

C/ PEDRO PATRICIO SANHUEZA VALLEJOS  
CUASIDELITOS DE HOMICIDIO (6)  
CUASIDELITOS DE LESIONES GRAVES (4)  
CONDUCCIÓN DE VEHÍCULO MOTORIZADO  
CON LICENCIA SUSPENDIDA  
ARTÍCULOS 490, 492, 391 Y 397 DEL CÓDIGO PENAL  
ARTÍCULO 209 DE LA LEY 18.290  
RUC 2000610941-2  
RIT 74 - 2021  
CÓDIGO DELITO: 00905-00901-14057/

Chillán, dieciocho de abril de dos mil veintidós.

**VISTO, OIDO Y CONSIDERANDO:**

**PRIMERO:** *Tribunal e intervinientes.* Que durante los días 4, 5 y 6 de abril de dos mil veintidós, ante esta Segunda Sala del Tribunal de Juicio Oral en lo Penal de Chillán, integrada por los jueces titulares Olga Fuentes Ponce, quien la presidió, Jorge Muñoz Guíñez, como integrante y María Paz González González, como redactora, se llevó a efecto el juicio oral para conocer de la acusación dirigida en contra de **PEDRO PATRICIO SANHUEZA VALLEJOS**, cédula nacional de identidad N°10.489.706-1, de 54 años, soltero, ayudante de maestro, domiciliado en Sector Talquita, sitio 8 s/n, Parral.

El acusado estuvo representado por el defensor particular, Rodrigo Vera Lama, domiciliado en Bulnes N°832 oficina 28, Chillán.

Sostuvo la acusación el Ministerio Público, representado por el fiscal Mauricio Mieres Mujica, domiciliado en Avenida O'Higgins N°180, Chillán.

**SEGUNDO:** *Acusación.* Que, los hechos materia de la **acusación fiscal**, según se lee en el auto de apertura de juicio oral, fueron los siguientes:

“El día 16 de junio de 2020, alrededor de las 17:55 horas el acusado PEDRO PATRICIO SANHUEZA VALLEJOS, conducía el camión marca Renault, patente LN.2386, con el remolque marca Goren, Patente JD.7742, por Ruta N-59 en dirección al norte, al llegar a la altura del kilómetro 8 de la comuna de Chillán Viejo, ingresó a una zona de curva a alta velocidad y por no estar atento a las condiciones de tránsito del momento y lugar, traspasó el eje de la calzada y colisionó con el bus marca Mercedes Benz, patente BWYT.79, conducido por don JUAN FRANCISCO SAN MARTIN RUBILAR, el cual transitaba en dirección contraria, quien a su vez y por proyección colisionó con el minibús marca Hyundai, patente JZDD.53, conducido por don MARCO ANTONIO ARANEDA HENRIQUEZ.

Como consecuencia de lo anterior, resultaron fallecidas en el lugar las víctimas que se trasladaban como pasajeros al interior del bus antes referido, a saber: Don PEDRO DELFIN BAEZA SAN MARTIN, debido a un “politraumatismo grave”, doña ISABEL VERONICA GARRIDO CAMPOS, debido a un “politraumatismo grave”, doña CAMILA FERNANDA ROJAS LAGOS, debido a un “politraumatismo grave”, don FERNANDO ANTONIO MOYA ORTIZ, debido a “trauma craneoencefálico complicado” y doña MARIA JOSE VEGA VENEGAS, debido a un “politraumatismo grave”. Asimismo don JUAN FRANCISCO SAN MARTIN RUBILAR, resultó

“policontuso, contusión de dedos del pie, fracturas de otras partes de la mano y muñeca, contusión del muslo” lesiones de carácter grave, doña LUZ PIEDAD LENIS RAMOS, resultó con “contusión de mano derecha, fractura del cuarto metacarpiano derecho, tec cerrado leve, contusión de otras partes de la muñeca y de la mano, contusión del hombro y brazo, fractura de otros dedos de la mano, contusión del hombro y del brazo, fractura de otro dedo de la mano, traumatismo cerebral difuso, fractura de los huesos de la nariz, fractura del malar y del hueso de la nariz y fractura del suelo de la órbita” lesiones de carácter grave, don GRACIEL ALFONSO HENRIQUEZ SILVA resultó con “traumatismo de la cabeza no especificado y fractura de los huesos de la nariz” lesiones de carácter grave, don JONATHAN JACOB SANDOVAL JARA, resultó “policontuso, fractura de los huesos de la nariz, cervicalgia” lesiones de carácter grave y doña MARIA FRANCISCA MIGRYK PONCE, resultó con “otros traumatismos de la cabeza y de los dientes” de carácter grave, con riesgo vital, FALLECIENDO EL DIA 24 DE JUNIO DE 2020, A CONSECUENCIA DE LAS LESIONES SUFRIDAS EN EL ACCIDENTE EN CUESTION.

De igual forma, el imputado conducía el camión ya mencionado, no obstante estar afectado por una prohibición de conducir vehículos motorizados vigente, ya que con fecha 5 de febrero de 2019, había sido condenado en causa ruc 1701199440- 7, rit 957-2018, del Juzgado de Garantía de Parral, por el delito de manejo en estado de ebriedad, entre otras, a la pena de suspensión de licencia de conducir por el plazo de 2 años, prohibición que se encontraba vigente al momento de la ocurrencia de este accidente”.

A juicio del Ministerio Público, los hechos antes descritos configuran **seis (6) cuasidelitos de homicidio** y **cuatro (4) cuasidelitos de lesiones graves**, previstos y sancionados en los artículos 490, 492, 391 Y 397 del Código Penal; y el delito de **conducción de vehículo motorizado con licencia suspendida**, previsto y sancionado en el artículo 209 de la Ley 18.290, en grado de **consumados**, correspondiéndole al acusado participación en calidad de **autor**.

Agrega que no concurren circunstancias modificatorias de responsabilidad penal.

Por lo anterior, el Ministerio Público requiere se imponga al acusado **PEDRO PATRICIO SANHUEZA VALLEJOS** por seis (6) cuasidelitos de homicidios y cuatro (4) cuasidelitos de lesiones graves, la **pena única de 3 años y 1 día** de reclusión menor en su grado máximo, **suspensión de licencia de conducir por 2 años**, más las penas **accesorias**; y por el delito de conducción de un vehículo motorizado con licencia suspendida, a la pena de **540 días** de presidio menor en su grado mínimo, más **multa** de 10 UTM, más las penas **accesorias** y al pago de las **costas** de la causa.

