camioneta lo chocó en la parte trasera de su auto. Cuando está en la barrera sintió el tercer impacto con la camioneta gris de Yusely.

“Yo ya había, ya estaba por adelantar al auto Sail cuando me impacta por atrás cuando topa con la esquina del auto no topa completamente porque yo estaba ingresando a mi pista en la esquina” (sic) Refiere que estaba tomando su pista y la otra camioneta venía adelantando a la camioneta Chevrolet que venía en sentido contrario y por eso aceleró porque vio que venía adelantando a la Chevrolet.

Señala que él se iba encarrilando hacia su pista, faltaba poco cuando sintió el tope por atrás y lo tiró hacia la camioneta Mazda, la camioneta Mazda venía por su lado produciéndose el choque con la Mazda en la pista que se dirigía a Ovalle. El choque con la Mazda ocurrió de frente, pero en la esquina izquierdo de la punta de su auto. Respecto de estos últimos dichos el señor Fiscal realiza ejercicio para evidenciar contradicción con la misma declaración expuesta y prestada por el acusado ante el Ministerio Público y lee: *“Cruce de la Minera Delta, yo iba por mi pista derecha de circulación y fui impactado de frente, de lleno por la parte frontal, por una camioneta blanca marca Mazda y producto del impacto me dejó a mí con el automóvil.”*

Exhibe del Set 2 las siguientes fotografías y contesta:

Fotografía N°1: Reconoce que es la camioneta Mazda que aprecia hacia el lado derecho de la fotografía. No sabe si ese es el sector de los hechos.

Fotografía N°4: Observa que ese era su auto, explica que la punta que lo chocaron es la del lado suyo (piloto), la esquina del lado suyo, el primer impacto con la camioneta justo donde ve el foco, lo que ve es el frente de su vehículo.

Fotografía N°21: Observa el Chevrolet Sail. Señala que *“ese auto llegó ahí por el impacto de la velocidad que iban, pero ese no fue el impacto ahí, fue mucho antes el impacto, el auto rebotó para allá, llegó allá con la energía que llevaba ese auto”*(sic). Indica que su auto quedó donde se aprecian unas personas, su auto quedó para el lado izquierdo y ese auto quedó muy retirado, pasado el accidente. Señala que el auto iba muy fuerte que solo llegó allá, varios kilómetros desde donde pasó el accidente a donde se detuvo el auto blanco porque está pasado de la loma del cerro de Delta, y él lo pasó, venía

adelantando antes que pasara todo eso de donde fue su impacto, muchos kilómetros antes lo venía adelantando y por la energía llegó hasta allá.

Precisa que entre el primer choque con el Chevrolet Sail y el segundo choque con la camioneta Mazda pasaron entre 5 a 6 segundos, impactó y al rato sintió el impacto de la camioneta que venía de frente, se dio un par de trompos y se fue contra la barrera. Sabe que la camioneta Mazda chocó al Chevrolet Sail.

Afirma que se hizo la alcoholemia, no recuerda a qué hora se la tomaron.

Para refrescar memoria se le exhibe su declaración anterior en dependencias del Ministerio Público y contesta que no recuerda a qué hora se la tomaron.

Señala que el Chevrolet Sail lo impactó a él, luego impactó a la camioneta, no tuvo más impactos con el Chevrolet Sail y si le hubiera “pegado” no lo vio porque su auto dio trompos, no se veía nada.

Para evidenciar contradicción respecto de la respuesta anterior, en relación a la misma declaración traída a colación, lee: *“que conducía mirando a La Serena en la misma pista de circulación en que circulaba previamente, es decir, aquella que va desde La Serena a Ovalle y ahí otro vehículo que circulaba desde La Serena a Ovalle me chocó de frente, este último era un automóvil blanco marca Chevrolet y ahí, producto de ese segundo impacto, me arrojó en dirección hacia Ovalle quedando en la calzada contraria, es decir, aquella que va en dirección Ovalle – La Serena y ahí choque una camioneta marca Chevrolet Luv gris conducida por una Srta. de nombre Yusely.”*

Contesta que ese día andaba con su licencia de conducir, todo reglamentario, tenía un parte de Carabineros de Tal Tal, y andaba portando esa boleta de citación.

Incorpora documento N°8: Boleta N°6282842 de Sub Comisaría de Carabineros de Chile de Tal Tal, cita a Roberto Alejandro Castro Garriga, RUN 16.324.478-0, con domicilio en Benavente N°942, comuna de Ovalle, citado a comparecer al Juzgado de Policía Local de Tal Tal el día 22 de diciembre de 2017 a las 10:00. Infracción: Conducir vehículo de carga a mayor velocidad que la requerida cometida en la Ruta 5 Norte Km 1.172 a las 05:50 horas PPU PD 4441, de fecha 28 de diciembre de 2017.

Refiere el acusado que esa boleta de citación que mantenía el día de los hechos y que después fue a pagar la multa a Tal-Tal y entregó a la Fiscalía de Ovalle.

A las preguntas de la Defensa, respondió que Yusely fue la tercera involucrada del accidente que vio todo y dijo todo lo que ella vio en la SIP que lo favoreció por eso ha estado libre todo este tiempo. Agrega que Yusely andaba en la Chevrolet Luv, ese mismo día del accidente conversaron, ella se le acercó y le relató que la camioneta de ella venía de Ovalle a La Serena cuando la camioneta Mazda comienza a adelantarla a ella, cuando él venía adelantando al auto blanco, ella le aclaró y él con el impacto vio que venía una

camioneta adelantando y por eso aceleró. Agrega que Yusely iba en la Chevrolet Luv, la Mazda adelantaba a la Luv, ella iba paseando, ella vio cómo fue el accidente, frenó e incluso se detuvo porque pensó que iba a pasar algo. Desde ahí no ha tenido contacto con ella. Pregunta: ¿según la señora Yusely quién tuvo la culpa del accidente? Responde que Yusely le echó la culpa a la camioneta Mazda porque la iba adelantando a ella justo en la loma del cerro.

Señala que en dirección Ovalle a La Serena venían Yusely y la Mazda y en dirección La Serena - Ovalle iba él y la Sail.

Indica que desde el hecho transcurrió un año cuando prestó declaración en la Fiscalía.

Respecto de la velocidad que aparece en su declaración sobre 90 a 100 kilómetros, acusa que eso lo puso el Fiscal, pero no reclamó nada al Fiscal, pero el Fiscal le dijo: *“Tenías que haber muerto tú, no la otra persona”* (sic) lo trató mal, lo atacó, se sintió mal porque iba mal psicológicamente, lo dejó más mal en la Fiscalía, iba a decir su versión, pero salió mal porque lo atacó, le dijo incluso: *“Seguramente tú ibas a 100”*, por eso no se acercó más a la Fiscalía, se hundía, no estaba bien anímicamente por todo lo que había pasado. Sintió animadversión de parte del Fiscal, porque lo empezó a atacar, a decirle cosas *“no estaba bien psicológicamente, igual fui a prestar mi declaración para solucionar todo este problema porque todo esto que ha pasado todo este tiempo yo no he estado bien”* (sic). Se sintió coaccionado por el Sr. Fiscal.

Aclara al Tribunal que el Sail lo chocó en la cola de su auto en el lado izquierdo, ya estaba por pasarlo, pierde el control de su auto y se va encima de la camioneta.

Según lo dispuesto en el inciso final del artículo 326 del Código Procesal Penal luego de rendida la prueba el acusado solicitó prestar una nueva declaración ante estrados y agregó que ese día 24 de febrero en la noche después que salió de Urgencias lo llevaron a la Comisaría para dar su testimonio para aclarar todo esto y la 4° testigo Yusely dio un testimonio que ayer no fue lo mismo que aquello que dijo en la SIP, hay contradicciones, de todo esto aclaró que había adelantado el auto y recibió un golpe trasero. Eso lo dijo en la SIP, incluso Yusely confirmó sus dichos que él no tenía culpa en el accidente, y ahora todo cambia en su contra, porque lo hallaron el más débil, pensando que él estaba mal, pero él se defiende con sus dichos, dijo una teoría y no la ha cambiado hasta el día de hoy, pensaba que ayer lo iba a ayudar y no lo ayudó, pero entiende que debe haber una grabación en la SIP como a él también lo grabaron, tiene que esa grabación de Yusely, además ha estado 4 años libre trabajando como frutero, siempre ayudó a toda esta investigación.

A las preguntas del Fiscal responde que estando en la Comisaría en la SIP prestó una declaración de voz, lo grabaron a él, tuvo que contratar a su abogado particular Jorge

Alvarado con quien lleva cerca de 1 año con su abogado quien le ayudó a ser lo que es ahora porque estaba solo, estuvo mal, su abogado lo está defendiendo, lo ha ayudado todo lo que es ahora, le dio esta información a su abogado los dichos que siempre dijo, pensó que el testimonio de Yusely iba a salir a la luz pero no salió. Respecto de esto que señala su abogado Defensor no pidió ninguna diligencia.

A las preguntas de la Defensa, respondió que antes tenía la Defensa de Hugo Lagunas, quien no pidió las diligencias que le preguntó el Fiscal ya que ese abogado quería que firmara un papel admitiendo toda su culpa y él no tuvo culpa de esto, quería que asumiera este daño, pero no lo defendió nada y por eso tuvo que buscar a su actual Defensor.

Finalmente, el acusado no se manifestó al cierre del juicio.

QUINTO: Que los intervinientes no arribaron a convenciones probatorias.

SEXTO: Que, con el objeto de acreditar los hechos de la acusación y la participación del acusado, el Ministerio Público presentó evidencias, comenzando con la **prueba testimonial:**

- Compareció **YUSELY MARIBEL DÍAZ QUIROGA**, secretaria, domiciliada en pasaje Herman Riesco N°298, Villa El Canelo, Coquimbo, quien sabe que el día 24 de febrero de 2018, en la carretera que une Ovalle y Coquimbo, saliendo de Ovalle cerca del cruce Delta, entre las 20:30 a 21:00, horas aproximadamente, ella se desplazaba hacia Coquimbo, en una camioneta Chevrolet D-MAX color gris, iba acompañada junto a sus padres (su padre Guillermo Díaz y su madre Luisa Quiroga). Refiere que ella era la conductora de ese vehículo, de copiloto iba su papá y su mamá iba atrás de ella. Cuenta que se dirigía a su casa, venía desde el campo, en esa época estaban construyendo la carretera nueva por lo que aún no existía la doble vía, venía saliendo de una zona de curvas y al subir la pendiente vio un auto rojo que choca la barrera y se va hacia ella, hacia su camioneta y la impacta.

Señala que existía una vía hacia Ovalle y una vía hacia Coquimbo.

Explica que cuando va saliendo de un sector de curvas y después de la curva viene una subida que es una recta, ahí indica que ocurrió el accidente, en ese lugar se va subiendo en recta continua, apareció un vehículo de color rojo que se desplazaba por la pista contraria, venía de Coquimbo hacia Ovalle y rebotó hacia ella.

Se imagina que ese vehículo tiene que haber chocado con la barrera porque lo vio encima suyo no más, lo único que hizo fue atinar a mover el vehículo para que no le llegara de frente. Precisa que cuando el vehículo rojo no venía por su pista de circulación, ya que rebotó y se fue hacia ella, no venía de frente, hace un gesto de doblar hacia la izquierda

porque el vehículo rojo venía en frente hacia ella. Manifiesta: *“Yo creo que rebota en la barrera, por algo venía hacia mí, porque él no venía de frente”* (sic)

Precisa que cuando por primera vez vio el vehículo de color rojo, éste venía por la pista izquierda, iba hacia ella, no venía de frente, señala que: *“él tiene que haber chocado con la barrera de la pista de su lado y él rebotó hacia mí”*(sic) Aclara que ese vehículo rojo desde la pista contraria cruzó hacia su pista, hizo la maniobra para evadirlo atinó a virara hacia la izquierda y alcanzó a *“agarrar”* el costado derecho de su vehículo.

Añade que sintió el impacto, su papé le preguntó si estaban bien, se desabrochó el cinturón de seguridad, bajó a ver al caballero en su auto que estaba atrás porque se había metido la barra de contención al medio del auto y él estaba sentado atrás del volante con sangre en su cabeza, le preguntó cómo se sentía, balbuceaba palabras, sintió que pedían ayuda, miró hacia arriba y se percató que había un auto blanco, subió corriendo y abrió la puerta del copiloto del auto blanco y no se abría, al abrir la parte de atrás estaban dos niños chicos atrás uno inconsciente y el caballero estaba en el asiento de chofer y la señora encima de él moviéndolo.

Cuando su vehículo se detuvo éste quedó un poco pasado a la pista contraria, pero no obstaculizando esa pista, quedó cruzado en la pista contraria. El único vehículo que la chocó a ella fue el vehículo rojo.

Cuando el chofer del vehículo rojo balbucea palabras no sintió nada, pero cuando la llevaron a constatarle lesiones y tomarle la alcoholemia en el Hospital se acercó a la sala de enfrente donde estaba ese conductor para preguntarle cómo se sentía y en ese momento le sintió halito alcohólico.

Luego del choque se percató de un vehículo blanco que estaba cruzado, no ocupaba toda la pista derecha sino la pista contraria hacia ella mirando hacia Coquimbo, en el interior de ese vehículo blanco había ocupantes, unos niños, una señora y un conductor. Supo que ese conductor falleció. Supo que se llamaba don Cornelio. Supo que estaba ahí con su señora y sus hijos.

Exhibe Set N°2 y refiere:

Fotografía N°16: Reconoce su camioneta.

Fotografía N°17: Es su camioneta, por el costado derecho del choque.

Fotografía N°18: Aprecia su camioneta.

Fotografía N°19: Ve su camioneta, es la parte de su camioneta que quedó en la pista contraria. La línea blanca que ve a la derecha es la pista que va hacia Ovalle y hacia el lado izquierdo es la pista que va hacia La Serena.

Cuenta que caminó hasta el vehículo blanco de don Cornelio, corrió por pista contraria que va hacia Coquimbo, subió. Se percató que había otros vehículos porque

gritaban por auxilio. Desde que escuchó los llamados de auxilio y corrió se demoró menos de un minuto, estaba un poco más arriba.

Fotografía N°21: Reconoce el vehículo blanco, es el vehículo de Cornelio y su familia, y la línea continua es la que refirió antes en su relato.

Fotografía N°24: Es su camioneta en el costado inferior derecho de la imagen y el vehículo rojo que la chocó y que se encuentra en el centro de la imagen.

Contrainterrogada por la Defensa responde que los vehículos que participaron ese día fueron 4 vehículos: Una camioneta Chevrolet D Max (que ella manejaba), un auto rojo, desconoce el modelo (que se desplazaba desde La Serena a Ovalle) un vehículo blanco Chevrolet Sail, y el cuarto vehículo una camioneta blanca marca Mazda.

Explica que se percató de esa camioneta Mazda después que ayudaron a dirigir el tránsito hasta que llegó carabineros y la ambulancia, luego que llegaron los vehículos de emergencia recién supo que había un cuarto vehículo involucrado. Vio la camioneta blanca Mazda ya que se acercó a verla, en el momento del accidente no la vio, en ningún momento vio que la camioneta Mazda colisionara con el Chevrolet Sail.

Durante toda la dinámica de este accidente nunca vio la camioneta Mazda en el momento, solo la vio después que fue por ayuda, esa camioneta estaba más arriba del auto blanco. No sabe si esa camioneta colisionó al auto blanco.

Reitera que lo único que vio en el momento del accidente fue cuando el vehículo rojo rebota en la barrera e impacta su vehículo, por lo que no vio cómo se produjo el accidente, no se percató que había un accidente más arriba, pensó que la habían chocado sólo a ella, no sabe a qué distancia quedó la camioneta Mazda, pero sabe que estaba un poco más arriba del vehículo blanco. A la camioneta Mazda sólo la vio después, cuando llegó la ayuda, nunca vio colisionar a la Mazda blanca, no la vio colisionar al Nissan rojo ni al auto Sail, solo al rojo cuando viene de rebote y ella realizó una maniobra de evasión para evitar el choque. Supo después que la camioneta Mazda llevaba su misma dirección

- Compareció **LUIS MAURICIO ALUCEMA CASTILLO**, funcionario público, encargado de movilización y eventos de Río Hurtado, domiciliado en calle Única Río Hurtado, quien señaló que el día 24 de febrero de 2018, a las 21:00 horas, venía por la ruta de La Serena a Ovalle, cerca del cruce de la Minera Delta, se desplazaba como pasajero en el puesto de copiloto en una camioneta municipal de la I. Municipalidad de Río Hurtado, en el puesto del conductor iba Fredy León y Pilar Rodríguez iba como pasajera. Recuerda que a esa fecha esa Ruta estaba en construcción de la doble vía y sólo una pista estaba en uso, estaba habilitada una pista por vía.

Cuenta que venían de San Juan, Argentina hacia Río Hurtado, se desplazaban y recuerda que los adelantó un vehículo a alta velocidad con sus luces apagadas y más adelante como a 100 a 150 metros sabe que ocurrió un accidente que no vio.

Señala que el vehículo que lo adelantó era un vehículo rojo, venía adelantando y venía con luces apagadas, mientras que todos otros vehículos iban con luces encendidas. Refiere que no vio la velocidad en el tablero, esta era una zona de no adelantar y eso le llamó la atención porque es una loma donde se pierde la visual de los vehículos que vienen en sentido contrario. No recuerda que tipo de línea existía o si estaba marcada la línea en ese lugar porque estaba en construcción la carretera.

Cuando el auto los pasó le llamó la atención la zona en que se perdía la visual de la carretera *“Oh, dijimos nosotros, va adelantando con luces apagadas, ojalá no se encuentre con nadie”*(sic). Supo que más adelante ocurrió un choque, no supo quién chocó con quien, se detuvieron a parar el tránsito, para que los vehículos no siguieran chocando porque se perdía la vista, trataron de ayudar en lo que se pudiera ayudar.

Explica que al enfrentar la loma una vez que el vehículo los adelanta, lo pierden de vista y cuando pasaron la loma se dieron cuenta del accidente, por lo que se detuvieron. Agrega que se coordinaron con su compañero Fredy quien le dijo que no se acercaría y no quiso ir al accidente, pero Fredy se puso el chaleco reflectante y con linternas para que los vehículos no chocaran uno tras otro, se puso a detener el tránsito, y él junto a Pilar fueron a ver qué es lo que había pasado.

Indica que el auto blanco estaba atravesado en la misma pista, se percató que alguien le habló, le dijo: *“Mauricio”* y supo que era una compañera y amiga que iba en el auto y el conductor era un compañero, amigo y vecino por lo que se dio cuenta que eran ellos.

Cuando se refirió que el auto blanco estaba en “la misma pista” corresponde a aquella que va desde La Serena a Ovalle, por la misma pista que circulaban.

Recuerda que el vecino Cornelio Portilla iba al volante, Teresa Ceballos su acompañante y pareja, y sus hijos Johans y el otro hijo que no conoce, 4 integrantes. Cornelio estaba al volante se acercaron a tomar pulso y no tenía reacción.

Añade que también se acercó a una camioneta blanca porque había un señor que gritaba mucho y la señora también. Esa camioneta estaba orientada de Ovalle a La Serena y metido en la pista de La Serena a Ovalle. Sabe que estas personas estaban con sangre y el conductor estaba con el pecho pegado en el volante.

Señala que después se enfocó en el auto blanco, como eran sus amigos se acercó a Teresa que gritaba mucho, su hijo tenía una fractura expuesta, por lo que dedicó a ayudarlos a ellos.

Contrainterrogado por la Defensa responde que era conocido de una de las personas involucradas, de quien falleció, con quien mantenía una amistad de hace mucho tiempo y la señora Teresa es compañera de trabajo, no sabía que él venía a declarar a este juicio porque no tiene comunicación con ellos. No conversó antes con el Fiscal sobre esta causa.

Añade que desde Argentina venían viajando, él manejó de San Juan a La Serena por 5 horas desde La Serena condujo Fredy León.

Contesta que no se percató si el auto rojo que los adelantó cambio las luces de altas a bajas. No se percató si más adelante encendió las luces. Agrega que desde ese momento hasta que ocurre el accidente pasaron 30 segundos o menos.

Reitera que sólo auxilio a sus conocidos del auto Chevrolet Sail.

Recuerda que tuvieron participación en el accidente el auto blanco de Cornelio y una camioneta que venía en sentido contrario, otros vehículos involucrados no lo sabe. No sabe ni tuvo claridad de quién fue el causante de este hecho.

- Compareció **JUAN ANTONIO PEÑA GONZALEZ**, mecánico, domiciliado en Parcela 16-A, Potrerillos Alto, comuna de Punitaqui, señaló que sabe sobre un accidente que hubo en el cruce de la Mina Delta por lo que le han comentado, que queda después de Recoleta en dirección a La Serena. Recuerda que ya estaba oscureciéndose porque andaba con las luces encendidas, se movilizaba en una camioneta Mazda doble cabina blanca, iba acompañado a su señora Marcelina Elgüeda Cortés, él iba conduciendo. Agrega que se desplazaba en dirección a La Serena, a esa época existía una sola pista en ambos sentidos, cuando iba manejando refirió: *“Yo vi un reflejo de luces al frente mío y me afirmé del volante, nada más” (sic)* Precisa que vio un reflejo de luces al frente de él y se afirmó del volante, sintió el impacto y quedó “nulo” porque se golpeó la cabeza, quedó inconsciente y no supo nada más, el testigo con su mano se toma el lado izquierdo de su cabeza.

Añade que su camioneta quedó inutilizada. No recuperó el conocimiento sino hasta cuando ya estaba en el Hospital y los comentarios de lo que había sucedido se los dijeron a los dos días siguientes.

Recuerda que ese día había salido desde su casa en Potrerillos Alto. Que a su señora no le pasó nada porque iba con cinturón, y debido al golpe con el cinturón a veces anda con dolores en el pecho.

Refiere que la parte frontal de su camioneta quedó echo pedazos, los bomberos tuvieron que sacarlo cortando fierros en el lado del chofer para sacarlo, según le explicaron porque quedó inconsciente.

Recuerda que segundos antes del accidente transitaba por una pista que era recta en ese sector.

Exhibe Set N°2 y contesta:

Fotografía N°11: Reconoce que es su “cacharrita”, que corresponde a su vehículo Mazada, doble cabina, color blanco.

Fotografía N°10: Observa su “cacharrita”.

Fotografía N°9: Ve su cacharrita.

Indica que a consecuencia de este accidente le sacó la pierna de la cadera y para sacarle la pierna de arriba de los pedales tuvieron que cortarle y sacarle la pierna para el lado.

A las preguntas del Defensa, no recuerda en qué fecha ocurrió esto.

Estaba permitido a 70 y él iba a 70 y sabía eso por los letreros que se veían más atrás que indicaban la velocidad 70. No recuerda si en la parte donde él iba había línea continua o discontinua. Después del accidente no se acuerda nada más, no sabe cuántos vehículos participaron.

Lo único que vio fue un reflejo de luces y sintió el impacto, no sabe quién lo impactó en el momento no supo nada.

A continuación depuso ante estrados doña **TERESA ISABEL CEBALLOS LÓPEZ**, dueña de casa, domiciliada en Calle Única s/n, localidad de Huampulla, comuna de Río Hurtado, quien señaló que su marido Q.E.P.D, falleció el 24 de febrero de 2018, en un accidente automovilístico que se produjo cuando iban llegando a la Mina Delta, se desplazaban en su vehículo particular venían de Coquimbo luego de buscar una pensión para su hijo a una velocidad razonable entre 75 a 80 Km/h, venían por la Ruta D-43, cerca de las 21:00 horas, se trasladaban en un vehículo Chevrolet Sail, año 2013, color blanco, estaba a su nombre, venían en ese vehículo su marido, sus dos hijos y ella. Indica que su marido se llamaba Cornelio Orlando Portilla Olivares, sus dos hijos Yojhans Alexander Portilla Ceballos y Nicolás Esteban Portilla Ceballos, su marido iba manejando, ella iba de copiloto, Yojhans atrás de su marido y Nicolás iba atrás de ella.

Recuerda que la ruta en esa época se estaba arreglando, existía una sola vía para los vehículos que iban a Serena y de una sola vía otros que venían de La Serena, una pista en dirección a La Serena, una pista en dirección a Ovalle.

El día de los hechos venían de Coquimbo a la velocidad que refirió, no podían ir ni más lento ni más rápido porque venían muchos vehículos juntos, se les adelantó un auto rojo que venía sin luces, y lo sintió que venía con música, refiere que su marido alcanzó a decir: -“*Oh, que fallo el tipo*”- y vio a lo lejos un destello de luces y sintió el choque y nada más.

Señala que ellos venían por la derecha y el auto rojo los adelantó por la pista contraria, ese auto iba sin luces y escuchó que venía con música o el bramador muy fuerte.

Recuerda que se sacó el cinturón vio a Cornelio que se fue adelante y hacia atrás, saltó el air bag, ella se sacó el cinturón porque no podía respirar, vio que Johans tenía mucha sangre en la boca y Nicolás le decía que se había cortado las piernas y no podía levantarse.

Cuando se sacó el cinturón de seguridad su vehículo estaba detenido, no recuerda en qué pista quedó su vehículo.

Explica que a su marido Cornelio intentó muchas veces despertarlo, le gritaba: - “¡amor, amor, despierta!”- y él no respondía, después se dedicó a sus niños, pensó que estaba desmayado, nunca pensó que estaba muerto.

Agrega que su hijo Yojhans a consecuencia del accidente perdió parte de su dentadura, porque el impacto que lo llevó hacia adelante lo hizo morderse y se molió el tobillo derecho entero. A Yojhans lo operaron cerca de tres veces, le pusieron tutores que son unos fierros que salen de la piel hacia afuera y los tuvo que usar por varios meses. Yojhans en ese momento tenía 17 años, su tobillo y dentadura tuvieron que arreglársela. A consecuencia de este accidente Nicolás tuvo cortes muy profundos en sus piernas también lo operaron, tiene cicatrices enormes en sus piernas, al parecer se cortó las piernas cuando fue el accidente.

Refiere que ella quedó con un hematoma profundo en los senos y quedó marcada en un seno con un hematoma producto de esto.

Añade que ella se bajó del vehículo, pero no sabe si le abrieron la puerta o ella abrió la puerta. Alrededor suyo vio autos chocados, ella solamente atinó a pedir ayuda, y la gente se detuvo para ver el accidente. No recuerda cuantos autos chocados vio.

Indica que era de noche y se veía la línea blanca que es común en las carreteras, primero señala que no sabe dónde estaba situada esta línea blanca y luego responde que la línea blanca estaba ubicada al medio de la carretera y en el lugar la línea era continua.

Añade que luego del accidente llegó el SAMU y los llevaron al Hospital de Ovalle.

Responde que la pérdida de don Cornelio significó todo porque le derrumbó la vida entera de ella y de sus hijos, tanto psicológicamente como económicamente, agrega: *“él me derrumbó, me arruinó todos los planes que tenía, me dejó sola sin mi pareja, imagínese, yo sufro de trastorno bipolar, una enfermedad que es crónica, mi Cornelio era mi cable a tierra, él me conoció entera y me destruyó la vida de mis hijos y mía misma también, me dejó sin nada, me dejó sin trabajo, sin nada que sostenerme, sin nada, eso me dejó él, han sido años muy malos para mí, muy malos, que he tenido que sacar adelante a mis hijos sola, no sé cómo lo he hecho, con la ayuda de Dios, pero lo he hecho, pero me arruinó mi vida, me mató el amor de mi vida, el padre de mis hijos.”(sic)*

Sabe que Roberto Castro Garriga fue el causante de la muerte de su marido, quien era conductor del vehículo que los adelantó, el vehículo de color rojo.

Contrainterrogada por la Defensa responde que Cornelio venía a 75 a 80 kilómetros por hora y sabe eso porque su pareja era chofer de camiones, trabajaba en Antofagasta sabía si se podía adelantar, venía a esa velocidad razonable porque sus hijos venían durmiendo. Afirma que vio el velocímetro, venía como a 80 Km/h, a más no venía.

Responde que cuando los adelantan, el vehículo venía muy rápido y sin luces, el auto rojo los adelantó completamente, ella solamente vio que adelantó el auto rojo vio destello de luces y sintió el choque, no sabe quién lo chocó, solo sintió el choque.

No supo de la intervención de 2 camionetas en este accidente, no sabe que aquel vehículo que la chocó fue una camioneta Mazda de color blanco. Responde que cuando ella se bajó solo quería ayuda a sus hijos, no se dio cuenta de lo demás, visualizó una raya continua blanca. Agrega que corrió hacia atrás y pidió la ayuda de un amigo que venía. No sabe cuántos autos más participaron en el accidente. Hasta el día de hoy no sabía que la camioneta Mazda había chocado a su marido.

Además el Ministerio Público incorporó la siguiente **prueba documental**:

1. Hoja de vida del conductor del acusado Roberto Alejandro Castro Garriga que presenta las siguientes licencias de conducir otorgadas por la I. Municipalidad de Ovalle: Clase A-2, primera el 24 de febrero de 2010, la última el 6 de mayo de 2016; A-4 la primera el 24 de febrero de 2010, la última el 6 de mayo de 2016; Clase B la primera el 17 de octubre de 2006 y la última el 17 de octubre de 2006. Con fecha 5 de agosto de 2004 fue denegada licencia clase B por reprobación del examen teórico en dos oportunidades; Por oficio de fecha 17 de mayo de 2011 del Juzgado de Policía Local de Ovalle suspende licencia de conducir por acumulación de anotaciones en la causa ROL: 1289 por el período de 5 días a contar del 17 de mayo de 2011; Con fecha 27 de febrero de 2015 fueron denegadas las licencias de conductor A-2 y A-4 por la Dirección de Tránsito de Ovalle por carecer de idoneidad moral; La Dirección del Tránsito de la I. Municipalidad de Ovalle con fecha 30 de septiembre de 2015 le otorgó licencia de conducir. En la causa 1.135-2011 del Juzgado de Garantía de Ovalle fue condenado el día 21 de marzo de 2012 por el delito de manejo de vehículo motorizado en estado de ebriedad, a la pena de 41 días de prisión en su grado máximo, multa de 1 UTM, suspensión de licencia de conducir por 6 meses, pena remitida cumplida según resolución de fecha 6 de febrero de 2014. Además registra anotaciones por 6 infracciones reglamentarias: -144: Conducir vehículo sin certificado de seguro obligatorio vigente (parte 1163- 2010); -168: Conducir un vehículo sin revisión técnica de reglamento (parte 1163-2010); -168: Conducir un vehículo sin revisión técnica de reglamento (parte 4019-2010); -105: adelantar a otro vehículo cuando se atravesase un puente, viaducto, túnel,

cruce de ferrocarril. (parte 330-2012); -143: conducir vehículo con licencia distinta a la que corresponde (parte 1331-2013); -115: conducir vehículo contra el sentido del tránsito (parte 13- 2016).

2. Dato de atención de urgencia N° 100, del Hospital de Ovalle, de fecha 24 de febrero de 2018, a las 22:28 horas, dando cuenta de la atención médica y constatación de lesiones de Nicolás Portilla Ceballos de 12 años, diagnóstico: policontuso/ACC tránsito alta energía, lesiones de mediana gravedad.

3. Dato de atención de urgencia N° 101, del Hospital de Ovalle, de fecha 24 de febrero de 2018, 22:29 horas, dando cuenta de la atención médica y constatación de lesiones de Marcelina Elgüeda Cortes de 71 años, diagnóstico: policontusa, lesiones de mediana gravedad.

4. Dato de atención de urgencia N° 102, del Hospital de Ovalle, de fecha 24 de febrero de 2018, a las 22:31 horas, dando cuenta de la atención médica y constatación de lesiones de Yojhans Portilla Ceballos, de 17 años, diagnóstico: Luxofractura del tobillo derecho, policontuso, pronóstico de egreso: grave.

5. Dato de atención de urgencia N° 103, del Hospital de Ovalle de fecha 24 de febrero de 2018, ingreso: 22:33 horas, a nombre Roberto Castro Garriga, 31 años, diagnóstico: policontuso, HDA Scalp C cuero cabelludo, aliento OH, pronóstico médico de mediana gravedad. Dr. Alfonso Vicencio.

6. Dato de atención de urgencia N° 105, del Hospital de Ovalle, de fecha 24 de febrero de 2018, ingreso a las 22:44 horas, dando cuenta de la atención médica y constatación de lesiones de Teresa Ceballos López, 45 años. Diagnóstico: policontusa, pronóstico médico: mediana gravedad. Dr. Alfonso Vicencio.