**TERCERO: Alegatos.** El **Ministerio Público** en su **alegato de apertura** ratificó lo señalado en el auto de apertura, y agregó que con la prueba de cargo se pretende probar cada uno de los hechos punibles y la participación del acusado en ellos. Se probará la imprudencia temeraria del enjuiciado, se desplazaba en un camión con carro a una velocidad ni razonable ni prudente, no estaba atento a las condiciones del tránsito, además conducía con la licencia de conducir suspendida. El tribunal deberá ponderar la extensión del mal causado. Ante esta grave tragedia carretera la condena debe ser efectiva.

La **defensa** del enjuiciado dijo que no es el habitual de los casos de cuasidelitos de homicidio y lesiones, no hay adelantamiento en zona de prohibición, ni colisión por alcance, ni viraje prohibido, ni consumo de alcohol, es un caso inusual, casi de laboratorio. Hace presente que de la lectura de la acusación pudiera mal entenderse que el camión como tal colisionó el bus, pero fue el carro del camión, esto es importante si se considera la dinámica del hecho, porque lo atribuido es que el carro del camión salió de su pista, después se soltó una puerta lateral que colisiona a un bus que venía de frente, sumado a las condiciones de lluvia en junio del 2020, pone en duda la negligencia del acusado. El resultado no fue buscado por el acusado, ese día no pensó en dar muerte a seis personas y lesionar a otras cuatro. El mal causado no puede ser considerado en un cuasidelito de resultado múltiple, en vez de un bus pudo ser una moto o una persona, pero lamentablemente fue un bus. El 25 de agosto, cuando el Ministerio Público apela a la resolución de la prisión preventiva dijo que lo más grave y reprochable es la conducta dolosa de conducir sin licencia de conducir suspendida, el representante del Ministerio Público admite que es la conducta más grave a pesar de los resultado, lo más grave es el tipo penal doloso de conducir con licencia de conducir suspendida. El Ministerio Público pide una pena única que excede el marco legal, de cómo se debe sancionar esta clase de cuasidelito con resultado múltiple, porque lo que en derecho corresponde es que debe sancionarse a título de concurso ideal, pena mayor asignada al delito más grave.

Con relación al delito de conducción con la licencia de conducir suspendida, lo hizo por la necesidad que trajo aparejada la pandemia, en los 25 años que llevaba de conductor nunca había tenido un accidente con víctimas fatales.

La **fiscalía** en su **alegato de cierre** señaló que concluida la prueba estima que se aportó al tribunal prueba suficiente para probar más allá de toda duda razonable los hechos materia de la acusación, seis cuasidelitos de homicidio y cuatro de lesiones graves, que involucran la participación del acusado en todos ellos. Además se rindió la prueba para acreditar la conducción de vehículo motorizado con licencia de conducir suspendida. Se rindió prueba para probar el fallecimiento de las seis víctimas, de las que dieron cuenta las autopsias realizadas por Eliana Miranda y Bastián Poblete, quienes informaron que la causa de muerte fue traumatismo sufrido en accidente de tránsito, del cual es responsable el acusado. El 16 de junio de 2020, las víctimas eran pasajeros del bus que iba de Chillán a El Carmen, solo uno sobrevivió al accidente, María Francisca Migryk Ponce, muriendo días después. Por las fotos del informe de la SIAT se aprecia que las personas debieron fallecer en forma instantánea. En cuanto a los lesionados, se probó que todos sufrieron lesiones graves, no declaró Graciél Alfonso Henríquez Silva, pero se acompañó el dato de atención de urgencia, que da cuenta de la magnitud de sus lesiones; con relación a Luz Piedad Lenis Ramos, está su testimonio, el peritaje del Servicio Médico Legal y el dato de atención de urgencia que da cuenta que sufrió lesiones graves; con relación a Juan Francisco San Martín Rubilar y Jonathan Sandoval Jara, ambos sufrieron lesiones según lo que indica el dato de atención de urgencia y sus propios dichos que dieron cuenta del tiempo en que tardaron en sanar de las lesiones. El perito de la SIAT De LA Vega, explicó de manera minuciosa, y fue clarificador incluso al responder las preguntas de la defensa, y concluye que el

acusado es el responsable del accidente por no haber conducido a una velocidad razonable y prudente dadas las características de la ruta, y por no estar atento a las condiciones del tránsito del momento, él mismo dijo que era la primera vez que andaba por esta ruta. El conductor del mini bus, Marco Antonio Araneda Henríquez, dijo que el camión iba delante suyo aproximadamente desde la entrada a un vertedero y veía que el camión se desplazaba a alta velocidad, la que si bien no podía calcularla, y el tribunal podrá concluir que este testigo es creíble su declaración porque veía que el carro coleteaba, las máximas de la experiencia, es común que cuando se ve a un camión circular sin carga, es frecuente ver que cuando el camión va a alta velocidad el carro coletea, se desplaza hacia los costados, esta situación observada por Araneda coincide con la conclusión de la SIAT, lo que se grafica en el plano, el video, y también se puede respaldar con las fotos. Es claro que fue este camión y carro conducido por el acusado que no conocía la ruta que traspasó el eje central de la calzada y obstaculizó la pista de circulación del bus conducidos por Juan Francisco San Martín Rubilar. El camión volvió a su pista, pero el acoplado no, y colisiona con el bus. En la foto se ve que la parte lateral izquierda del carro, es una baranda metálica de gran tamaño, se desprendió del carro y se introdujo en el bus como una especie de guillotina, lo que se condice con las autopsias, Miranda dijo que al menos dos de las víctimas fueron decapitadas producto de la colisión. En cuanto a la causa basal del accidente, no cabe duda alguna en orden a que fue la conducción imprudente del acusado lo que produjo el accidente en el que mueren seis personas y cuatro resultaron con lesiones graves, sin considera a los que resultaron ilesos en esta magna tragedia.

En cuanto a la licencia de conducir suspendida, de La Vega dijo que Pedro Patricio Sanhueza Vallejos no portaba su licencia de conducir, la que verificada por el registro civil se determina que el acusado la tenía suspendida, lo que se comprueba además con los documentos 11 a 13. Pide sentencia condenatoria.

En cuanto a la aplicación del artículo 75, la pena máxima a aplicar es de 3 años y no de 3 y 1 como lo plantea en la acusación.