7. Dato de atención de urgencia N° 106, del Hospital de Ovalle, de fecha 24 de febrero de 2018, hora de ingreso: 22:46, dando cuenta de la atención médica y constatación de lesiones de Juan Peña González, 68 años. Diagnóstico: Policontuso. Pronóstico: Lesiones de mediana gravedad. Dr. Alfonso Vicencio.

8. Fotocopia de boleta de citación de la comisaría de Tal Tal, al Juzgado de Garantía de Tal Tal N° 6282842, a nombre del acusado incorporada más arriba.

9. Certificado de inscripción y anotaciones vigentes del vehículo placa patente FXKS.12. Automóvil Chevrolet Sail II PWR 1.4, año 2013, color blanco, inscrito a nombre de Teresa Isabel Ceballos López, fecha de adquisición 6 de agosto de 2013.

10. Certificado de nacimiento de Yojhans Alexander Portilla Ceballos. RUN: 20.309.581-3 nacido el día 8 de mayo de 2000, padre: Cornelio Orlando Portilla Olivares, madre: Teresa Isabel Ceballos López.

11. Certificado de nacimiento de Nicolás Esteban Portilla Ceballos, nacido el 19 de julio de 2005, padre: Cornelio Orlando Portilla Olivares, madre: Teresa Isabel Ceballos López.

12. Certificado de inscripción y anotaciones vigentes del vehículo placa patente SS.3558. Automóvil Nissan Sentra II S.Saloon 1.6, año 1998, color rojo, propietario Manuel Zenobio Vásquez Astudillo, fecha de adquisición 14 de agosto de 1998.

13. Certificado de inscripción y anotaciones vigentes del vehículo placa patente KE.2360. Camioneta Mazda B 2000 Crew Cab, año 1993, color blanco. Propietario: Patricia Meyba Rojas Pérez, adquirido el 16 de octubre de 1992.

14. Certificado de inscripción y anotaciones vigentes del vehículo placa patente BBCB.57. Camioneta Chevrolet LUV Dmax Hr 3.0, año 2008, color plateado aluminio titan; propietario: Guillermo Amado Díaz Riquelme, fecha de adquisición 29 de marzo de 2011.

15. Certificado de defunción de don Cornelio Orlando Portilla Olivares, Run: 13.359.178-8, nacido el 9 de abril de 1978, fallecido el 24 de febrero de 2018 a las 21:00 horas en Ovalle. Causa de muerte: Politraumatismo complicado/ accidente de tránsito/ Colisión. Suscrito por Víctor Rebolledo Salas JAG. RCEI.

Incorpora el Ministerio Público la siguiente **prueba pericial**:

Prestó declaración el perito **SEBASTIÁN ESTEBAN MOLINA FUENTEALBA**, Teniente de Carabineros de Chile, domiciliado en Avenida Balmaceda N° 4828, comuna de La Serena, quien depuso acerca del Informe Técnico Pericial de Accidente Investigado N° 27-A-2018, de la SIAT de Carabineros. Refiere que su informe tiene su origen en los hechos del día sábado 24 de febrero de 2018, debido a la instrucción verbal del Fiscal Herbert Rhode Iturra al personal de carabineros solicitando a las 21:27 horas, la concurrencia de un equipo SIAT a Ovalle por accidente de tránsito, en razón de ello se desplazó al lugar de los hechos a cargo del equipo, y al llegar constató un sitio del suceso abierto, debidamente aislado por personal de carabineros observando cuatro diferentes tipos de vehículos en diferentes posiciones en la vía, se dio inicio al trabajo técnico investigativo de accidente de tránsito: - estudiando el diseño y configuración vial; -identificando y evaluando los diferentes tipos de huellas e indicios encontrados en la vía; -observando la localización y tipología de los daños de los vehículos; e identificar a sus respectivos conductores. Con esta información hizo un estudio íntegro de los elementos tenidos a la vista, pudiendo establecer el hecho que quedó establecido que correspondía a un accidente de tránsito del tipo colisión múltiple con muerto, lesionados y daños.

Indica que esto ocurrió en la calzada de la Ruta D-43, longitudinalmente entre los 8.598,50 metros y los 8.497,90 metros, hacia el norponiente de la ruta D-489, comuna de Ovalle en un tramo de vía rural.

Ubicó el hecho el día sábado 24 de febrero ocurriendo en un horario aproximado a las 21:00 horas. Una vez que pudo establecer el tipo de accidente, pudo identificar a sus conductores, quienes fueron enumerados de acuerdo al grado de responsabilidad técnica que pudo establecer y de los diferentes sucesos que fueron ocurriendo.

En primer lugar, el participante N°1, en calidad de conductor, se identificó al Sr. Roberto Castro Garriga, quien conducía un automóvil marca Nissan, modelo Sentra II, de color rojo, PPU SS.3558;

En segundo lugar al participante N°2, en calidad de conductor, se identificó al Sr. Juan Peña González, quien conducía una camioneta marca Mazda, modelo BT-2000, color blanco, PPU KE.2360;

En tercer lugar el participante N°3, en calidad de conductor, se identificó al Sr. Cornelio Portilla Olivares, conductor fallecido, quien conducía un automóvil marca Chevrolet, modelo SAIL, color blanco, PPU FXKS.12 y;

En cuarto lugar la participante N°4, en calidad de conductora, se identificó a la Sra. Yusely Díaz Quiroga, conductora de la camioneta marca Chevrolet, modelo D-Max de color plateado. PPU BBCB.57.

Teniendo a todos los conductores identificados, pudo formular una dinámica del accidente en cuanto a la forma en que ocurrieron los hechos:

Se definió que el participante N°1 conducía su automóvil por el costado izquierdo de la calzada demarcada Ruta D-43, en dirección al Sur Oriente, es decir desde La Serena hacia Ovalle. El participante N°2 conducía su camioneta por el costado derecho de la calzada demarcada Ruta D-43 en dirección hacia el norponiente, es decir, desde Ovalle hacia La Serena, dirección contraria al móvil 1. El participante N°3, conducía su vehículo por el costado derecho de la calzada demarcada de la Ruta D-43 en dirección hacia el Suroriente también haciéndolo desde La Serena hacia Ovalle. La participante N°4, conducía su vehículo por el costado derecho de la calzada demarcada Ruta D-43, en dirección al Norponiente desde Ovalle a La Serena.

Agrega que estos cuatro vehículos lo hacían a una velocidad no determinada que no pudo definir por falta de elementos técnicos y juicio suficiente en el terreno que le permitan establecer su cálculo.

Señala que el móvil (o participante) N°1, debido a que efectuó una maniobra antirreglamentaria de adelantamiento originó que le obstruyera la normal circulación al móvil N°2, colisionando con el vértice anterior izquierdo y rueda directriz izquierda de la

parte frontal del móvil N°1 en el tercio anterior y medio del lateral izquierdo de la carrocería del móvil N°2.

Añade que este hecho ocurrió en una zona que identifica como Zona A de impacto, la cual se encuentra definida y acotada en el levantamiento planimétrico confeccionado en el lugar, esta situación ocurre en los instantes que el móvil N°1 desarrollaba la maniobra antes descrita y el móvil N°2 se desplazaba en rodaje libre por la vía. Ocurrido lo anterior, debido a la fuerza de impacto el conductor del móvil N°1 perdió el control y maniobrabilidad del vehículo, iniciando un giro en forma de arco desde la parte posterior de su estructura hacia el lateral derecho en un ángulo aproximado de 30°, iniciado dicho desplazamiento, es proyectado en proceso de arrastre y ronco hacia su izquierda, es decir, hacia Ovalle, desplazamiento en el cual chocó con toda la parte frontal de la estructura del móvil N°1 en una barrera de contención metálica emplazada en la vía que corresponde a la barrera Suroriente. A raíz de este impacto la energía del choque fue de tal magnitud que logró fracturar esta barrea generando su colapso, introduciéndose parte de la estructura por el tercio derecho de la parte frontal del móvil N°1 hacia su interior, lo que generó una especie de retención, y el móvil N°1 continuó con su proceso de giro describiendo un ángulo de 170 ° aproximadamente, desplazamiento en el cual colisionó con el tercio anterior del lateral izquierdo de su estructura en el vértice del tercio anterior y medio del lateral derecho de la carrocería del móvil N°4. Dicho impacto entre los móviles N°1 y N°4, se origina en la Zona C destacado en el plano adjunto. No obstante el móvil N°1 haber impactado con la barrera de contención y haber impactado con el móvil N°4, continuó su proceso de giro volviendo a impactar la barrera de contención con la parte posterior de su estructura en el proceso de giro, sitúa la interacción física contra la barrera fue determinada en la Zona B de impacto, para finalmente el móvil N°1 detenerse y quedar en la posición final que fue acotada en el plano y fijada en fotografías. Destaca que esta interacción física ocurre en los instantes que móvil N°1 se desplazaba en proceso de descontrol por la vía y el móvil N°4 se desplazaba en maniobra evasiva hacia su izquierda.

Por su parte señala que el móvil N°2, producto del impacto fue proyectado hacia su izquierda lo que originó que ingresara a la pista de dirección contraria, originando que le obstruyera la normal circulación al móvil N°3 colisionándolo con todos los tercios de su parte frontal en el tercio anterior y medio del lateral izquierdo del móvil N°3, este hecho ocurre en la Zona B de impacto que también se encuentra acotada en el plano e ilustrada en fotografías, para finalmente el móvil N°2 continúa su desplazamiento en proceso de giro hasta detenerse.

Por otra parte el móvil N°3, producto del impacto, fue proyectado hacia su derecha desplazándose en proceso de ronco y giro de su estructura chocando contra la parte

posterior de su estructura con la barrera de contención Norponiente emplazada en la Ruta, esto ocurre en la Zona E de impacto, para continuar con su proyección hasta detenerse.

Por último, el móvil N°4 debido al impacto del móvil N°1 fue proyectado en proceso de ronceo hacia su izquierda hasta detenerse de igual forma.

La totalidad de vehículos quedaron en sus posiciones finales acotadas de acuerdo al plano adjunto.

Establece que la causa basal del accidente, está dada que el participante N°1 debido a que efectúa una maniobra antirreglamentaria de adelantamiento, origina que le obstruya la circulación al móvil N°2 colisionando y luego por proyección choca contra la barrera de contención y colisiona al móvil N°4, el móvil N°2 colisiona al móvil N°3, y este último por proyección choca con la barrera de contención.

Explica que las Zonas A, B, C, D y E, tienen una fundamentación de acuerdo a los diversos elementos técnicos observados en terreno. En su conjunto las zonas son contestes entre sí, que obedecen al eje de trayectoria de los móviles en los tiempos: “antes, durante y después del accidente”, fundadas en la localización y tipología de daños en la estructura de los vehículos en los diferentes tipos de huellas e indicios encontrados en la calzada, en las diferentes demostraciones de impacto en las barreras de contención y la consideración de la configuración y diseño vial.

Precisa que la colisión primaria corresponde a la Zona A de impacto que desencadena los demás. La Zona A se fundamenta de acuerdo al eje de trayectoria del móvil N°1 y el móvil N°2. Su localización y tipología de daños en la estructura de los vehículos, las demostraciones de roces, son contestes a la interacción física entre el móvil N°1 y N°2, principalmente por la adherencia de pintura de color rojo en la carrocería del móvil N°2. También las huellas e indicio que pudo establecer en la zona de impacto, principalmente una huella de arrastre en el costado izquierdo de la vía según el desplazamiento del móvil N°1, huella que sería aplicable a los daños que sufre el móvil N°1 en dicha pista de circulación y luego es proyectado, misma condición ocurre para el móvil N°2 que deja sus huellas de arrastre producto del impacto, en su pista de circulación.

Presenta el fundamento de la dinámica y la causa basal del accidente explicando: 1) La totalidad de Zonas (A,B,C,D y E).; 2) La configuración de la vía que correspondía a un tramo bidireccional compuesto por dos pistas de circulación, una en cada sentido las que mantenían un eje central debidamente demarcado con línea continua.; 3) Los daños de los móviles en una inspección visual realizada en terreno.; 4) La consideración de la declaración participante N°1 a quien entrevistó personalmente.

Sobre las consultas técnicas realizadas al participante N°1 le manifiesta que él conducía hacia Ovalle, por la Ruta D-43 por su pista de circulación, en dichos instantes un

móvil de color blanco, no recuerda si es auto o camioneta, ingresó a su pista de circulación, lo cual de acuerdo a todos los elementos mencionados, dicha versión de los hechos no sería conteste a las huellas e indicios encontrados en la vía. Al consultar por la velocidad que se desplazaba, le manifestó que lo hacía a 60 km/h aproximadamente, lo que tampoco es aplicable a la evidencia física en el terreno, toda vez que el móvil realizó una proyección entre sus impactos de 100,60 metros aproximadamente, desde la Zona A hasta la Zona C, las demostraciones impacto en la barrera de contención lo cual, de acuerdo a su experiencia investigativa y a las deformaciones observadas no es aplicable a 60 Km/h.

Agrega que realizó diligencias con unos testigos que pudieron observar al móvil N°1 en su desplazamiento previo al accidente, identificados como los testigos A, B y C.

El testigo A corresponde a la señora Teresa Ceballos López, pasajero (copiloto) del móvil N°3, en resumen, indica que ella se desplazaba en el móvil N°3 hacia Ovalle por la Ruta D-43, y fueron adelantados por el móvil N°1, automóvil de color rojo, de acuerdo a su percepción lo hacía a gran velocidad y con sus luces apagadas, ocurriendo el accidente.

Los testigos B y C. El testigo B corresponde a: Luis Alucema Castillo, quien se desplazaba en calidad de copiloto en un vehículo en dirección hacia Ovalle, iba a la Municipalidad de Río Hurtado y el conductor de esa camioneta, el testigo C: León Flores, ellos en resumen, sus declaraciones son contestes entre sí, fueron adelantados por el móvil N°1 por un automóvil de color rojo, en línea continua y este vehículo hacía sin su sistema de iluminación, esto fue antes del área de conflicto entre los móviles, mientras continuaba con su marcha se percatan que el vehículo que los había adelantado participó en el accidente investigado.

Agrega que le realizó una prueba respiratoria al conductor N°1 a las 02:59 horas, arrojando un resultado positivo de 0,10 g%^{oo} de alcohol en la sangre, lo que acuerdo a la normativa no constituiría delito, no obstante ello como transcurrieron 6 horas desde que hizo la prueba, el resultado de alcoholemia fuese constitutivo de un manejo en estado de ebriedad o bajo la influencia del alcohol, este elemento genera diferentes trastornos en una persona principalmente afecta su capacidades psicomotoras, perceptivas y reactivas.

Para establecer el accidente se desarrolló una marcha analítica de forma técnica y sistemática teniendo en consideración todos los elementos que pudo observar en el sitio del suceso, principalmente está fundado en causa basal y fundamentación de antecedentes.

Interrogado por el Sr. Fiscal, exhibe el Set N°2 y señala:

Fotografía N°1: Es una fotografía que él tomó. Tiene como objetivo una ilustración panorámica del sitio del suceso y a su vez ilustrar la trayectoria del móvil N°1 y N°3. La trayectoria del móvil N°1 corresponde a la pista izquierda de circulación desde La Serena hacia Ovalle y la trayectoria del móvil N°3 corresponde por la pista derecha, por donde está

la camioneta que es el móvil N°2, entonces acá ilustra maniobra de adelantamiento que iba efectuando el móvil N°1 por la pista izquierda ese era su eje de trayectoria.

Fotografía N°2: Aprecia la panorámica en el mismo sentido de la fotografía 1, la pista izquierda por donde se desplazaba el móvil N°1, pista derecha donde se desplazaba el móvil N°3, que es el automóvil banco que observa con manta cubre cadáver. Puede observar parte de las huellas que refirió anteriormente en la parte inferior izquierda, en la pista izquierda que sería la huella de arrastre del móvil N°2, el eje de trayectoria del móvil N°2 durante el impacto tiene su nacimiento en su pista de circulación que es donde están las huella de arrastre.

Fotografía N°3: Observa una vista panorámica del sitio del suceso en dirección hacia La Serena, apunta a La Serena para mejor ilustración, observa la trayectoria del móvil N°2 y N°4 por el costado derecho de la vía, es decir, estos móviles que iban por la pista donde está situado el móvil N°1, y se observa la posición final del móvil N°1 incrustado en la barrera de contención, y aprecia el móvil N°4, luego de ser colisionado por el móvil N°1 sobre la línea central de las pistas.