La **defensa** en su oportunidad manifestó que como lo señaló al principio lo único que no hay duda y que está claro es el delito de conducción con licencia de conducir suspendida, pero es importante recordar que la Ley de Tránsito en el artículo 167 tiene un amplio y detallado catálogo de presunciones de responsabilidad, son 19, de todo tipo de conductas que hacen presumir la responsabilidad de un conductor en un accidente y ninguna es conducir con licencia de conducir suspendida, es un delito pero no una presunción de responsabilidad, lo que es importante porque de los antecedentes presentados nos encontramos con una carretera denominada como *ruta de la muerte*, con dos testigos que dicen que había garúa en el lugar, es decir llovizna, luego nos encontramos con una berma angosta, es decir un camino de por sí complejo y con un peritaje que no tiene la idoneidad técnica suficiente, esto no es el habitual accidente de tránsito que ocurre, por esta razón hubo de repetirse varias veces la animación, porque este suceso es novedoso, por lo que se esperaba un peritaje más acabado, pero nos encontramos con un perito que no sabía cuál era la reglamentación sobre camiones y remolques, tampoco conocía el nombre técnico de la unión entre camión y un remolque, que se le pregunta y responde que

depende del fabricante, lo que es relevante, porque esto es física y matemática pura son leyes de la física las que se aplican en un movimiento oscilante del remolque, el perito no midió la barra de acople, dijo que solo midió el camión completo, pero reconoce que el largo de la barra influye en el desplazamiento del carro, si conociera la resolución N° 1 de 1995 del Ministerio de Transporte, sabría que las medidas son separadas, camión, barra de acoplamiento y remolque. Reconoce el perito que no aplicó reglas de la física, velocidad, masa y dirección de los vehículos para establecer el desplazamiento, esto parece una apreciación que se hizo por lo que él creyó, no hay un fundamento físico, habló de la fuerza centrífuga, es decir que los cuerpos son expulsados hacia el exterior, hay duda razonable respecto a que tanto, si lo hubo, el desplazamiento del remolque hacia la pista contraria, y de haber existido cuántos centímetros o metros y que tanto influyó la garúa en el lugar que hace que el pavimento sea resbaladizo y luego cómo incide que se haya soltado la puerta lateral que actuó como guillotina, es decir fue un cúmulo de situaciones vistas que salen de la regla general de los accidentes, que lo hacen algo único, en la jurisprudencia es difícil encontrar otro accidente de estas características, el tribunal debe también ponderar que el acusado es un conductor con más 25 años de experiencia en conducción de camiones con carro, que le permitía emplear el cuidado adecuado, y la actitud del conductor con 0 gramos de alcohol y que permaneció en el lugar. De colaborar y declarar, es un antecedente que el tribunal debe ponderar, por eso entiende que la sentencia solo puede ser condenatoria por el delito de conducción de licencia de conducir suspendida.

En la **réplica** el **fiscal** adujo que no hay 11 N° 9, el acusado solo ha declarado para sostener la teoría de la defensa, no colaboró en nada al esclarecer los hechos.

La **defensa** al **replicar** señaló que el acusado declaró lo que vio, porque la colisión no fue con el camión, fue con el carro, por lo que malamente pudo ver como fue el momento exacto de la colisión, el bus pasó y después que pasa siente el golpe. Después viene su conducta posterior, se queda en el lugar y declara voluntariamente ante personal de la SIAT.

**CUARTO:** *Declaración del acusado.* Que, el acusado **Pedro Patricio Sanhueza Vallejos** fue debidamente advertido por la juez presidente de sala sobre los derechos que posee en su calidad procesal, entre ellos el derecho a guardar silencio, así como de las consecuencias que llevan consigo su renuncia.

Es así, que al **inicio del juicio oral**, el acusado libremente manifestó que el día del accidente, el martes 16 de junio, salió a las 6:30 de la mañana con destino Chillán para descargar unas fosas sépticas que traía a la ferretería Madrid de la entrada norte de Chillán, estuvo ahí a las 7.15 horas, a las 8.30 abrieron la ferretería y empezaron a descargar parte de las fosas sépticas. Aproximadamente a las 10.00 horas salió con destino a Paredones, ubicado a 18 kilómetros de Cabrero hacia la costa, para entregar otra carga de bidones de 1000 y 2000 litros y unas fosas sépticas amarillas. A las 11.30 aproximadamente, llega a un predio en Paredones, el encargado de recibir la carga llegó como a las 14.00 horas, estuvo en el camión descansando hasta esa hora, cuando llegó la persona a recibir las fosas y los bidones. Se desocupó como a las 15.00 horas. Cuando quedaban pocas fosas y bidones, puso andar el camión, partió hacia Yungay, quedaban 5 fosas en el camión

y 5 fosas en el carro, las descargaron se desocupó en la ferretería de Yungay a las 4.30, al término de la descarga llamó al encargado Hugo Benavente y esta persona le pide venir a un molino que está detrás del Jumbo de Chillán, Vitra Chillán, lo autoriza el jefe, después le dijo que se anotara y que a continuación se fuera a su casa, como llovía no se podía cargar el trigo. Tomó la ruta N59, momentos antes del accidente, venía atento a las condiciones del tránsito, porque a esa hora hay mucha gente. Al entrar a la primera curva antes del accidente, vio la señalética por lo que bajó la velocidad, enfrentando la segunda curva a unos 50 kilómetros por hora, cuando vio el bus de frente solo tuvo la precaución al ver un vehículo mayor en sentido opuesto, cuando pasó el vehículo por su lado se dio cuenta que era un bus, y sintió un fuerte movimiento que le tambaleó el camión, al mirar por el espejo retrovisor externo y vio una gran nube de humo atrás. Se detuvo aproximadamente 30 metros más adelante y vio lo del bus. Bajó, vio un cuerpo que había salido eyectado, él iba de sur a norte por una zanjita. Se bloqueó, pararon vehículos, llamaron a carabineros, bomberos y al SAMU. Se formó un gran atasco por el tema del accidente, se cortó la ruta. Llegaron los carabineros, los bomberos y servicios de ambulancia, se mantuvo todo el tiempo en el lugar del accidente, comunicándose con bomberos y carabineros, murió la persona que salió eyectada, estaba en este tipo de zanja que está al lado poniente de la calzada. Recalcó que tiene experiencia de aproximadamente 26 años en conducción de camiones, tenía la licencia de conducir suspendida, es jefe de hogar en ese momento tenía a su mamá en un asilo, debía pagar \$200.000 mensuales, más \$15.000 en pañales semanales porque estaba postrada, además de sus demás artículos personales, gastaba en ella alrededor de \$350.000. Además es jefe de hogar, esto conlleva gastos. Lleva 32 años con su señora, la hija de ella, que tienen 34, tiene una hija y viven con ellos, además paga pensión de alimentos a favor de una hija. Por eso tomó la decisión de manejar un camión, porque era lo que sabía hacer. Nadie se levanta con el propósito de matar a alguna persona, fue un accidente.