Fotografía N°4: Fijación de la parte frontal de la carrocería del móvil N°1, el objetivo es ilustrar gran concentración y diferentes tipos de daños severos que tiene esta parte frontal en su tercio derecho parte de la barrera de contención, se observa una deformación y daños en su llanta anterior izquierda, tendría origen al impacto con el móvil N°2 en la zona A.

Fotografía N°5: Es el lateral derecho del móvil N°1, Nissan Sentra, en donde observa los daños producidos por el desplazamiento de la barrera de contención y a su vez tiene gran cantidad de daño reflejo producto de la disipación de energía y desprendimiento de diferentes placas de pintura. Explica que los “*daños reflejos*” se ocasionan al producirse el fenómeno físico de impacto entre dos objetos ya sea movimiento o estático, además de participar en una colisión (impacto entre dos objetos en movimiento) también participa en un choque en contra de la barrera de contención que es un impacto de un objeto en movimiento en contra de uno fijo, cada vez que el móvil interactúa con diferentes elementos va asociado a una respectiva energía cinética que va generando una disipación de energía en su carrocería, es decir una absorción y esta disipación es la que va generando diferentes tipos de daños en el vehículo que no son daños directos al golpe sino que producto de la disipación de la energía, que genera un desalojo y desprendimiento de pintura.

Fotografía N°6: Fijación de la parte posterior del móvil N°1 que impactó con la barrera hasta detenerse.

Fotografía N°7: Lateral izquierdo del móvil N°1 donde observa desprendimiento de pintura y demostraciones de roce en su tercio medio y anterior, también su tapabarro

anterior izquierdo está destruido y puede observar adherencia de pintura y demostraciones de roce con el impacto con el móvil N°2.

Fotografía N°8: Fijación de la parte frontal del móvil N°2 tiene daños producto cuando impacta con el móvil N°3 en su parte frontal.

Fotografía N°9: Fijación del lateral derecho del móvil N°2 tiene daño reflejo en su tapabarros y en el resto no tiene daños de roce u otro elemento. Es el vehículo Mazda.

Fotografía N°10: Parte posterior del móvil N°2, donde observa en su zona de carga esta su puerta anterior izquierda.

Fotografía N°11: Corresponde al lateral izquierdo del móvil N°2 que impactó con el móvil N°1, observando que su puerta se encuentra desalojada y presenta daños de consideración en su parte frontal producto del impacto con el móvil N°3.

Fotografía N°12: Fijación de la parte frontal del móvil N°3, Chevrolet Sail blanco, y en sus daños tiene una deformación desde su lateral izquierdo hacia el derecho por el arqueamiento que tiene en las diferentes partes.

Fotografía N°13: Lateral izquierdo del móvil N°3 donde se evidencia la totalidad de daños producto del impacto con el móvil N°2.

Fotografía 14: Observa parte de los daños con barrera de contención metálica Norponiente, las demostraciones roce en su vértice de la parte posterior y su posición final.

Fotografía 15: Lateral derecho de la carrocería del móvil N°3, el cual no mantiene mayores indicios atribuibles al accidente.

Fotografía 16: Parte frontal del móvil N°4 no tiene daños producto del impacto directo sino que en parte en su vértice hacia su lateral derecho.

Fotografía 17: Lateral derecho del móvil N°4 que presenta daños en su tercio anterior y medio, con demostraciones de roce y a su vez adherencia de pintura de color rojo.

Fotografía 18: Parte posterior móvil N°4

Fotografía 19: Lateral izquierdo del móvil N°4.

Fotografía 20: fijación orientada hacia La Serena donde puede observar que en la pista derecha hay una marca que son las huellas de arrastre del móvil N°2 a posterior del impacto con el móvil N°1, ese es su eje de trayectoria, es decir, su desplazamiento es aplicable y conteste que él lo hacía por su pista de circulación y no habría ingresado a la pista contraria, de lo contrario es imposible que hubiésemos tenido ese tipo de huellas en ese lugar.

Fotografía 21: Fotografía con vista en dirección hacia Ovalle, la pista izquierda es por la cual se desplazaba móvil N°1 y observa su huella de arrastre va marcando su proceso de arrastre hacia la vía, lo que es aplicable a la dinámica general en que el móvil N°1 está

situado en el costado izquierdo de la vía, de lo contrario hubiésemos tenido el nacimiento de esa huella en el costado derecho de la calzada.

Fotografía 22: Es la continuación del proceso de desplazamiento de arrastre del móvil N°1, previo a iniciar su proceso de ronqueo, la huella de arrastre del móvil N°1 que continúa con su eje de trayectoria por la pista izquierda que va en dirección contraria a su desplazamiento.

Fotografía 23: Fijación con vista hacia La Serena es una ilustración contraria de como venía el móvil N°1, observa su trayectoria en proceso de ronqueo por el costado derecho, pero según su trayectoria por el costado izquierdo de la vía, que son las huellas negras que se pueden ver, atribuibles a huella en desplazamiento en proceso de ronqueo.

Fotografía 24: Huellas parte inferior izquierda, se aprecia la magnitud del impacto con la barrera de contención se aprecia las demostraciones de pintura de color rojo, deformación y posición final del móvil N°1.

Fotografía 25: Vista particular desde el inicio del impacto de la barrera de contención y prolongación de las huellas de desplazamiento del móvil N°1 en proceso de descontrol.

Fotografía 26: Vista general de la Zona E de impacto del móvil N°3 contra la barrera de contención huellas marcadas en la parte inferior hacia su eje de trayectoria en la fotografía.

Fotografía 27: Vista del desplazamiento móvil N°4 en proceso de ronqueo, se aprecia una huella de ronqueo en la pista izquierda y a su vez en la pista derecha y la otra es una mancha negruzca en el costado izquierdo.

Fotografía 28: Vista particular de desplazamiento de arrastre del móvil N°1, observa restos de pintura en el costado izquierdo de la vía, que se observa en la parte inferior izquierda. Aprecia también la huella de arrastre que está en diagonal a la barrera de contención en la pista izquierda hacia la barrera de contención, desde la zona A hacia la barrera de contención sobre la pista izquierda.

Fotografía 29: Fijación particular de restos de pintura de color rojo en la pista izquierda del móvil N°1. Ilustrativa de lo que vio en el terreno.

Fotografía 30: Puerta delantera izquierda del móvil N°2 que en la fotografía previa estaba en su zona de carga, por lo que la bajó para su fijación, y puede observar que está puerta tiene demostraciones de roce con adherencia de pintura de color rojo y demostraciones de roce con adherencia de caucho que es la mancha de color negro que aparece en la parte inferior, esos daños son atribuibles al impacto del móvil N°1 al móvil N°2.

Fotografía 31: Vista particular de la fotografía previa, pretende ilustrar que se aprecia el color rojo que correspondería a la estructura del móvil N°1 en la puerta delantera izquierda del móvil N°2.

Fotografía 32: Vista particular de daños del móvil N°4 en el cual se ilustra su daño desde el vértice hacia la parte posterior se aprecia la adherencia de pintura del móvil N°1, parte de su estructura adherida a la estructura del móvil N°4.

Fotografía 33: Fijación particular de la parte frontal del capot del móvil N°2 observa adherencia de color blanco consecuente a la colisión con el móvil N°3, Chevrolet Sail de color blanco.

Fotografía 34: Fijación general en donde procedía fijar al participante N°3 quien se encontraba fallecido en el interior de su móvil

Fotografía 35: Fijación del participante N°3 fallecido en el interior del móvil.

Exhibe informe planimétrico y responde que la evidencia es plasmada en este informe, donde observa la identificación de la vía, Ruta D-43, de acuerdo a su simbología señala que es una vía bidireccional donde se ilustra el móvil N°1 a un costado de la vía, en la parte superior y el móvil N°3 por el costado derecho de la vía, el móvil N°3 lo está haciendo de forma reglamentaria y el móvil N°1 de forma anti reglamentaria, la demarcación del eje de calzada con línea continua, conforme con la trayectoria del móvil N°1, en lo achurado corresponde a la Zona A de impacto que es la zona donde colisionó el móvil N°1 con el móvil N°2, con motivo de la obstrucción de vía del móvil N°1 a este último, en consecuencia de la maniobra anti reglamentaria de adelantamiento que estaba efectuando. Observa las huellas de ronceo y previo a esas huellas de ronceo por la zona de impacto se encuentra dibujado un arrastre justo en el vértice del móvil N°1, en la Zona A de impacto, justo en la Zona A de impacto hay una huella de arrastre y luego después se desplaza en proceso de ronceo. Da cuenta de la Zona B de impacto del móvil N°1 contra la barrera de contención, que es la zona más larga, que tiene una cota de 17 metros de largo y 2 metros de ancho, su desplazamiento en proceso de giro y colisión hacia el móvil N°4 en la Zona C cuya cota es de 2 x 2 metros. Luego de esta zona observa el eje de trayectoria en proyección del móvil N°4 haciéndolo en proceso de ronceo. Considerando la trayectoria del móvil N°2, resulta importante volver a la Zona A de impacto que tiene una cota de 2 x 2 metros, puede observar la retaguardia del móvil N°1 hay unas huellas de arrastre que son del móvil N°2 a posterior del impacto con el móvil N°1, su génesis está en su pista de circulación y su prolongación es también por su pista de circulación, hasta que ingresa a la Zona B de impacto cuando el móvil N°2 impacta al móvil N°3 que también tiene una cota de 2 x 2 metros, se aprecia la proyección del móvil N°2 y también se hace la ilustración del móvil N°3 a posterior a su impacto hasta chocar en la Zona E de impacto contra la barrera

de contención, según las huellas e indicios, los restos de mica, restos de plástico de los diferentes vehículos que se encontraban en el lugar. Del móvil N°2 observa que luego de impactar con el móvil N°3, es desplazado en proceso de ronqueo hasta detenerse en su posición final. Para entender el plano cada vez que se observa un vehículo, está dibujado con línea discontinua quiere decir que el vehículo está en movimiento de acuerdo a la simbología planimétrica, cuando observamos un vehículo que está dibujado con línea continua quiere decir que el vehículo está detenido y en este caso corresponden a sus posiciones finales.

Contrainterrogado por la Defensa responde que su informe está fundado con las declaraciones participante 1, participante 4 y el testigo A, B y C, del informe técnico. A) Teresa Ceballos, B) Luis Castillo, y C) Freddy León Flores.

Sobre la versión del acusado no supo que después éste entregó una versión diferente. Pregunta el Sr. Defensor ¿si es normal para él que el principal sindicado preste una declaración sin la presencia de su abogado? Responde que la declaración del participante N°1 lo hizo en razón y por instrucción del Ministerio Público y a su vez renunció a su derecho a guardar silencio. Responde afirmando que colabora sustancialmente al esclarecimiento de los hechos desde los actos iniciales con su declaración de forma espontánea y sin la presencia de su abogado.

Señala que Teresa Ceballos declara que es adelantada por Castro Garriga por un automóvil rojo que corresponde al participante N°1. Contesta que el adelantamiento tuvo que ser completo en razón de que no hubo interacción física entre los móviles.

Solicita la Defensa que el perito explique si el adelantamiento fue completo cómo se explica que haya colisionado con la camioneta Mazda si la camioneta Mazda va por su vía. Responde que la maniobra de adelantamiento se define en el artículo 2 de la Ley de Tránsito en el sentido que un vehículo adelanta cuando efectúa traspaso del eje de la calzada, en el diseño vial tenemos un eje central demarcado, y si nos situamos en el móvil N°1 de acuerdo a la zona de impacto él se encontraba en proceso de adelantamiento, en primer lugar, porque impacta con el móvil 2 y a su vez no ocurre ningún tipo de interacción física con el móvil N°3. La señora Ceballos le especifica que fue adelantada por un vehículo rojo y que posteriormente ocurrió el accidente.

Contrastó la Defensa al perito la declaración en juicio de la señora Teresa, quien en su declaración en este juicio señaló que el vehículo rojo los había adelantado completamente y responde que perito que la señora Teresa le señaló que el móvil N°1 efectuó un adelantamiento, no entregando más detalles del tipo de la maniobra de adelantamiento que efectuó.

Contrasta la Defensa al perito con la declaración prestada en juicio por el acusado quien señaló en juicio que es golpeado en la parte trasera derecha por el móvil conducido por don Cornelio Portilla Olivares, pregunta si son concordantes las fotografías 5 y 6 donde aprecia un golpe en la parte trasera del móvil N°1. Responde el perito que eso no podría haber ocurrido de ninguna manera y es categórico en su respuesta explicando que este accidente de tránsito si describimos un supuesto impacto, por ejemplo, el móvil N°1 en su lateral derecho no tiene ninguna demostración de impacto con el móvil N°3, como adherencia de color blanco, si tiene demostraciones de impacto que son atribuibles al impacto con la barrera de contención, por lo que se puede descartar de forma categórica en razón del análisis de la dinámica de Newton, en cuanto a la primera y tercera ley de Newton, la tercera ley, por ejemplo, el principio de acción y reacción, esto quiere decir si dos cuerpos en movimiento interactúan entre sí, el cuerpo que recepciona el impacto del primer cuerpo ejerce una fuerza proporcional sobre el primero, en base a ello, el móvil N°1 con el móvil N°3 si hubiesen impactado, hubiesen descrito otro tipo de trayectoria, de igual forma considerando la primera Ley de Newton, está basada en que un cuerpo en reposo o bien, manteniendo una rapidez lineal y constante no va a modificar su movimiento a menos que se ejerza una o varias fuerzas sobre él, en este caso observa que el móvil N°1 y móvil N°2 describieron perfectamente el principio de inercia, en el sentido que luego de colisionar los dos describieron su eje de trayectoria según el sentido de marcha que mantenían, el móvil 2 con el móvil 3 ocurrió lo mismo, una vez que la camioneta impacta ellos al móvil N°3 ellos describieron el mismo sentido de marcha de acuerdo a la energía cinética que desplazaban, entonces, si el móvil N°1 hubiese interactuado físicamente con el móvil N°3, las consecuencias y formas de impacto hubiesen sido otras, hubiésemos hablado de otras zonas de impacto, por ejemplo en el costado derecho de la calzada lo que no está en el sitio del suceso, la única zona de impacto que está a la derecha de la calzada es la Zona B, del móvil N°2 con el móvil N°3, entonces no hay ningún elemento que pueda sustentarse que el móvil N°3 colisione con el móvil N°1.

Contesta que el móvil N°1 realiza una maniobra de adelantamiento y colisiona la camioneta Mazda. Conforme a la respuesta anterior, la Defensa pregunta de acuerdo a la lógica, según el informe planimétrico, qué sentido tiene que a pesar de este choque la camioneta Mazda sigue en el mismo sentido que llevaba desde Ovalle a La Serena, si de acuerdo a las leyes de Newton o leyes básicas, dos vehículos que impactan significa un freno al otro vehículo, no significa que lo impulse hacia el mismo lado. ¿Cómo se rompe la Ley de Newton que explicó en el ejemplo anterior y se explique cómo la camioneta Mazda sigue avanzando si indicó que se produjo un choque frontal entre ambos vehículos o por adelantamiento de su representado? Responde el perito que eso se establece de acuerdo a la

forma que interactúan físicamente los móviles N°1 y N°2 no efectuaron una colisión frontal, el móvil N°1 impacta en el tercio anterior y medio del lateral izquierdo, entonces por eso es que el móvil N°2 puede continuar con su movimiento y eso es atribuible a la inercia, en el sentido que mantiene su energía cinética y va a desarrollar el mismo eje que mantenía anteriormente, es decir el móvil N°1 y N°2 continúan con su inercia de acuerdo a sus ejes de trayectoria. Por lo que no es una colisión frontal sino parcial.

Pregunta la Defensa si el móvil conducido por su representado N°1, ya estaba haciendo ingreso a la pista que le correspondía, es decir, la maniobra de adelantamiento ya la estaba terminando, cuando fue impactado por la camioneta Mazda. Responde que no, porque la maniobra de adelantamiento se concluye una vez que el vehículo ingresa al costado derecho de la calzada y se sitúa adelante del vehículo que está adelantando.