Al **fiscal** contestó que el dueño del camión era Flavio Benavente Mesa. Fue contratado como 15 días antes, trató con Flavio, le dio la oportunidad, pero no había contrato. Cuando Benavente hizo el trato no sabía que tenía la licencia de conducir suspendida. A Hugo Benavente tampoco le dijo que la tenía suspendida, él era el encargado de lo que es transporte, la empresa se llama Benavente Sociedad de Transportes San Francisco.

A la **defensa** manifestó que iba a llover toda la semana. Al momento del hecho, ese día a las 5.50, ya era casi de noche, era 16 de junio empieza a oscurecer, el pavimento estaba resbaladizo, cuando salió de la ferretería de Chillán estaba lloviendo, pero al momento del accidente había un tipo de garúa, pero sí con el pavimento resbaladizo. La ruta N59 tiene solo dos sentidos, con una berma de aproximadamente de 50 centímetros, después del pedazo de berma hay una especie de barranca de aproximadamente 1 metro hacia su derecha en la dirección que iba de sur a norte.

El camión con el remolque están unidos con un dispositivo que se llama lanza, a dos metros de la cola del camión y la parte frontal del carro.

La trayectoria que sigue el carro con relación al camión, el movimiento, iba de sur a norte y aproximadamente 10 metros antes de entrar a la curva con

pendiente se mueve hacia la derecha, en ningún caso se desplazó para el lado contrario, es decir por el lado derecho. No había andado antes por la ruta N59 por lo cual iba muy atento a las condiciones del camino, porque el camino tiene muchas curvas y pendientes.

Después que ocurre el accidente, entre el tiempo que tardaron en tomarle declaración, lo suben a un carro policial y lo llevan a la Sexta Comisaría de Chillán Viejo, un carabinero le pide llevar el camión al sector Las Lajuelas, un sector de berma grande, baja del vehículo con sus ropas. Con su bolso de viaje suben al carro y lo llevaron a la subcomisaría. Después lo llevan a practicarse la alcoholemia, después en la Sexta Comisaría de Chillán Viejo. Como a las 00.5 horas entra un capitán, le toma declaración y cuando firmó la declaración encendió su reloj y aparecía 00.55 horas, pero siempre tuvo la disposición de dar ayuda.

**Aclaró al tribunal**, el accidente fue aproximadamente a las 17.50 horas, entre el kilómetro 7 u 8 de la ruta N59. En Yungay bajan las 10 últimas fosas, 5 del camión y las 5 que estaban en el remolque. El remolque sigue la misma trayectoria del camión.

Al **final del juicio oral**, el acusado Pedro Patricio Sanhueza Vallejos, a título de palabras finales, nada dijo.

**QUINTO:** *Convenciones probatorias.* Que, según consta en el considerando cuarto del auto de apertura, los intervinientes con alcanzaron convenciones probatorias.

**SEXTO:** *Prueba.* Que, la prueba de cargo, a la que adhirió en su totalidad la defensa, se rindió en forma legal, siendo sometida a los debidos controles y resguardos que proporcionan los principios de oralidad, publicidad, el contradictorio y la inmediación, probanzas que en extracto y síntesis en considerandos venideros se señalan.

**SÉPTIMO:** *Prueba de cargo.*

PRUEBA PERICIAL.

**ELIANA MIRANDA CHACÓN.** Médico cirujana, Servicio Médico Legal de Chillán.

Refiriéndose al contenido y conclusiones de los peritajes la perito expuso que con fecha 17 de junio de 2020 realizó pericia tanatológica de tres fallecidos, todos derivados por la 6ta Comisaría de Chillán Viejo, con antecedentes de haber sido encontrados en la vía pública, en la ruta N59, kilómetro 8 del camino a Yungay, causa basal accidente de tránsito, fallecimiento 16 de junio de 2020 a las 17.55.

**1)** Persona de 33 años identificada como **María José Vega Venegas.** Presenta constitución física endomorfa, rigidez generalizada, livideces desplazadas en la zona posterior del tronco, cianosis subungueal ausente, ojos por fuera de las cavidades orbitarias, iris café, escleras brillantes, conjuntivas pálidas, pupilas dilatadas. Los ojos adheridos al cuerpo por tejidos blancos. Boca, dentadura incompleta en regular estado, piezas dentarias libres en la cavidad abdominal y algunas adheridas a la arcada dentaria superior. Hay decapitación a nivel de la articulación témporo mandibular, está desprendida esta parte y la mandíbula no la pudo ver. Genitales y ano sin lesiones. Presenta *pearcing* en el tercio distal de la lengua, tiene múltiples tatuajes, múltiples escoriaciones en el cuello, abdomen, región supra púbica, cadera izquierda y el miembro inferior derecho, múltiples equimosis de color rojizo negruzco, en extremidades, región supra púbica y cadera

izquierda. Múltiples heridas contuso- cortantes en mentón, el cuello, dorso de ambas manos y la rodilla derecha. Presenta lesión tipo arrastre en el dorso de la mano derecha. Presenta lesiones tipo avulsión que compromete tronco a izquierda y miembro superior izquierdo, con exposición de plano muscular óseo y visceral, además desprendimiento completo del miembro superior izquierdo con exposición del húmero y la escápula. Avulsión en antebrazo izquierdo con exposición de plano muscular y óseo. Examen interno, en la cabeza, cuero cabelludo congestivo, ausencia de músculos temporales, atrición de huesos, cráneo y macizo facial con fracturas con minutas. Meninges, encéfalo, tronco encefálico y cerebelo ausentes. A nivel del cuello, exposición de la tráquea y ausencia del esófago. En el tórax, múltiples fracturas con minutas de la reja costal, encontrando fragmentos de costillas y esternón en la cavidad abdominal y en saco de transporte. También trozos del pulmón izquierdo, fragmentos de tejido pericárdico y cardiacos libres en la cavidad abdominal. En los pulmones, focos de contusión en los tres lóbulos del pulmón derecho. A nivel de grandes vasos, dilaceración de la aorta torácica. En el abdomen, órganos en ubicación anormal de coloración pálida, trozo de páncreas libre en la cavidad abdominal. Múltiples infiltraciones sanguíneas en mesenterio, en superior de fragmentos del intestino delgado y focos de contusión en el riñón derecho. Además sección completa entre segunda y tercera vértebras cervicales, fractura séptima vertebra cervical, fractura expuesta en el húmero, fractura expuesta en tercio medios de radio, fractura expuesta de fémur y fracturas de articulaciones sacro ilíacas en forma bilateral. Se tomaron muestras para exámenes de laboratorio.

Concluyó que la causa de la muerte fue politraumatismo grave, compatible con accidente de tránsito, las lesiones eran recientes, coetáneas y necesariamente mortales, data de muerte aproximada, de 12 a 20 horas desde el tiempo del peritaje. Se adjuntó fijación fotográfica.

2) Pericia tanatológica de un cadáver de sexo masculino, de 58 años edad, correspondiente a **Pedro Delfín Baeza San Martín**. Ingresó vestido, constitución endomorfa, rigidez cadavérica generalizada, livideces desplazables en el dorso, cianosis subungueal tenue, ojos por fuera de las cavidades orbitales, adheridos por tejidos blandos, color café claro, escleras brillantes, conjuntivas pálidas y pupilas dilatadas. En boca, dentadura de regular estado, desprendimiento del mentón con desplazamiento mandibular y algunas piezas dentarias adheridas a la arcada dentaria inferior, decapitado. En la piel, edema en la pierna derecha, múltiples escoriaciones en miembros superiores, el hemitórax derecho, región dorsal, sacro y en la rodilla derecha. Múltiples equimosis rojo negruzco que comprometen las extremidades, el abdomen y región dorsal. Heridas cortopunzantes en la región claviclar y brazo izquierdo. Cuello cabelludo congestivo y desprendido de la calota craneana, atrición de huesos del cráneo y macizo facial con fracturas con minutas. Las meninges ausentes. Encéfalo, escaso tejido encefálico macerado, tronco encefálico y cerebelo ausentes. En el cuello, sección completa de los órganos del cuello a nivel de la tercera vértebra cervical, con exposición de la glotis y se observa la tiroides. Grandes vasos con dislaceración de aorta ascendente en su emergencia al ventrículo izquierdo, dislaceración en la cava inferior en porción proximal hacia el ingreso a la aurícula derecha y múltiples dislaceraciones en la aorta torácica. Tórax,



múltiples fracturas en reja costal con fracturas de la primera a la séptima vértebra derecha, y de primera a cuarta costilla izquierda, fractura tercio proximal del esternón. En la cavidad pleural izquierda aproximadamente 300 centímetros cúbicos de sangre líquida y coagulada. En los pulmones, contusión en lóbulo superior del pulmón izquierdo, desgarros lóbulo inferior de pulmón derecho. En el abdomen, órganos en ubicación normal en general de coloración pálido, con sangre en región peritoneal, 20 centímetros cúbicos de sangre aproximadamente. Infiltración sanguínea en algunos segmentos del intestino delgado, lóbulo hepático derecho y del bazo, y al corte del páncreas, focos de infiltración sanguínea. En el esqueleto, fractura de ambas clavículas, luxación región proximal clavícula izquierda y sección completa a nivel tercera vértebra cervical. Se tomaron exámenes de laboratorio. Concluyó, que la causa de muerte es politraumatismo grave, compatible con accidente de tránsito, las lesiones eran recientes, coetáneas y necesariamente mortales, data de muerte de aproximadamente 12 a 20 horas desde el momento de la pericia y se adjunta fijación fotográfica.

3) Efectuó también pericia tanatológica de cadáver de sexo femenino de 26 años de edad de nombre **Camila Fernanda Rojas Lagos**, ingresa vestida a la inspección externa constitución física endomorfa, rigidez cadavérica, generalizada, livideces desplazables en la región posterior del tronco y miembros inferiores, cianosis subungueal intensa. En los ojos, presentaba iris de color café, escleras brillantes, conjuntivas pálidas y pupilas dilatadas; en nariz se evidencia fractura de los huesos propios nasales, boca con salida de escasa sangre; genitales y ano sin lesiones; en piel, edema en la mano derecha una erosión en la mejilla izquierda, múltiples escoriaciones que comprometen el mentón, el cuello, el tronco la región inguinal y la cadera izquierda. En los miembros inferiores, múltiples equimosis de color rojizo y negruzco que comprometen las extremidades y la región inguinal, múltiples heridas contuso cortantes que comprometen la región frontal izquierda, la región preauricular derecha, el labio inferior a izquierda, la región submentoniana, los miembros superiores y el hueso poplíteo derecho; lesión tipo arrastre que compromete la región látero externa del tronco a izquierda y el miembro inferior izquierdo; avulsión de tejidos que comprometen la región facial y el miembro inferior izquierdo. Al examen interno lo positivo y relevante fue cuero cabelludo evertido con infiltración sanguínea a nivel témporo occipital en forma bilateral, presencia de hematomas subgaleales en la región temporal en forma bilateral y occipital izquierda; en la superficie externa del cráneo se observa fractura de los huesos temporales y occipitales en forma bilateral, con sección completa de los mismos que deja expuestas las meninges que se observan opacas; en la base del cráneo fractura bilateral de la fosa anterior y de la fosa media, esta última fractura es en bisagra; encéfalo, hemisferios cerebrales asimétricos, marcadamente edematosos, al corte de los cuales no hay hallazgos relevantes; en cuello, órganos de color rojizo, hueso hioides fracturado; en tórax parilla costal con múltiples fracturas de la primera a séptima derecha y de la primera a décima izquierdas, y fractura a nivel manubrios esternal; órganos en ubicación anormal en general de coloración pálida, en ubicación anormal porque existe una lesión transfixiante al nivel del músculo diafragmático a izquierda que permitió el paso del estómago hacia la cavidad pleural izquierda; líquido sanguinolento ocupando las