Pregunta si la versión de su representado tendría algún sentido que dice que él es impulsado por el móvil N°3 Chevrolet Sail en su parte trasera, toda vez que si observa la fotografía 5 y 6 efectivamente tiene una colisión en su parte trasera y que fue lanzado a la camioneta Mazda y fue chocado en su punta, no tendría más lógica según lo explicado por el perito. Responde que tampoco tiene lógica porque si hubiese ocurrido eso no estaríamos hablando de la zona del impacto del móvil N°2 (conducido por Juan Peña) con el móvil N°3 (conducido por Cornelio Portilla). Pregunta ¿por qué no si los impactos son parciales y no frontales? Responde, porque el impacto del móvil N°2 al móvil N°3 es un impacto de acuerdo a la trayectoria del móvil N°2 que fue producto del primer impacto. El móvil N°2 ingresa a la pista contraria e impacta al móvil N°3. Señala que el tipo de escenario planteado por la Defensa no tiene lógica en razón que el móvil N°3 (Chevrolet Sail) no hubiese estado expuesto ante la trayectoria del móvil N°2 (camioneta Mazda) porque como lo explicó anteriormente cuando se origina una colisión entre dos móviles, ya sea por un cambio de pista o una colisión por roce en sus laterales, necesariamente ambos móviles van a reaccionar, en este caso, el móvil N°1 (Nissan Sentra) con el móvil N°3 (Chevrolet Sail) son vehículos de similares características, dos vehículos tipo automóvil, con mayor razón va a ver una acción y reacción, en donde no vamos a omitir la reacción del otro vehículo debido a que tienen masas similares, en consecuencia, si el móvil N°3 hubiese colisionado de forma lateral al móvil N°1, el conductor del móvil N°3 de igual forma hubiese desarrollado algún tipo de desplazamiento fuera de lo común previo al impacto con el móvil N°2, situación que no ocurrió y que no es reflejada con ningún tipo de huella, bien pudo demostrar que la totalidad de los vehículos luego de interactuar físicamente dejan vestigios en la calzada y eso se genera de acuerdo a sus diferentes tipos de desplazamiento a las fuerzas que están siendo sometidos.

Señala que el móvil N°3 fue proyectado desde la Zona B de impacto, no tiene ningún otro tipo de desplazamiento o anomalía en su eje de trayectoria, observando el plano refiere que el móvil N°3 no tuvo desplazamiento previo a la zona de impacto y existe una distancia, cuya cota del impacto en la Zona B es de 7 metros y la Zona D de 2 metros por lo que aproximadamente el desplazamiento fue superior a 20 metros desde la zona D hasta la posición final del vehículo. Añade que el móvil N°3 la mayor zona de impacto la tuvo en su lateral izquierdo, y no es coincidente con el impacto que se aprecia en el móvil N°1 en su parte trasera en las fotografías 5 y 6, porque la deformación de energía que tiene el móvil N°3 es atribuible a una colisión de forma frontal o diagonal con otro vehículo y ese daño no es conteste a una colisión por roce que se pudiese aplicar al móvil N°1, explica que las colisiones por roce es la interacción física entre dos vehículos en movimiento en el mismo sentido o en sentido contrario, con uno de sus laterales o vértices, existen las colisiones perpendiculares, diagonales o por alcance pueden dejar huellas y/o adherencias de pintura.

A la pregunta sobre el impacto que tiene el móvil N°1 en la parte trasera puede ser coincidente con la versión que entrega su conductor que fue colisionado por el Chevrolet Sail, móvil N°3 en la parte trasera. Responde que no porque como ya lo explicó, cuando un vehículo interactúa con otro, existe una acción y reacción y quedan vestigios del otro vehículo con el vehículo que interactúa y los daños que señala el abogado Defensor del móvil N°1 en su tercio posterior del lateral derecho son atribuibles al choque con la barrera de contención, el móvil N°1 interactúa no sólo una vez con la barrera de contención, sino que lo hace en reiteradas ocasiones en proceso de giro y concluye con un impacto en la parte posterior y deformación, como si hubiese quedado encajado el móvil N°1 en la barrera de contención.

Señala que la camioneta Mazda en el impacto a la Chevrolet Sail, no existió ningún tipo de huella de maniobra preventiva de accidente y su conductor Juan Peña no estaba en condiciones de declarar por su condición médica, y el señor Castro Garriga lo entrevistó en dependencias de la Tercera Comisaría de Ovalle, en la madrugada, concordante con la prueba respiratoria y él se encontraba en condiciones de declarar y así lo hizo en forma voluntaria.

Indica que no pudo apreciar alguna condición de sordera del Sr. Juan Peña González.

Añade que cuando realiza el trabajo en el sitio suceso, de acuerdo a las huellas va formulando mediante la metodología científica las posibles hipótesis en que pudo ocurrir el accidente, en este caso, el escenario planteado por el Defensor en cuanto haya influido en el accidente la patología (bipolaridad) de doña Teresa Ceballos, acompañante del fallecido, como por ejemplo, que haya tenido algún roce o algún revés con el conductor, responde que eso es un hecho indeterminado desde el punto de vista de la investigación de

accidentología vial y no existen elementos para formular ese tipo de hipótesis, toda vez que no hay un cambio de trayectoria repentino, ni violento del móvil N°3.

Pregunta al perito si sólo se planteó una sola hipótesis, a lo que responde que de acuerdo al levantamiento planimétrico se formuló la hipótesis en terreno, toda vez que las huellas eran claras en la forma que ocurrió el accidente, este accidente está formulado básicamente por los elementos técnicos y daños en los vehículos, las declaraciones le sirvieron para contribuir por ejemplo a que el participante N°1 mantenía una conducta vial reiterativa en proceso de adelantamiento y esa fue la principal información que le aportaron las declaraciones, en razón a que en un accidente de tránsito las personas pueden declarar muchas percepciones, pero el sitio del suceso entrega un elemento que es verídico en cuanto a las huellas e indicios que existen en la vía.

El día de los hechos no tenía el resultado de la alcoholemia, y si tenía el resultado de la prueba respiratoria, y aún así esa prueba respiratoria con resultado positivo le sirvió para contribuir más con una hipótesis de levantamiento en razón que el conductor, bajo los efectos de sustancias externas accede en una valoración falsa y optimista de su propio rendimiento lo que va de la mano de la motivación externa, por ejemplo, para efectuar un adelantamiento en una zona prohibida, manteniendo flujo vehicular en dirección contraria, por lo que trabaja en la hipótesis que corresponde a la causa basal del accidente y sin tener el examen toxicológico, dado que la colisión primaria es producto de la interacción física entre el móvil N°1 con el móvil N°2.

Explica que hace en terreno una evaluación de distintas hipótesis las cuales va descartando de acuerdo a las huellas e indicios que se encuentran en el terreno, por ejemplo, si la conductora N°4 hubiese ido bajo la influencia del alcohol, no genera la causa basal del accidente, toda vez que ese es un evento secundario de la colisión primaria, son consecuencias del primer hecho de la Zona A de impacto. Por lo que la hipótesis principal se mantuvo de acuerdo a los elementos que tuvo a la vista en el sitio del suceso los cuales eran contestes entre sí y le permitieron establecer una maniobra de adelantamiento y una colisión en el costado izquierdo de la vía.

Sobre la hipótesis levantado por el acusado refiere que ese escenario también fue evaluado una vez que se realiza la marcha analítica de la totalidad de la información recabada, lo que le permiten descartarla por lo anteriormente señalado, especialmente por los daños en el móvil N°1, que no tiene interacción física y ningún tipo de elemento que le permita inferir que participó o interactuó físicamente con el móvil N°3.

Se planteó esa hipótesis según trabajo metodológico que va desarrollando en terreno y va verificando diferentes escenarios, bien denominados hipótesis, los cuales va descartando, y eso se realiza mediante el trabajo investigativo en el lugar y luego analizaron

la totalidad elementos y puede descartar hipótesis y sustentar otras de acuerdo a la evidencia en el lugar.

Preguntado por esta segunda hipótesis descartada, señala que su informe técnico está fundada en una causa basal con una acción directa, también desarrolló informe por hipótesis, pero dichos informes por hipótesis se hacen cuando no se puede establecer una causa basal directa del accidente, entonces en este caso, su informe de investigación en terreno que se pudo establecer su causa basal, la acción que incurrió en la génesis de este accidente, por lo que no es un accidente que se formula por hipótesis.

Reitera que el informe técnico es uniforme que no requiere mayores hipótesis a la Fiscalía, porque se comprueba mediante el avance de la investigación y principalmente los elementos en terreno que el accidente habría ocurrido por el adelantamiento del móvil N°1(Nissan Sentra), y sería subjetivo de su parte comenzará mencionar diversas hipótesis que no van a concluir de acuerdo a la evidencia técnica en el lugar, en consecuencia su informe técnico está formulado por una dinámica, una causa basal y su fundamentación, no existen hipótesis en el informe técnico, por qué no se requería de mayores escenarios en que pudo haber ocurrido el accidente, ya que, se pudo establecer.

Manifiesta que no fue necesario volver, ni volvió con luz día al sitio del suceso. No se realizó una reconstitución de cena del sitio suceso. Su informe descansa en el trabajo del sitio suceso el día de los hechos. Señala que no se mantenía información sobre otros testigos, salvo los que fueron empadronados y que se les tomó declaración.

El Fiscal no instruyó más diligencias.

Añade que la camioneta Mazda, la totalidad de los móviles se desplazaba a una velocidad no establecida por falta de elementos técnicos que le permitan establecer su cálculo. La distancia queda ilustrada en el levantamiento planimétrico adjunto entre la Zona A y la Zona E de impacto lo que genera una distancia aproximada de 100,60 metros que es el área de conflicto donde interactúa el móvil N°1 con los demás elementos de la vía.

Relata que no se consultó a doña Yusely si fue adelantada específicamente por el móvil N°2 sino que ella especifica que fue adelantada por distintos tipos de vehículos, esta información también se tuvo a la vista, pero está fuera del área de estudio del accidente toda vez que se enfoca en el desplazamiento: antes y durante el área de conflicto, la camioneta Mazda estaba situada en su pista de circulación al momento en que condicionó con el móvil N°1. Siendo cuatro los vehículos participantes.

A continuación depuso la médico legista doña **CARMEN MARGARITA TOALA DEL VALLE**, médico legista, domiciliada en Avenida Cuz Cuz N°150, Villa San Rafael, comuna de Illapel, quien depondrá acerca del Informe de Autopsia N° 007-2018, de fecha 26 de febrero de 2018, practicado a la víctima Cornelio Orlando Portilla Olivares. Señala

que el día 25 de febrero 2018 a las 11:10 horas realizó autopsia al occiso identificado como Cornelio Orlando Portilla Olivares, de 39 años de edad. El occiso trasladado desde el sitio del suceso usaba una polera de color verde un short naranja que estaba destruido en la parte posterior del lado izquierdo con presencia de sangre. Al examen externo de constitución mesomorfa, estado nutricional eutrófico, que midió 1,68 mt, piel canela, cabello castaño claro, lacio y corto, ojos de color café sin alteraciones, al examen externo en las livideces cadavéricas se observó enfriamiento total, livideces cadavéricas de color violácea, fijas parciales en plano anterior y posterior, rigidez cadavérica total, no se observaron transformaciones cadavéricas tardías, se observaron cianosis distales bilaterales en dedos de las manos, genitales y ano sin lesiones. En los fenómenos traumáticos se observó lesiones erosivas de 5x5 cm en región facial de lado derecho; de 3x2 cm en región frontal del lado derecho; de 3x2 cm en párpado superior y de 1.0 x 03 cm, en párpado inferior derecho; de 4x3 cm en región nasal; de 7x4 cm en mentón; de 7x6 cm en antebrazo derecho cara interna; lesión contusa violácea de 6x5 y 7x4 cm en antebrazo derecho; erosiva de 28x16 en abdomen del lado derecho; erosiva de 15x4 cm en región inguinal derecha; lesiones verdosas contusas verdosas de 5x2 cm en región inguinal derecha; de 3x2 cm en fosa ilíaca derecha; de 2x2 cm en muslo derecho cara anterior; rubor o eritema de 10x15 cm en muslo derecho cara interna; erosiva de 26x20 cm en pierna izquierda cara posterior interna; de 9x3 cm en cara anterior de pierna izquierda.

Lesiones contusas múltiples violáceas la mayor de 5x3 cm; la menor de 3 cm en la pierna izquierda.

Herida contusa a colgajo de 8x3 cm en talón izquierdo; herida contusa de 16x10 cm en muslo izquierdo cara posterior quedando a la vista el tejido blando. Lesión erosiva de 7.5 y de 9x1 cm en muslo izquierdo cara anterior; lesión erosiva de 15x3 cm en abdomen del lado izquierdo; de 12x1 en región inguinal izquierda, una lesión contusa verdosa de 5x3 cm en la misma región inguinal izquierda; de 7x1 cm en región supra clavicular del lado izquierdo.

Todas las lesiones erosivas y las heridas contusas observadas en el occiso tenían infiltración sanguínea extensa. En plano posterior del cuerpo no se observaron lesiones. Al examen interno en cuero cabelludo evertido se observó sin infiltración sanguínea, a nivel de cráneo, sin fractura al desprender la dura madre. El encéfalo pesó 1.400 gramos color beige con sistema ventricular con líquido encéfalo raquídeo de características conservadas, lo mismo el tronco encefálico, tenía una acentuada congestión vascular de color beige y características conservadas. A nivel del cuello los músculos sin alteraciones. A nivel de faringe fluía líquido sanguinolento de escasa cantidad, y la mucosa era de color beige. Tiroides sin alteraciones. Tórax, tranqueo bronqueo mucosa de color beige fluía contenido

sanguinolento de escasa cantidad por todo su trayecto con facilidad. Pulmón derecho pesó 350 gramos y el pulmón izquierdo pesó 290 gramos, con pleura lisa y brillante y moderada cantidad de antracosis y al corte del parénquima de color rojo pardo, pálido, el que se observó contusiones múltiples, incisiones múltiples y desgarros a nivel de los lóbulos inferiores izquierdo y derecho; y en cavidad pleural se retiró 40 ml de contenido sanguíneo.

Las parrillas costales en tórax a nivel de esternón se observó fractura en su tercio proximal del cuerpo esternal, con rotura de pleura y gran infiltración sanguínea, en tórax anterior de lado izquierdo se observó fractura del segundo al séptimo cartílago costal, eso del lado izquierdo anterior y del lado derecho anterior, del tercero al sexto cartílago costal, todas las fracturas en el tórax anterior eran a diferentes niveles con rotura de pleura y gran infiltración sanguínea. En tórax posterior, fractura del segundo al décimo cartílago costal del lado izquierdo y fractura del cuarto al noveno cartílago costal del lado derecho, asimismo, todas las fracturas eran a diferentes niveles con rotura de pleura y gran infiltración sanguínea.

En corazón, el pericardio que se lo observó con gran infiltración sanguínea, el epicardio del corazón era con gran cantidad de tejido celular adiposo, pero no se observaron lesiones en el corazón.

A nivel de esófago, la mucosa era de color beige sin contenido en todo su trayecto.

El abdomen, a nivel de la cavidad peritoneal se retiró 80 ml de contenido sanguíneo, un decir un hemoperitoneo. El hígado pesó 1.560 gramos, se lo observó de color rojo pardo pálido con incisiones y contusiones y desgarros múltiples en cara anterior del lóbulo derecho e izquierdo. En el estómago se retiró 100 ml de contenido blando de color beige semi digerido con restos de alimentos, la mucosa del estómago que era de color beige, parcialmente infiltrativa. El vaso pesó 170 gramos y su parénquima era de características conservadas. El páncreas que pesó 200 gramos de color amarillo parcialmente congestivo.

Intestinos sin alteraciones. Riñón derecho pesó 170 y el izquierdo 140 gramos, de características conservadas, su parenque era de color rojo pardo pálido de consistencia firme, suprarrenales que pesaron 160 gramos de color amarillo parcialmente congestivas, próstata que pesó 170 gramos con características conservadas, no se encontró orina en la vejiga.

El esqueleto que era asimétrico, con sus fracturas en esternón ya mencionadas, en tórax anterior y posterior las fracturas de los cartílagos costales mencionados, fractura del hueso fémur del lado izquierdo, fractura izquiu pubiana, luxa fractura del sacro ilíaco.

Concluye que en el occiso identificado como Cornelio Orlando Portilla Olivares, de 39 años, que midió 1,68 cm, su causa de muerte fue por politraumatismo complicado, que las lesiones eran recientes vitales y mortales aún con socorros oportunos y eficaces, con los

antecedentes y características por accidente de tránsito o colisión, cuya data de muerte fue aproximadamente entre 12 a 14 horas a la fecha de la autopsia.