cavidades pleurales de aproximadamente 240 centímetros cúbicos a derecha y 280 centímetros cúbicos a izquierda. Focos de contusión que comprometen el lóbulo superior y medio del pulmón derecho y lóbulo superior e inferior del pulmón izquierdo y desgarros en el lóbulo superior del pulmón izquierdo, En grandes vasos hubo sección completa de la porción proximal de la aorta torácica. En abdomen, órganos en ubicación anormal en general de coloración pálida. En cavidad peritoneal, aproximadamente 120 centímetros cúbicos de sangre en el marco cólico derecho, 20 centímetros cúbicos de sangre en el marco cólico izquierdo y 40 centímetros cúbicos de sangre en la cavidad pélvica, múltiples infiltraciones sanguíneas a nivel del mesenterio y en pared de segmentos de intestino delgado, dislaceraciones a nivel del hígado y del bazo, en este último sobre todo en la cara diafragmática, y también una herida transfixiante; el páncreas presenta focos de infiltración en su superficie; los riñones presentan focos de infiltración sanguínea en su superficie y también al corte. En el esqueleto, lo ya descrito además fractura bilateral de las órbitas, fractura del hueso cigomático izquierdo, fractura maxilar bilateral, fractura mandibular a nivel del cuerpo y la rama mandibular izquierda, sección completa de la primera y cuarta vertebra cervicales, fractura de la clavícula izquierda, fractura del tercio distal del cúbito y del radio derecho expuestas, fractura del tercio distal del cúbito izquierdo expuesta, fractura del radio izquierdo cerrada, fractura del tercio distal del fémur en forma bilateral expuesta. Se efectuaron exámenes de laboratorio. Conclusiones: la causa de la muerte un politraumatismo grave, compatible con accidente de tránsito, las lesiones eran recientes, vitales, coetáneas y necesariamente mortales por las condiciones que presentaba el cuerpo se presume una data de muerte aproximadamente de 12 a 20 horas desde el momento de la pericia, se adjunta fijación fotográfica.

**4) Con fecha 24 de junio de 2020** efectuó pericia tanatológica de cadáver femenino de 33 años de edad derivada del hospital Herminda Martín, con antecedente de fecha de ingreso de 17 de junio de 2020 y fecha del fallecimiento el 24 de junio de 2020 a las 00.50 horas, trauma craneoencefálico abierto, accidente de tránsito, tratamientos efectuados: reconstrucción máxilo facial e instalación de captor de presión intracraneana, ingresa desnuda. A la inspección general externa, endomorfa, rigidez cadavérica, en miembros inferiores livideces desplazables; en el dorso, cianosis subungueal y labial tenues. Ojos, iris de color café, escleras brillantes edematosas, conjuntivas pálidas pupilas ligeramente dilatadas. En nariz, fractura de huesos propios nasales, salida de moderada cantidad del líquido sanguinolento por fosas nasales. Boca, dentadura incompleta en regular estado, con salida de moderada cantidad de líquido cetrino y escasa sangre. En piel, presenta edema en cara y manos, múltiples punturas con equimosis, peripuntura sugerente de maniobras médicas, múltiples escoriaciones comprometiendo el mentón, el cuello y el miembro superior izquierdo, múltiples equimosis de color azul verdoso, comprometiendo los miembros superiores y el miembro inferior izquierdo, múltiples heridas suturadas sugerentes de maniobras médicas. A nivel del cuero cabelludo, en la región frontal derecha una, una en la región fronto parietal izquierda, otras a nivel facial, una en la región medial de la región frontal, otra comprometiendo la región interciliar, el dorso nasal y la mejilla derecha, otras comprometiendo el párpado superior y el párpado inferior del ojo izquierdo, otra

en el pómulo izquierdo y otra en labio superior a izquierda, se evidencia fractura de los maxilares en forma bilateral y de la mandíbula con material de osteosíntesis sugerente de maniobra médica. Al examen interno cuero cabelludo evertido con focos de infiltración que comprometen el hemicráneo izquierdo, se observa hematoma subgaleal a nivel de la región parieto occipital izquierda, en la superficie externa del cráneo múltiples fracturas que compromete el hemicráneo izquierdo el hueso frontal y témporo derecho, se observa además una perforación de 0,5, por 0,5 centímetros en el hueso frontal derecho sugerente de maniobra médica instalación de captor de presión intracraneal, en la base del cráneo fractura de la fosa anterior y media en forma bilateral; en el encéfalo hemisferios cerebrales asimétricos marcadamente edematosos, al corte de los cuales se visualiza presencia de hemorragia subaracnoidea comprometiendo en forma bilateral los lóbulos frontales parietales y occipitales y el lóbulo temporal izquierdo e infiltración sanguínea intraparenquimatosa, a nivel del lóbulo temporal derecho; en cuello hallazgos sin relevancia, en tórax órganos en ubicación normal de coloración pálida en general; en cavidad pleural de líquido sanguinolento a derecha de 160 centímetros cúbicos y a izquierda, 240 aproximadamente centímetros cúbicos; grandes vasos sin hallazgos de relevancia. Abdomen, órganos en ubicación normal, en general de coloración pálida, cavidad peritoneal con aproximadamente 240 centímetros cúbicos de líquido cetrino sanguinolento, en esqueleto lo ya descrito, se toman exámenes de laboratorio, y las conclusiones fueron que la causa de la muerte fue un trauma cráneo facial complicado, causa de la muerte compatible con accidente de tránsito, las lesiones eran recientes, vitales, coetáneas y necesariamente mortales, por las condiciones del cuerpo se presume una data de aproximadamente de 3 a 11 desde el momento la pericia. Se adjunta fijación fotográfica.

Los intervinientes no formularon preguntas.

**BASTIAN ANDRÉS POBLETE GAJARDO.** Médico cirujano, Servicio Médico Legal.

Refirió que declara sobre los informes de autopsia números 211-2020 y 213-2020, y sobre el informe de lesiones número 197-2020.

**1) Informe de autopsia N° 211-2020.**

Fecha de autopsia el 17 de junio de 2020, en la mesa de autopsia cadáver sexo femenino derivado Sexta Comisaría de Carabineros Chillán Viejo, encontrada en la ruta N.59. Examen externo, rigidez generalizada, livideces desplazables en dorso, escurre sangre por boca y conducto auditivo externo derecho, presenta como lesiones equimosis, erosiones, escoriaciones múltiples en la cara, tórax, abdomen, miembros superiores e inferiores, presenta heridas contusas en el dorso nasal con fractura expuesta en la región malar izquierda y párpado inferior izquierdo con fractura expuesta, presenta una herida punzante en el codo izquierdo con fractura expuesta y presenta una avulsión en el muslo izquierdo. Al examen interno, en la cabeza, presenta el cuero cabelludo con infiltración sanguínea temporal izquierda y occipital a derecha, izquierda y en región medial. El cráneo con una fractura témporo occipital derecha, temporal izquierdo y en la fosa media de base de cráneo bilateralmente. En el encéfalo, hemorragia subaracnoidea fronto parieto temporal bilateral. El tronco encefálico, presenta hemorragia subaracnoidea en mesenterio y lóbulo cerebeloso izquierdo y el cuello, infiltración parafaríngea

bilateral. En tórax presenta fracturas de primera a decimosegunda costilla bilateralmente y fractura esternón con salida anterior de pulmones. Las cavidades pleurales, con aproximadamente 240 centímetros cúbicos de sangre bilateralmente. La tráquea presenta sección completa en tercio distal. El esófago sección completa a nivel de unión esófago gástrica. Los pulmones, el derecho presenta focos de contusión, el lóbulo superior medio e inferior y desgarros en lóbulo medio e inferior. El pulmón izquierdo presenta focos de contusión y desgarros en lóbulo superior e inferior. El pericardio presenta múltiples desgarros. El corazón presenta desgarró auricular derecha a aurículo izquierdo, ventrículo derecho y pérdida de la arquitectura anatómica del ventrículo izquierdo. La aorta, desgarró a nivel de aorta torácica. El abdomen, lesión del diafragma con inclusión de hígado en la cavidad pleural izquierda. Cavidad peritoneal, tiene contenido de sangre y líquido alimentario. Hígado, presenta estallido hepático. El bazo presenta desgarró de superficie. Los riñones presentan hematoma perineal bilateralmente, resto de órganos sin lesiones. El esqueleto presenta fracturas de huesos nasales, maxilar, hueso malar, ruptura ambas clavículas, fractura húmero izquierdo, luxación hombro derecho y fractura de T2 y T4. Se toma muestras para estudios de laboratorio. Se concluye cadáver sexo femenino identificada como Isabel Verónica Garrido, la causa muerte fue politraumatismo grave, es compatible con accidente de tránsito, por la gravedad de las lesiones ninguna atención médica habría resultado efectiva evitar defunción de la víctima data 12 a 18 horas realizada la pericia, se adjunta fijación fotográfica

### 2) Informe de autopsia N° 213-2020.

Informe de 17 junio 2020 sexo masculino derivado por Carabineros de la Sexta Comisaría de Chillán Viejo. Ingresó vestido. Al examen externo destaca rigidez generalizada y livideces semi desplazables tenues en dorso, los ojos se encuentran ausentes, escurre sangre por nariz, boca y ambos conductos auditivos externos. Presenta múltiples fracturas de huesos nasales maxilar y mandíbula. Lesiones, se destaca atrición de cráneo con estallido frontal, con fractura cráneo faciales generalizadas y pérdida de masa encefálica. También presenta herida contusa en región de sien izquierda y mejilla izquierda. El examen interno destaca: en cabeza, cuero cabelludo infiltración sanguínea generalizada, los músculos temporales infiltración sanguínea bilateralmente; el cráneo presenta fracturas generalizada bóveda craneana y base de cráneo, las meninges presentan múltiples desgarros, el encéfalo pérdida de arquitectura anatómica y de masa encefálica. En cuello fractura de vertebras C1. En tórax y abdomen no presenta lesiones. Se toman muestras para estudio de laboratorio. Se concluye que se trata de cadáver sexo masculino identificado como **Fernando Moya**, la causa de muerte fue trauma cráneo encefálico complicado, compatible con accidente de tránsito. Por la gravedad ninguna atención habría resultado efectiva para evitar defunción de la víctima. Data de muerte de 18 a 28 horas de realizada pericia. Se adjunta fijación fotográfica.

### 3) Informe de lesiones N°197-2020.

Registra que el día 20 de noviembre se evaluó a **Luz Lenis**, quien refiere haber sufrido un accidente de tránsito como pasajera de un bus el día 16 de junio de 2020, fue atendida en el Hospital Herminia Martín, se encuentra en controles

médicos y está a la espera de corrección de lesiones óseas faciales que le dificultan la respiración, se encuentra con tratamiento kinésico y psicológico. Se tiene a la vista el dato de atención de urgencia del Hospital Herminda Martín y certificados de kinesiólogo y psicólogos del hospital de El Carmen, diagnostican trauma encéfalo craneano leve, fractura expuesta de huesos nasales, de maxilar, hueso cigomático izquierdo, fractura de base de órbita y fractura del cuarto metacarpiano de la mano derecha. El informe kinésico registra que ingresa disfunción palmar derecha, actualmente con mayor movilidad y menos dolor, posible alta diciembre de 2020. Tratamiento psiquiátrico por estrés post traumático por seis o más meses. Al examen actual en buenas condiciones generales, consciente, orientada en tiempo y espacio.

Al examen segmentario, presenta cicatriz en la cara que compromete desde el ala nasal derecha hasta la región malar izquierda con hundimiento de dorso nasal, desviación de la nariz hacia la izquierda y ectropión del párpado inferior izquierdo, se observa también limitación de la apertura de la boca con desviación de la comisura labial a izquierda. La mano presenta limitación flexión palmar leve, mayor en el quinto dedo. Conclusión: lesiones compatibles con accidente de tránsito, clínicamente de carácter grave, que debieron evolucionar entre 90 a 120 días con igual tiempo de incapacidad. Secuelas definitivas y permanentes, una cicatriz en el rostro visiblemente deformante, susceptible de ser corregida parcialmente, y desviación de la línea media de la nariz susceptible de ser corregida por personal médico especializado. Se sugiere término de lesiones, y evaluación por psiquiatra para evaluar la salud mental de la víctima

El **fiscal** y la **defensa** no hicieron preguntas.

**FRANCISCO DE LA VEGA ARENAS.** Capitán de Carabineros, perito SIAT.

Exponiendo sobre el contenido y conclusiones del peritaje refirió que el 16 de junio de 2020 como equipo SIAT de Ñuble debió concurrir a la ruta N59, cerca del puente Quilmo en la comuna de Chillán Viejo, por un accidente de tipo colisión con resultado de fallecidos, lesionados y daños. El accidente se suscitó alrededor de las 17.50 horas. Conforme a la información entregada por personal policial, en conjunto con las declaraciones posteriores de los participantes en el accidente. En el accidente se mantiene la participación de tres conductores:

Móvil 1 (M1), el que se le atribuye responsabilidad, siendo Pedro Patricio Sanhueza Vallejos quien conduce un camión y un remolque de carga que transitaba por la ruta N59 en dirección al norte.

Móvil 2 (M2), un bus de pasajeros conducido por Juan Francisco San Martín Rubilar que conduce por la ruta N59, pero desde el sur poniente.

Móvil 3 (M3), un mini bus conducido por Marco Antonio Araneda Henríquez que conducía en dirección al norte un poco más atrás del camión.