Tomó muestra de sangre para ADN que se encuentra en custodia del SML de Illapel, se tomó muestra de sangre y humor vítreo para el examen toxicológico que fue derivado al laboratorio del SML de Iquique y su resultado fue derivado a la Fiscalía. Tomó muestra de sangre para examen de alcoholemia cuyo resultado fue derivado al SML de La Serena y a la Fiscalía.

A las preguntas del Fiscal exhibe del Set N°1 la fotografía N°1: Reconoce la fotografía tomada al occiso que portaba polera de color verde y short naranjo.

Contrainterrogada por la Defensa sobre los resultados de los exámenes toxicológicos y de alcoholemia efectuados al occiso, responde que generalmente los resultados pasan a la Fiscalía, pero debido al tiempo transcurrido estaban los resultados en la carpeta y sabe que el resultado de la alcoholemia fue 0,00 g%^{oo} y el toxicológico no se encontraron sustancias de drogas y abuso, según informe que fue derivado del SML de Iquique, esas muestras no sabe cuándo llegaron, sólo los leyó, esos documentos no los tiene a la vista ya que están en la carpeta de archivo y en la carpeta de la Fiscalía.

Reitera que el resultado de la alcoholemia fue de 0,00 gr%^{oo}, y el resultado toxicológico determinó que no hay drogas de abuso en las muestras enviadas al Laboratorio, no puede tener los resultados a la vista, porque no puede tener ningún papel de la autopsia a la vista, sí están en la carpeta de archivo. Señala que en el informe toxicológico las sustancias que se tratan de detectar en el fallecido son: anfetamina, benzodiacepina, barbitúricos, cocaína, u otros medicamentos que el occiso pudo haber ingerido y para todos estos salió negativo.

Finalmente, se presentó ante estrados el médico legista don **EDISON EINSTEIN LOAYZA DÁVILA**, domiciliado en Avenida La Paz N°1450, comuna de Ovalle, quien depuso sobre el Informe de lesiones N° 87-2018, realizado en el SML de Ovalle, realizado el día 12 de abril de 2018, examinó a Marcelina De Los Ángeles Elgüeda Cortés, de 71 años, domiciliada en Ovalle. La cual refiere accidente de tránsito en que participó como pasajero de una camioneta Mazda, iba en el asiento de copiloto, y esta camioneta colisionó con un auto particular, de frente, el día 24 de febrero del mismo años en el cruce Delta, recibió atención médica en el Hospital de Ovalle con diagnóstico de policontusa. Al examen físico, refiere dolor en tórax, abdomen y rodilla izquierda, sin compromiso funcional. La rodilla izquierda a la palpación de partes blandas refiere dolor, por lo que concluyó, basado en los antecedentes y en la clínica, que se constata lesiones explicables por elemento contundente, compatible con accidente de tránsito, clínicamente de mediana gravedad que suelen sanar salvo complicaciones entre 16 a 20 días con igual tiempo de

incapacidad, se sugiere una evaluación por traumatólogo del Servicio de Salud correspondiente para determinar complicaciones y/o secuelas.

Se incorporó mediante lectura, según acuerdo que permite el artículo 331 letra b) del Código Procesal Penal, el informe de alcoholemia suscrito por doña **Cristina Martínez Vicuña**, químico-farmacéutico, domiciliada en calle Colo Colo N°2001, comuna de La Serena, sobre el informe de alcoholemia N° 860/18, de fecha 09 de marzo de 2018, emitido por el Servicio Médico Legal de La Serena, correspondiente a las muestras de sangre obtenidas del acusado Roberto Alejandro Castro Garriga, el día 24 de febrero de 2018, a las 23:45 horas, en el Hospital de Ovalle por el Dr. Alfonso Vicencio Orellana, y que arrojó un resultado de 0,83 gramos por mil de alcohol en la sangre.

De conformidad a lo dispuesto en el inciso final del artículo 315 del Código Procesal Penal, el Ministerio Público incorporó los siguientes informes periciales:

1.- Informe de alcoholemia N° 839/18, de fecha 09 de marzo de 2018, emitido por el Servicio Médico Legal de La Serena, realizado por Cristina Martínez Vicuña, químico-farmacéutico, domiciliada en calle Colo Colo N°2001, comuna de La Serena, correspondiente a las muestras de sangre obtenidas a partir del folio de autopsia 7-2018, contenida en tubo sellado al vacío, con 3 ml de sangre no coagulada que fue tomada en el SML de Illapel el 25 de febrero de 2018, a las 11:10 horas, de Cornelio Orlando Portilla Olivares, y el que arrojó un resultado de 0,00 gramos por mil de alcohol en la sangre.

2.- Informe de laboratorio Toxicológico: 667-668/2018, del Servicio Médico Legal de Iquique, de fecha 20 de abril de 2018, suscrito por Felipe Bravo Lambie, Químico Farmacéutico, cuyo resultado obtenido en el análisis químico toxicológico en las muestras identificadas como pertenecientes a Cornelio Orlando Portilla Olivares en la autopsia 7-2018, revela que no se encontraron sustancias químicas, medicamentos y/o drogas de abuso metabolitos de cocaína, anfetamina, benzodiazepinas, marihuana, barbitúricos, opiáceos, antidepresivos tricíclicos, PCP, metanfetamina, MDMA, metadona, buprenorfina, en cantidades detectables por los medios utilizados.

Finalmente el Ministerio Público incorpora como **otros Medios De Prueba**

1.- Set N°1 exhibió la fotografía N°1.

2.- Set N°2 de treinta y cinco (35) fotografías.

3.- Un plano que corresponde a un anexo de Informe Técnico Pericial de Accidente Investigado N° 27-A-2018, de la SIAT de Carabineros.

SEPTIMO: Que las probanzas rendidas en juicio, permiten establecer, fuera de toda razonable duda, el acaecimiento del siguiente hecho:

“El día 24 de febrero de 2018, alrededor de las 21:00 horas, en circunstancias que Roberto Alejandro Castro Garriga, conducía no atento a las condiciones de tránsito del

momento y en estado de ebriedad, con una dosificación de 0,83 gramos por mil de alcohol en la sangre, el vehículo tipo automóvil, marca Nissan, modelo Sentra II S Saloon 1.6, color rojo, P.P.U. SS-3558, por la Ruta D-43 en dirección al Sur Poniente, esto es, en dirección La Serena-Ovalle y al llegar a la altura del Kilómetro 20 aproximadamente (altura del cruce de la Minera Delta), conduciendo a un alta velocidad, procedió a realizar una maniobra antirreglamentaria de adelantamiento traspasando el eje central de la calzada, obstruyendo la normal circulación, chocando con el vehículo tipo camioneta marca Mazda, modelo B 2000 Crew Cab, color blanco, P.P.U. KE-2360 conducido por la víctima, don Juan Antonio Peña González, y cuyo acompañante era la también víctima, doña Marcelina De Los Ángeles Elgueta Cortes, para luego el vehículo conducido por el acusado, por proyección chocó con una barrera de contención y colisiona al vehículo tipo camioneta marca Chevrolet, modelo Luv D Max HR 3.0, color Plateado, P.P.U. BBCB-57, conducido por la víctima, doña Yusely Maribel Díaz Quiroga. Del mismo modo, el vehículo tipo camioneta marca Mazda, modelo B 2000 Crew Cab, color blanco, P.P.U. KE-2360 producto del choque del vehículo conducido por el acusado y, específicamente, por la proyección del impacto, chocó al vehículo tipo automóvil marca Chevrolet modelo Sail, color Blanco, P.P.U. FXKS-12 conducido por la víctima, don Cornelio Orlando Portilla Olivares, y cuyos acompañantes eran las también víctimas, doña Teresa Isabel Ceballos López, Yojhans Alexander Portilla Ceballos y Nicolás Esteban Portilla Ceballos, chocando este último vehículo luego con una barrera de contención. A consecuencia de lo anterior, las víctimas referidas de estos antecedentes resultaron: Juan Antonio Peña González, resultó policontuso con lesiones de mediana gravedad; Marcelina De Los Ángeles Elgueta Cortes, resultó policontusa con lesiones de mediana gravedad; Cornelio Orlando Portilla Olivares, resultó fallecido producto de un politraumatismo complicado, compatible con accidente de tránsito, colisión; Teresa Isabel Ceballos López, resultó policontusa con lesiones de mediana gravedad; Yojhans Alexander Portilla Ceballos, resultó con luxa fractura en tobillo derecho, lesiones de carácter graves; Nicolás Esteban Portilla Ceballos, resultó policontuso con lesiones de mediana gravedad. También, producto de lo anterior, todos los vehículos involucrados conducidos por las víctimas resultaron con daños relevantes en sus respectivas estructuras.”

Estos hechos constituyen un delito de conducción de vehículo motorizado en estado de ebriedad causando muerte, lesiones graves, lesiones menos graves y daños materiales, previsto y sancionado en el artículo 196, en relación con los artículos 108, 109, 110, 111 y 119 de la Ley N° 18.290.

OCTAVO: Que el delito de conducción de vehículo motorizado en estado de ebriedad es un delito de mera actividad que no exige un resultado independiente a la actividad misma desarrollada, es además un delito de peligro abstracto en el que por el solo hecho de realizar el actor la acción de conducir en condiciones de intemperancia alcohólica, no solo ha creado y puesto en riesgo la seguridad vial, entendida como el bien jurídico protegido por el legislador en este delito, sino que también finalizó con un resultado de muerte, de lesiones graves, menos graves y daños materiales.

NOVENO: Que los hechos que se han tenido por acreditado, que no fueron discutidos de contrario y para la comprobación del **día, lugar y hora** de comisión, quedó meridianamente corroborado mediante la declaración testimonial de don Luis Alucema Castillo, quien dio cuenta al Tribunal que el día de los hechos cerca de las 21:00 horas, se desplazaba desde La Serena en dirección a Ovalle por la Ruta D-43 que une ambas ciudades y que a esa época estaba en construcción, sólo contaba con una vía de circulación por cada sentido del tránsito. Agrega que el vehículo en el que se desplazaba fue adelantado por un auto rojo a una alta velocidad en una zona de no adelantar y advierte que luego de 30 segundos, entre 100 a 150 metros más adelante de su vehículo, se percató que se había provocado un accidente de tránsito y se bajó a colaborar con los heridos. En la misma ruta y sentido, más adelante se desplazaba como copiloto del vehículo Chevrolet Sail, doña Teresa Ceballos López, quien refirió que fue adelantada completamente por un vehículo rojo, vio a lo lejos un destello de luces y sintió el choque, producto de lo cual su marido resultó fallecido y sus dos hijos lesionados. En esos instantes y en sentido contrario, en la única pista habilitada, desde Ovalle a La Serena, se desplazaba el testigo Juan Peña, conductor de la camioneta Mazda, uno de los vehículos colisionados, quien refirió que vio un reflejo de luces adelante suyo y se afirmó del volante, sintió el impacto, se golpeó en el lado izquierdo de su cabeza y quedó inconsciente. En el mismo sentido, atrás de la camioneta Mazda, conducía una camioneta Chevrolet D-MAX doña Yusely Díaz Quiroga, quien observó que un automóvil rojo impactó la barrera de contención, rebotó y se fue hacia su vehículo, lo vio encima y dobló su vehículo hacia la izquierda para esquivar el impacto frontal, más no logró evitar la colisión lateral en el costado derecho de su vehículo por el vehículo rojo, luego descendió de su vehículo e intentó auxiliar a los heridos de los otros vehículos afectados.

Para establecer la **dinámica de la colisión múltiple** de los vehículos referidos, la infracción reglamentaria en la conducción del acusado y la **causa basal del accidente** de tránsito, se contó con la declaración del perito de la SIAT don Sebastián Molina Fuentealba, quien efectuó el trabajo técnico en el sitio del suceso consistente en el análisis del diseño vial, la elaboración de un informe planimétrico, la evaluación de diferentes tipos

de huellas e indicios encontrados en la vía, la localización y tipología de los daños de los cuatro vehículos afectados por la colisión múltiple y la ubicación de los diferentes conductores, lo que sumado a la declaración de los antedichos deponentes, ha permitido acreditar que, el automóvil Nissan Sentra II, color rojo, conducido por el acusado, debido a que efectuó una maniobra antirreglamentaria de adelantamiento, originó que le obstruyera la circulación a la camioneta Mazda B-2000, colisionándola, luego por proyección, chocó contra una barrera de contención y colisionó a la camioneta Chevrolet D Max; y la camioneta Mazda B 2000 colisionó al automóvil Chevrolet Sail y este último por proyección chocó contra la barrera de contención.

En consecuencia, tanto el riesgo creado por el encartado al no estar atento a las condiciones del tránsito, haber cruzado el eje central de la calzada debidamente delimitado con línea continua, en una vía en construcción, bidireccional con una pista de circulación por sentido, unido a una manifiesta ebriedad que mermaba su capacidad sensorial, claramente constituye un actuar que ha creado un peligro jurídicamente desaprobado para el bien jurídico protegido, actor al que se puede objetivamente imputar el resultado, dado que sin las condiciones reseñadas, sin lugar a dudas hubiese evitado el impacto con el resultado fatal y lesivo que el *plexus* probatorio tuvo por establecido.

Ha quedado asentado que para la comprobación del **estado de intemperancia alcohólica**, se incorporó el informe de alcoholemia N°860/18 que arrojó una dosificación de alcohol en la sangre de 0,83 gramos por mil, según la muestra de sangre obtenida el día 24 de febrero de 2018 a las 23:45 horas, tomada en el Hospital de Ovalle.

Finalmente, la causa **muerte** del occiso fue establecida por la Dra. Carmen Toala Del Valle, fallece por politraumatismo complicado y a causa del impacto que recibió su vehículo Chevrolet Sail por la colisión con la camioneta Mazda, a causa de las múltiples **lesiones** sufridas aquellas eran recientes vitales y mortales aún con socorros oportunos y eficaces, con los antecedentes y características por accidente de tránsito o colisión, cuya data de muerte fue aproximadamente entre 12 a 14 horas a la fecha de la autopsia.

Respecto de las demás víctimas, a consecuencia del resultado de las múltiples colisiones, fueron debidamente acreditadas y detalladas a través de los informes médico legista de la y el Dr. Edison Loayza Dávila, sumado a la prueba documental basada en los datos de atención de urgencia presentados, han acreditado la entidad y envergadura de las lesiones provocadas a causa del accidente. Tanto el dato de atención de urgencia N° 100, del Hospital de Ovalle, de fecha 24 de febrero de 2018, a las 22:28 horas, dando cuenta de

la atención médica y constatación de lesiones de Nicolás Portilla Ceballos de 12 años, diagnóstico: policontuso/ACC tránsito alta energía, lesiones de mediana gravedad. El dato de atención de urgencia N° 101, del Hospital de Ovalle, de fecha 24 de febrero de 2018, 22:29 horas, dando cuenta de la atención médica y constatación de lesiones de Marcelina Elgüeda Cortes de 71 años, diagnóstico: policontusa, lesiones de mediana gravedad. También examinó a doña Marcelina Elgüeda Cortés, el legista don Edison Loayza Dávila quien señaló que al examen físico la señora Marcelina refiere dolor en tórax, abdomen y rodilla izquierda, sin compromiso funcional. La rodilla izquierda a la palpación de partes blandas refiere dolor, por lo que concluyó, basado en los antecedentes y en la clínica, que se constata lesiones explicables por elemento contundente, compatible con accidente de tránsito, clínicamente de mediana gravedad que suelen sanar salvo complicaciones entre 16 a 20 días con igual tiempo de incapacidad. Se agrega el dato de atención de urgencia N° 102, del Hospital de Ovalle, de fecha 24 de febrero de 2018, a las 22:31 horas, dando cuenta de la atención médica y constatación de lesiones de Yojhans Portilla Ceballos, de 17 años, diagnóstico: Luxofractura del tobillo derecho, policontuso, pronóstico de egreso: grave. El dato de atención de urgencia N° 105, del Hospital de Ovalle, de fecha 24 de febrero de 2018, ingreso a las 22:44 horas, dando cuenta de la atención médica y constatación de lesiones de Teresa Ceballos López, 45 años. Diagnóstico: policontusa, pronóstico médico: mediana gravedad. Dr. Alfonso Vicencio. El dato de atención de urgencia N° 106, del Hospital de Ovalle, de fecha 24 de febrero de 2018, hora de ingreso: 22:46, dando cuenta de la atención médica y constatación de lesiones de Juan Peña González, 68 años. Diagnóstico: Policontuso. Pronóstico: Lesiones de mediana gravedad. Dr. Alfonso Vicencio.

DÉCIMO: Que, la **participación** del encartado ha quedado claramente establecida con el mérito de los asertos probatorios del Ministerio Público que sitúan al encartado en la posición de conductor del vehículo Nissan Sentra de color rojo que realizó una maniobra antirreglamentaria y condujo en estado de ebriedad el vehículo que gestó la colisión múltiple el día de los hechos.

En efecto, el tipo penal del ilícito referido en el considerando octavo requiere de la conducción de un vehículo, entre otros, y que este desempeño haya sido en estado de ebriedad, según lo dispone el inciso 2° del artículo 110, al cual se remite el inciso 1° del artículo 196, ambas disposiciones de la Ley 18.290, en su texto actualizado de la Ley 20.904, lo que se refrendó con la prueba de cargo rendida en la audiencia por el persecutor, de esta forma, ha resultado probado el hecho típico, el cual es además antijurídico al

encontrarse prohibido por la ley tal conducta en el inciso 2° del artículo 110 del citado cuerpo legal y que además es culpable, como se dirá a continuación.

La creación de un peligro o la intensificación de uno existente tampoco es suficiente para imputar objetivamente el resultado al autor del acto, sino que es indispensable que dicho resultado constituya la realización del riesgo no autorizado, lo cual ejemplifica la doctrina con el caso de la persona que, herida en un accidente de tránsito, es trasladada a un hospital, en donde fallece a causa de un incendio. Dicha muerte no puede ser imputada al conductor que provocó el accidente, porque si bien de esta manera creó un peligro para la víctima, en la muerte de ésta no se concretiza dicho peligro.

La imputación del resultado implica, igualmente, que el peligro esté cubierto por la norma jurídica, más exactamente por los alcances del tipo legal y, en los delitos por negligencia, por la norma de precaución. Si el perjudicado ha colaborado a sabiendas a crear la situación de peligro o ha aceptado correr el riesgo que implica el comportamiento de un tercero, a éste o a los participantes en el comportamiento peligroso, no se les puede imputar el daño experimentado por la víctima (por ejemplo, muerte o lesiones) porque el tipo legal de homicidio o de lesiones no comprende el hecho de ponerse a sí mismo en riesgo de sufrir el perjuicio de su bien jurídico.

La problemática se circunscribe en determinar cuándo una persona debe ser castigada por no haber respetado los límites del riesgo permitido y perjudicado los intereses ajenos, debiendo establecerse bajo qué condiciones procede poner a la carga de este último dicho resultado perjudicial.

La creación de un peligro o intensificación de uno existente tampoco es suficiente para imputar objetivamente el resultado al autor del acto, siendo indispensable que dicho resultado constituya la realización del riesgo no autorizado. Ejemplo paradigmático de lo anterior, es el caso que nos ocupa. (*Resoluciones judiciales sobre imputación objetiva e imprudencia. Joseph Du Puit; La “desgraciada” conducta de la víctima: Un problema de imputación. Tatiana Vargas Pinto. Polít.Crim. vol 9, N° 18. Santiago 2014*).

En efecto, el encausado claramente sobrepasó los límites de riesgo permitido al traspasar el eje de la calzada con línea continua, en una ruta bidireccional, en construcción, en estado de ebriedad, tal como lo determinó el informe de alcoholemia, estado o condición al cual el acusado llegó por una ingesta alcohólica por un hecho propio y querido por éste, unido al exceso de velocidad del automóvil conducido por aquél, lo que se desprende con

facilidad por la alta magnitud de los daños y desplazamiento de los móviles producidos a causa la colisión múltiple por lo cual no puede considerarse que otros conductores han colaborado para crear la situación de peligro o ha aceptado el riesgo radicándose la causa basal, participación única y exclusiva en la conducta ilegítima del encartado que desencadenó el resultado lesivo y dañoso.

De esta forma, el encartado no estuvo atento a las condiciones del tránsito, y a consecuencias de su ingesta alcohólica, la maniobra peligrosa y antirreglamentaria al traspasar el eje de la calzada en una zona prohibida, la hora en que acontecen de los hechos y las condiciones de la ruta, resulta que el riesgo creado por el encartado claramente constituye un actuar que ha creado un peligro jurídicamente desaprobado para el bien jurídico protegido, actor al que se puede objetivamente imputar el resultado, sin las circunstancias reseñadas, sin lugar a dudas hubiese evitado el impacto con el resultado fatal y lesivo que el *plexus* probatorio tuvo por establecido "ha creado un peligro jurídicamente desaprobado para el bien jurídico protegido, al que objetivamente se puede imputar el resultado lesivo".

UNDÉCIMO: Que a juicio de este Tribunal los hechos son constitutivos de un delito de conducción en estado de ebriedad con resultado de muerte, lesiones graves, menos graves y daños respecto de Cornelio Orlando Portilla Olivares (muerte) y Yojhans Alexander Portilla Ceballos (lesiones graves), Juan Antonio Peña González, Marcelina de los Ángeles Elgueda Cortes, Teresa Isabel Ceballos López y Nicolás Esteban Portilla Ceballos (estos últimos cuatro con lesiones menos graves), y Yusely Maribel Díaz Quiroga (daños) respectivamente en concurso ideal, previstos y sancionados en el artículo 196 incisos 1°, 2° y 3° de la Ley n° 18.290, en relación con los artículos 108, 109, 110, 111 y 143 del mismo cuerpo legal, encontrándose el ilícito en grado de consumado y donde se establece la calidad de autor material y directo del encartado en este delito y sus resultados.

DUODÉCIMO: Que las alegaciones de la Defensa tampoco permitieron introducir a estos sentenciadores dudas razonables o vicios determinantes para haber arribado a una decisión condenatoria, en síntesis y en lo fundamental, sostiene lo siguiente:

1.- Es el conductor fallecido don Cornelio quien acelera impidiendo que su representado ingresara a su pista, de esta forma se desata toda esta colisión.

En la declaración del acusado como medio de defensa sostuvo esta dinámica y sostiene que el vehículo (Sail) siguió acelerando, no lo dejó adelantarlo, "ya iba adelantando"(sic) y le pegó en su cola (punta de la esquina). Reitera que la Chevrolet Sail

lo tiró hacia la camioneta Mazda que venía adelantando a la Chevrolet de Yusely. Cuando la Sail lo tiró hacia la Mazda su vehículo se desestabilizó, ya había recibido un golpe por la cola, topó con la punta la Mazda. *“No me dejó ingresar a mi pista porque yo ya lo tenía prácticamente adelantado”*(sic). Luego agrega que el automóvil Chevrolet Sail no lo dejaba adelantarlo, estuvo corriendo al lado suyo, aceleró y el auto Sail no lo dejó ingresar a su pista, ahí vino el primer choque. Refiere que estaba tomando su pista y la otra camioneta venía adelantando a la camioneta Chevrolet que venía en sentido contrario y por eso aceleró porque vio que venía adelantando a la Chevrolet. Señala que él se iba encarrilando hacia su pista, faltaba poco cuando sintió el tope por atrás y lo tiró hacia la camioneta Mazda, la camioneta Mazda venía por su lado produciéndose el choque con la Mazda en la pista que se dirigía a Ovalle.

Este punto es explicado por el perito de la SIAT Sebastián Molina, cuando la Defensa contrasta al perito con la declaración prestada en juicio por el acusado quien señaló en juicio que es golpeado en la parte trasera derecha por el móvil conducido por don Cornelio Portilla Olivares, pregunta si son concordantes las fotografías 5 y 6 donde aprecia un golpe en la parte trasera del móvil N°1. Responde el perito que eso no podría haber ocurrido de ninguna manera y es categórico en su respuesta explicando que este accidente de tránsito si describimos un supuesto impacto, por ejemplo, el móvil N°1 (Nissan Sentra) en su lateral derecho no tiene ninguna demostración de impacto con el móvil N°3 (Mazda), como adherencia de color blanco, si tiene demostraciones de impacto que son atribuibles al impacto con la barrera de contención, por lo que se puede descartar de forma categórica saca a colación el principio de acción y reacción de Newton, sobre si dos cuerpos en movimiento interactúan entre sí, el cuerpo que recepciona el impacto del primer cuerpo ejerce una fuerza proporcional sobre el primero, en base a ello, el móvil N°1 con el móvil N°3 si hubiesen impactado, hubiesen descrito otro tipo de trayectoria.

A la pregunta sobre el impacto que tiene el móvil N°1 en la parte trasera puede ser coincidente con la versión que entrega su conductor que fue colisionado por el Chevrolet Sail, móvil N°3 en la parte trasera. Responde que no, porque cuando un vehículo interactúa con otro, existe una acción y reacción y quedan vestigios del otro vehículo con el vehículo que interactúa y los daños que señala el abogado Defensor del móvil N°1 en su tercio posterior del lateral derecho son atribuibles al choque con la barrera de contención, el móvil N°1 interactúa no sólo una vez con la barrera de contención, sino que lo hace en reiteradas ocasiones en proceso de giro y concluye con un impacto en la parte posterior y deformación, como si hubiese quedado encajado el móvil N°1 en la barrera de contención.

2.- Incidencia promovida por la falta de testigos.

El principio de igualdad de armas y debido proceso se cumplió a cabalidad, habiéndose generado alternativas para la incorporación de todos los medios de prueba según lo contempla el artículo 11 transitorio de la Ley 21.394.- La Defensa optó por no presentar prueba propia y dispuso la declaración de sus testigos reseñados en el auto de apertura.

3.- La maniobra de adelantamiento de su representado es completa, es decir, adelanta y se pone por delante del vehículo Chevrolet Sail.

La testigo presencial Teresa Ceballos López, señaló que el auto rojo (Nissan Sentra) los adelantó completamente, esto es explicado por el perito de la SIAT quien refiere que la señora Teresa Ceballos declara que es adelantada por Castro Garriga por un automóvil rojo que corresponde al participante N°1. Contesta que el adelantamiento tuvo que ser completo en razón de que no hubo interacción física entre los móviles. La Defensa se pregunta si el adelantamiento fue completo ¿cómo se explica que haya colisionado con la camioneta Mazda si la camioneta Mazda va por su vía? Responde el perito Molina que la maniobra de adelantamiento se define en el artículo 2 de la Ley de Tránsito en el sentido que un vehículo adelanta cuando efectúa traspaso del eje de la calzada, en el diseño vial tenemos un eje central demarcado, y si nos situamos en el móvil N°1 de acuerdo a la zona de impacto él se encontraba en proceso de adelantamiento, en primer lugar, porque impacta con el móvil 2 y a su vez no ocurre ningún tipo de interacción física con el móvil N°3. La señora Ceballos le especifica que fue adelantada por un vehículo rojo y que posteriormente ocurrió el accidente.

4.- Maniobra imprudente de la camioneta Mazda que choca a la Chevrolet Sail.

Este punto es corroborado por la testigo Yusely Díaz quien antes del impacto no vio a la camioneta Mazda realizar adelantamientos previos e imprudentes como lo sostiene el acusado, según la versión que aquella supuestamente le entregó. Esta testigo manifestó que a la camioneta Mazda sólo la vio después del accidente, no antes. También en este punto el perito Molina explica y da razón de sus dichos que descarta una maniobra imprudente del Mazda, según la Fotografía N°1 ilustra maniobra de adelantamiento que iba efectuando el móvil N°1 por la pista izquierda ese era su eje de trayectoria. En la Fotografía N°2: Aprecia parte de las huellas en la pista izquierda que sería la huella de arrastre del móvil N°2, el eje de trayectoria del móvil N°2 durante el impacto tiene su nacimiento en su pista de circulación que es donde están las huella de arrastre. Luego en la Fotografía 20 explica la fijación orientada hacia La Serena donde puede observar que en la pista derecha hay una marca que son las huellas de arrastre del móvil N°2 a posterior del impacto con el móvil N°1, ese es su eje de trayectoria, es decir, su desplazamiento es aplicable y conteste que él lo hacía por su pista de circulación y no habría ingresado a la pista contraria,

concluyendo que de lo contrario es imposible que hubiésemos tenido ese tipo de huellas en ese lugar. Suma a esto la Fotografía 21, con vista en dirección hacia Ovalle, la pista izquierda es por la cual se desplazaba móvil N°1 y observa su huella de arrastre va marcando su proceso de arrastre hacia la vía, lo que es aplicable a la dinámica general en que el móvil N°1 está situado en el costado izquierdo de la vía, concluye que de lo contrario hubiésemos tenido el nacimiento de esa huella en el costado derecho de la calzada. Y finalmente la fotografía 22 responde que es la continuación del proceso de desplazamiento de arrastre del móvil N°1, previo a iniciar su proceso de ronceo, la huella de arrastre del móvil N°1 que continúa con su eje de trayectoria por la pista izquierda que va en dirección contraria a su desplazamiento.

5.- Parcialidad en el testimonio de Luis Alucema.

Su declaración no aparece subjetiva ni carente de veracidad, sobre todo teniendo en cuenta que cuando se le pregunta sobre el culpable de este hecho, responde que no tiene claridad respecto de esto, por lo que su relato es sostenido en el tiempo y carente de ganancial.

6.- Entrevista realizada por el perito de la SIAT a su representado pese a estar con traumatismo.

El perito Molina explica que se entrevistó con el acusado cuando ya estaba en las dependencias de la Tercera Comisaría de Ovalle, y previa información de sus derechos, decidió de forma espontánea renunciar a su derecho a guardar silencio y declaró.

7.- Perito de la SIAT no hace mayor empadronamiento, no concurre al sitio del suceso al día siguiente con luz día, no levanta más hipótesis de lo acontecido.

El trabajo técnico realizado por el perito de la SIAT se destaca por su precisión en la recopilación y análisis de las evidencias obtenidas en el sitio del suceso, lo que ha permitido al Tribunal generarse convicción absoluta sobre la dinámica del accidente, la causa basal y los participantes en la colisión múltiple acaecida el día de los hechos, siendo inconducente las diligencias pretendidas a mayor abundamiento por la Defensa, explica que este accidente está formulado básicamente por los elementos técnicos y daños en los vehículos, las declaraciones le sirvieron para contribuir por ejemplo a que el participante N°1 mantenía una conducta vial reiterativa en proceso de adelantamiento y esa fue la principal información que le aportaron las declaraciones, en razón a que en un accidente de tránsito las personas pueden declarar muchas percepciones, pero el sitio del suceso entrega un elemento que es verídico en cuanto a las huellas e indicios que existen en la vía. Luego explica que hace en terreno una evaluación de distintas hipótesis las cuales va descartando de acuerdo a las huellas e indicios que se encuentran en el terreno, tuvo a la vista en el sitio del suceso los cuales eran contestes entre sí y le permitieron establecer una maniobra de

adelantamiento y una colisión en el costado izquierdo de la vía y preguntado por esta segunda hipótesis descartada, señala que su informe técnico está fundada en una causa basal con una acción directa, también desarrolló informe por hipótesis, pero dichos informes por hipótesis se hacen cuando no se puede establecer una causa basal directa del accidente, entonces en este caso, su informe de investigación en terreno que se pudo establecer su causa basal, la acción que incurrió en la génesis de este accidente, por lo que no es un accidente que se formula por hipótesis.

8.- Que el vehículo de su representado primero fue impactado en la parte trasera por el Chevrolet Sail lo que ocasionó el accidente según las fotografías 5 y 6.

Contrasta la Defensa al perito Molina con la declaración prestada en juicio por el acusado quien señaló en juicio que es golpeado en la parte trasera derecha por el móvil conducido por don Cornelio Portilla Olivares, le pregunta si son concordantes las fotografías 5 y 6 donde aprecia un golpe en la parte trasera del móvil N°1, a lo que responde el perito que eso no podría haber ocurrido de ninguna manera y en eso es categórico explicando que este accidente de tránsito si se describe un supuesto impacto, por ejemplo, el móvil N°1 en su lateral derecho no tiene ninguna demostración de impacto con el móvil N°3, como adherencia de color blanco, si tiene demostraciones de impacto que son atribuibles al impacto con la barrera de contención, por lo que se puede descartar de forma categórica en razón del análisis de la dinámica de Newton, en cuanto a la primera y tercera ley de Newton, la tercera Ley, por ejemplo, el principio de acción y reacción, esto quiere decir si dos cuerpos en movimiento interactúan entre sí, el cuerpo que recibe el impacto del primer cuerpo ejerce una fuerza proporcional sobre el primero, en base a ello, el móvil N°1 con el móvil N°3 si hubiesen impactado, hubiesen descrito otro tipo de trayectoria y a la pregunta de la Defensa sobre el impacto que tiene el móvil N°1 en la parte trasera que puede ser coincidente con la versión que entrega su conductor que fue colisionado por el Chevrolet Sail, móvil N°3 en la parte trasera, el perito responde que no, porque cuando un vehículo interactúa con otro, existe una acción y reacción y quedan vestigios del otro vehículo con el vehículo que interactúa y los daños que señala el abogado Defensor del móvil N°1 en su tercio posterior del lateral derecho son atribuibles al choque con la barrera de contención, el móvil N°1 interactúa no sólo una vez con la barrera de contención, sino que lo hace en reiteradas ocasiones en proceso de giro y concluye con un impacto en la parte posterior y deformación, como si hubiese quedado encajado el móvil N°1 en la barrera de contención.

DÉCIMOTERCERO: Que para los efectos de determinación de la pena, las circunstancias modificatorias ajenas al hecho punible y los demás factores relevantes para la determinación y cumplimiento de la pena, el Ministerio Público incorporó el extracto de

filiación y antecedentes del acusado, el cual registra anotaciones prontuariales pretéritas, a saber: una condena en la -Causa Rit: 1.135-2011 dictada por el Juzgado de Garantía de Ovalle, que condenó a Roberto Alejandro Castro Garriga, como autor de conducción de vehículo motorizado en estado de ebriedad, el día 21 de marzo de 2012, a la pena de 41 días de prisión en su grado máximo, a una multa de una unidad tributaria mensual, pena remitida y cumplida según resolución de fecha 6 de febrero del año 2014; -Causa Rit: 2.326-2013, dictada por el Juzgado de Garantía de Ovalle, como autor del delito de maltrato habitual, el día 16 de agosto de 2013, a una pena de 61 días de presidio menor en su grado mínimo, con reclusión nocturna y accesoria de las letras b) y d) del artículo 9 de la Ley 20.066; En la -Causa Rit: 297-2013, por el Juzgado de Garantía de Ovalle, como autor de un delito consumado de lesiones menos graves en contexto de violencia intrafamiliar, violación de morada, daños simples y amenazas no condicionales en contexto de violencia intrafamiliar condenado el 7 de agosto de 2013, a una pena de 61 días, 80 días de presidio menor en su grado mínimo, multa de 6 unidades tributarias mensuales y accesorias de las letras b) y c) del artículo 9 de la Ley 20.066, reclusión nocturna, multa pagada, pena cumplida el 25 de octubre de 2014; Causa Rit: 126-2013 por el Tribunal de Juicio Oral en lo Penal de Ovalle, condenado como autor de desacato a la pena de 541 días de presidio menor en su grado medio, reclusión parcial nocturna, según resolución de fecha 30 de septiembre de 2013.

Solicita el Ministerio Público que no se reconozca la circunstancia atenuante de colaboración sustancial al esclarecimiento de los hechos del artículo 11 N°9 del Código Penal toda vez que el núcleo de la declaración del acusado y su teoría de los hechos es distinta y controvertida con el hecho acreditado, ha responsabilizado al occiso haber colisionado su vehículo y siempre sostuvo lo mismo, por la extensión del mal causado debido a que dos menores quedaron sin su papá, sin aporte económico, lesionados y frente a una familia desglosada solicita se imponga la pena de 10 años de presidio mayor en su grado mínimo, accesorias del grado, una pena de multa de 20 unidades tributarias mensuales, inhabilitación perpetua para conducir vehículos motorizados, el comiso y las costas.

Por su parte la Defensa acompaña como antecedente una copia de contrato de trabajo de fecha 1 de marzo de 2022 entre Dionisio Zepeda Alquinta y Roberto Castro Garriga para ejecutar trabajos de labores agrícolas, en agrícola Persol, de lunes a viernes entre 08:00 a 18:00 horas, percibiendo una remuneración imponible de \$337.000.- cuya duración se limita hasta el término de la cosecha, firmado por el empleador y el trabajador. También acompaña un informe psicológico cuya fecha de informe del 13 de abril de 2022 elaborado por el psicólogo Claudio Monárdez Santana que concluye de acuerdo los

antecedentes estudiados sugiere respetuosamente otorgar una pena sustitutiva como la libertad vigilada intensiva considerando que don Roberto Castro Garriga presenta evidencias de una reflexión adecuada sobre los hechos que le sucedieron en el contexto de este proceso judicial, de modo que se espera que desarrolle su línea vital con conciencia preventiva y atención especial a la prudencia en sus actos. Se considera, además, para esta solicitud, que el evaluado según los instrumentos de examinación, no presente signos de dificultades con su control de impulsos, mostrando una reflexión honesta y coherente, que le facilita la evaluación de su actuación y la elaboración de planes futuros constructivos para sí mismo, así como para su entorno social.

La Defensa conforme el artículo 68 del Código Penal pide que se rebaje la pena en 2° y se le conceda la sustitución de la pena corporal por la libertad vigilada intensiva de acuerdo al artículo 17 bis de la ley 18.216.- reuniéndose las circunstancias modificatorias de responsabilidad atenuantes de colaboración sustancial al esclarecimiento de los hechos, que fue reconocida por el perito de la SIAT, su representado se puso a disposición del Ministerio Público, y fue sometido un largo examen en el juicio. Pide que sea reconocida la circunstancia atenuante de reparación celosa del mal causado el artículo 11 N°7 del Código Penal y para estos efectos se considere el monto de dinero fijado como caución cedido a favor de la viuda. Solicita que se le reconozca la circunstancia atenuante de irreprochable conducta anterior para los efectos de obtener la pena sustitutiva, de acuerdo a la antigüedad de los registros, por lo que solicita se rebaje la pena a cinco años de presidio menor en su grado máximo.

DECIMOCUARTO: Que en la especie estamos ante un delito de manejo en estado de ebriedad con resultado de muerte, lesiones graves, menos graves y daños materiales, siendo subsumidos por la primera figura de mayor disvalor, al tratarse de una acción con resultado múltiple (manejo en estado de ebriedad causando muerte), cuya penalidad es de presidio menor en su grado máximo a presidio mayor en su grado mínimo, multa de 8 a 20 unidades tributarias mensuales, inhabilidad perpetua para conducir vehículos y el comiso del vehículo con que se cometió el delito.

Luego, teniendo presente la regla 1° del artículo 196 bis, que regula la determinación de las penas en los casos de los ilícitos contemplados en los incisos 3° y 4° del artículo 196, no habiendo circunstancias atenuantes ni agravantes el Tribunal puede recorrer toda la extensión de la pena por la ley para aplicarla, para estos efectos se establece:

Que no se hará lugar al reconocimiento de las circunstancias modificatorias de responsabilidad penal de los artículos 11N°6, 11 N°7 y 11 N°9 del Código Penal esgrimidas por la Defensa. Partiendo por esta última (artículo 11 N°9 del Código Penal) el

acusado en su declaración refirió que la maniobra de adelantamiento se produjo en una zona habilitada para ello de línea discontinua, que el vehículo Chevrolet Sail blanco no dejó adelantar, que nunca lo dejó ingresar a su pista ya que prácticamente lo tenía adelantado, y finalmente refiere que mientras se iba encarrilando hacia su pista, faltaba poco para adelantar, sintió el tope por atrás y lo tiró hacia la camioneta Mazda, la camioneta Mazda venía por su lado produciéndose el choque con la Mazda en la pista que se dirigía a Ovalle. Todas estas afirmaciones han sido desvirtuadas con las contundentes evidencias presentadas, sobre las consultas técnicas realizadas por el perito de la SIAT al participante N°1, éste le manifiesta que él conducía hacia Ovalle, por la Ruta D-43 por su pista de circulación, en dichos instantes un móvil de color blanco, no recuerda si es auto o camioneta, ingresó a su pista de circulación, lo cual de acuerdo a todos los elementos mencionados, dicha versión de los hechos no sería conteste a las huellas e indicios encontrados en la vía. Al consultar por la velocidad que se desplazaba, le manifestó que lo hacía a 60 km/h aproximadamente, lo que tampoco es aplicable a la evidencia física en el terreno, toda vez que el móvil realizó una proyección entre sus impactos de 100,60 metros aproximadamente, desde la Zona A hasta la Zona C, las demostraciones impacto en la barrera de contención lo cual, de acuerdo a su experiencia investigativa y a las deformaciones observadas no es aplicable a 60 Km/h. Todos estos fundamentos técnicos claros y contundentes permite colegir que el imputado torció los hechos a su favor a partir de su declaración inicial en la investigación, morigerando sus erráticas y peligrosas acciones en la conducción, incluso endilgando responsabilidad en la conducción de la víctima, tesis propia que no se sostiene y no encuentra asidero técnico en medio probatorio alguno, salvo por sus propios dichos, por lo que es dable concluir que el encartado no es acreedor a la circunstancia modificatoria de responsabilidad penal atenuante del artículo 11 N°9 del Código Procesal Penal, esto es, la colaboración sustancial al esclarecimiento los hechos.

Que tampoco se hará lugar al reconocimiento de la circunstancia atenuante de reparación celosa del mal causado del artículo 11 N°7 del Código Penal, no sólo al ser el monto ofrecido un monto insuficiente (\$1.000.000.- CLP) ya que no sólo fue anunciado para resarcir a una de las víctimas (la viuda Teresa Ceballos López) en circunstancias que hay más personas lesionadas y los vehículos impactados en la colisión múltiple sufrieron daños de consideración como se desprende del relato de sus conductores deponentes en este juicio y con la prueba gráfica incorporada, sino que además este monto de dinero no fue depositado con la intención real de resarcir los daños, sino que motivado para recuperar la libertad en forma del pago de una caución y solamente fue ofrecido en esta etapa final de la determinación de la pena luego de darse a conocer el veredicto condenatorio.

Que tampoco se reconocerá la circunstancia atenuante de irreprochable conducta anterior, con el solo mérito del extracto de filiación y antecedentes que no está libre de mácula, sino que registra diversas condenas anteriores.

En consecuencia, para determinar el *quantum* de la pena se ha de tener en consideración que el Tribunal puede recorrer toda la extensión de la pena, siendo esta una pena divisible compuesta por dos grados y tratándose de un concurso ideal de delitos con resultado múltiple, rige la regla del inciso final del artículo 75 del Código Penal, en cuanto en estos casos debe imponerse la pena mayor asignada al delito más grave, quedando en el grado de presidio mayor en su grado mínimo, ha de ponderarse la extensión del daño causado, esto es, el daño extra típico que va más allá del señalado por la ley, teniendo en consideración lo expuesto por la viuda doña Teresa Ceballos López, quien no solo producto del accidente debió soportar la muerte de su cónyuge, sino las lesiones de su hijo Yojhans de 17 años a la fecha de los hechos, a consecuencia del accidente perdió parte de su dentadura, además debió ser sometido a tres operaciones, le pusieron tutores que son unos fierros que salen de la piel hacia afuera que los tuvo que usar por varios meses, mientras que su hijo Nicolás tuvo cortes muy profundos en sus piernas por lo que también debió ser operado quedando con cicatrices en sus piernas. Finalmente responde que la pérdida de su marido Cornelio significó todo porque le derrumbó la vida entera de ella y de sus hijos, tanto psicológicamente como económicamente, agrega: *“él me derrumbó, me arruinó todos los planes que tenía, me dejó sola sin mi pareja, imagínese, yo sufro de trastorno bipolar, una enfermedad que es crónica, mi Cornelio era mi cable a tierra, él me conoció entera y me destruyó la vida de mis hijos y mía misma también, me dejó sin nada, me dejó sin trabajo, sin nada que sostenerme, sin nada, eso me dejó él, han sido años muy malos para mí, muy malos, que he tenido que sacar adelante a mis hijos sola, no sé cómo lo he hecho, con la ayuda de Dios, pero lo he hecho, pero me arruinó mi vida, me mató el amor de mi vida, el padre de mis hijos.”*(sic) Además de las lesiones provocadas a Juan Peña y Marcelina Elgüeda, se fijará la pena en el tramo mayor del grado superior de esta pena divisible compuesta por dos grados.

En cuanto a la pena de multa, habida consideración de lo expuesto en el párrafo anterior, se la impondrá en el máximo de 20 unidades tributarias mensuales, otorgándose parcialidades para el pago para el responsable de la misma.

Finalmente, se dará lugar a la pena de inhabilidad perpetua para conducir vehículos de tracción mecánica y el comiso del vehículo con que se cometió el delito, pues se trata de sanciones imperativas para el Tribunal al tenor de lo dispuesto en el artículo 196 de la ley del tránsito.

DECIMOQUINTO: Que atendido el *quantum* de la pena privativa de libertad a imponer deberá ser cumplida en forma efectiva, debiéndosele abonar el tiempo que estuvo privado de libertad por esta causa, 715 días, según certificado de abonos que consta en el SIAGJ.

DÉCIMOSEXTO: Que el acusado no será eximido del pago de las costas no existiendo motivos fundados para eximirlo de esta carga legal dispuesta en el artículo 47 del Código Procesal Penal.

Por estas consideraciones y lo dispuesto en los artículos 1, 3, 5, 7, 14 N°1, 15 N°1, 21, 24, 25, 30, 50, 68, 69 y 70 del Código Penal; artículo 2 N°2, 108, 109, 110, 111, 119, 196 de la Ley 18.290; artículos 1, 45, 46, 47, 166, 295, 296, 297, 298, 309, 314, 315, 319, 323, 325, 326, 328, 329, 332, 333, 338, 339, 340, 341, 343, 346, 348, y 468 del Código Procesal Penal; **SE DECLARA:**

I.- Que se **CONDENA** a **ROBERTO ALEJANDRO CASTRO GARRIGA**, ya individualizado, a sufrir la pena de **OCHO AÑOS DE PRESIDIO MAYOR EN SU GRADO MÍNIMO, MULTA DE VEINTE UNIDADES TRIBUTARIAS MENSUALES, INHABILITACIÓN PERPETUA PARA CONDUCIR VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA**, inhabilitación absoluta perpetua para cargos y oficios públicos y derechos políticos e inhabilitación absoluta para profesiones titulares durante el tiempo de la condena, como autor en grado consumado de un delito de conducción de vehículo motorizado en estado de ebriedad con resultado de muerte, lesiones graves, menos graves y daños materiales, en concurso ideal, previsto y sancionado en el artículo 196, en relación con los artículos 108, 109, 110, 111 y 119 de la Ley N° 18.290 acaecido en la Ruta D-43 kilómetro 20 (aproximado) de la comuna de Ovalle, el día 24 de febrero de 2018.

II.- Que se faculta al sentenciado para enterar la multa impuesta en **DIEZ** cuotas iguales, sucesivas y mensuales de **DOS** unidades tributarias mensuales, pagadera la primera de ellas, dentro de los treinta días siguientes contados desde que esta sentencia se encuentre ejecutoriada. El no pago de una de las cuotas dentro del plazo hará exigible el total de la multa impuesta y derivará en la conversión pertinente.

III.- Que atendido el quantum de la pena no se otorga al sentenciado alguna de las penas sustitutivas establecidas en la Ley 18.216, por lo que deberá cumplir la pena corporal que le fuere impuesta de manera **efectiva**, abonándose el tiempo que ha estado privado de libertad por esta causa, esto es, 715 días según consta en certificado en SIAGJ.

IV.- Que de acuerdo a lo dispuesto en el 196 de la Ley de Tránsito se decreta el comiso del vehículo Nissan Sentra II S Saloon, PPU: SS.3558-6.

V.- Que se condena en costas al sentenciado, no existiendo motivos fundados para eximirlo de esta carga legal dispuesta en el artículo 47 del Código Procesal Penal.

Devuélvase a los intervinientes la prueba documental y pericial acompañada una vez ejecutoriada la presente sentencia.

Ofíciense, en su oportunidad, a los organismos que corresponda para comunicar lo resuelto y remítanse los antecedentes necesarios al señor Juez de Garantía de esta causa para la ejecución y cumplimiento de la pena.

REGÍSTRESE.

RUC : 1800191817-2.

RIT : 15-2020.

Redactada la sentencia por el Juez Titular don Rubén José Bustos Ortiz.

Pronunciada por los Jueces Titulares del Tribunal de Juicio Oral en lo Penal de Ovalle don Claudio Andrés Weishaupt Milner, doña Ana Karina Hernández Muñoz y don Rubén José Bustos Ortiz.