Estos son los primeros desplazamientos, y después de las diligencias efectuadas, el móvil 1, enfrenta curva a la izquierda, además de ir a una velocidad no razonable ni prudente origina que al tomar la curva ingresa con parte de las estructuras del camión y del remolque traspase el eje de la calzada demarcado con doble línea continua, traspasa a la línea contraria en tramo curvilíneo, y al traspasar a la pista inicial, el remolque queda en la pista contraria, ahí el fronto lateral izquierdo del remolque impacta en el fronto lateral izquierdo del bus. Ocurrida esta

primera interacción continuamente móvil M1 y M1A (remolque) continua su trayectoria donde la estructura izquierda del remolque entra a habitáculo del bus, tercio izquierdo del bus. Al incrustarse el móvil A1 se produce una tracción del bus posicionándolo en la pista opuesta, ocurrido esta interacción en la zona A de impacto, el camión o remolque se detiene más adelante y el bus queda usando ambas pistas, obstruyendo el normal desplazamiento del móvil N° 3 e impacta con el bus de pasajeros, zona de impacto B.

Se estableció un fundamento de no conducir a una velocidad no razonable ni prudente, esto es considerando no numéricamente por no tener indicio suficiente, se establece que en base a la magnitud de los daños, las consecuencias para pasajeros, la proyección de indicios encontrados en el terreno, la contextura de un pasajero, todo da cuenta de un impacto de alta energía, de una velocidad fuera de la considerada. Se sustenta en los ejes de trayectoria de cada vehículo, las dimensiones de los vehículos en la vía, la configuración de la carretera, curva y pendiente, carretera asfáltica, el día del accidente llovía mucho, pero el factor climático no es el origen del accidente, por la luminosidad se podía ver la configuración vial. Dentro de los elementos hay indicios en el terreno, restos de vidrio, micas, fluidos de los pasajeros, también la estructura izquierda incrustada al interior del habitáculo del bus de pasajeros donde también al momento de las pericias, al interior del vehículo había 4 fallecidos, impactados todos por esta estructura metálica. También se mantienen un quinto pasajero fallecido, el cual por la interacción con el remolque, fue eyectado desde el bus cayendo en la calzada. Otro elemento de vital importancia para llegar a la dinámica del accidente son las huellas de arrastre del bus al momento de ser fraccionado, atracción que se traspasa al eje de calzada contraria parte frontal del bus que se traslada a la pista contraria.

Dijo el perito que se tomó declaración a los tres choferes, quienes coinciden en parte con algunos indicios y con lo que determina el perito del análisis del sitio del suceso.

El accidente se debe al traspaso temporal de camión y del remolque a la pista contraria “acortar la curva”, para empezar el proceso de retorno a la pista inicial como existe un movimiento retardado del remolque se origina esta breve temporalidad, manteniéndose el remolque en la trayectoria del bus.

En cuanto a los daños de los tres vehículos, coinciden con la dinámica del accidente, no se sitúan problemas en los sistemas de cada vehículo, frenos, suspensión u otro, que haya originado el accidente. Respecto de cada vehículo, se realizó otro peritaje mecánico para verificar los números de chasis o motor sin verificar anomalías. Dentro de los documentos de cada vehículo, sin mayores inconvenientes, algunos no fueron encontrados por culpa del accidente en el tránsito. El conductor del móvil 1, no tenía licencia de conducir por tener conforme el Registro Civil, suspendida de licencia de conducir por parte del Juzgado de Garantía de Parral, a su vez los participantes 2 y 3, no tienen anomalías en su licencia de conducir.

Al **Ministerio Público** contestó que atendiendo las diferencias de fuerza, la interacción del móvil 3 con el móvil 2, el impacto o liberación de energía no fue de la entidad del primero. Dentro de los antecedentes que complementan lo

expuesto, para explicar el tipo de accidente se tomaron fotos, se hizo un levantamiento planimétrico y conforme a la normativa SIAT se implementó un procedimiento que se llama *virtual crash*, sistema de animaciones en el que se evidencia los partícipes y la dinámica del hecho.

Se exhibieron al perito 55 fotografías, las que reconoció y explicó, siendo incorporadas al juicio oral **como otros medios de prueba** en el siguiente orden:

1. El desplazamiento previo al accidente por M1 y M1A, camión y remolque.
2. Continuación de la trayectoria de los mismos móviles.
3. Lo mismo.
4. Desplazamiento previo al accidente de móvil 2, bus, va en sentido contrario, dirección Sur Sur poniente.
5. Lo mismo.
6. Ilustra parte del desplazamiento, hay parte de indicios que se aproximan a la zona de impacto.
7. Estructura del remolque, le falta la estructura metálica del lado izquierdo, que entró al habitáculo del bus. Es la posición final después de ocurrido el accidente.
8. Interacción o zona entre el bus y el mini bus, después de la interacción y posición final de ambos vehículos después de la interacción.
9. Forma de interacción entre móvil 2 y 3.
10. Interacción y parte de los daños del móvil 3 al momento de interactuar con el bus M2).
11. Parte de la huella de arrastre demarcada por sistema de tracción del bus que lo direcciona a la pista contraria, producida por la tracción del remolque al momento de interactuar con el bus, hay una cuña de madera puesta por bomberos, al lado izquierdo, donde hay un trozo de goma se ve la huella de arrastre al momento de interactuar con el remolque.
12. Parte de los indicios encontrados en el terreno que se proyectan por la calzada y terreno del accidente, producto de la interacción del remolque con el bus de pasajeros.
13. Fijación de partes y elementos encontrados en el terreno, plásticos y micas, partes del bus.
14. Lo mismo. Parte de la estructura del remolque proyectada al terreno adyacente a la calzada.
15. Frente del móvil N° 1 o camión involucrado en el accidente.
16. Vista fronto lateral derecho del mismo móvil 1.
17. Vista desde el vértice posterior desde el lateral izquierdo del móvil 1.
18. Parte frontal de la estructura del móvil 1.
19. Fijación de la identificación del vehículo la que se contrastó con la información del Registro Civil.
20. Acercamiento a la placa que individualiza al camión, no había anomalías.
21. Lateral derecho, estructura remolque, falta un trozo de un muro metálico del remolque.
22. La parte posterior de la estructura M1a, remolque participante en el accidente.

23. Lateral izquierdo de la estructura del remolque, apreciando daños presente en estructuras principalmente inexistencia de estructura originaria metálica de este vehículo de carga producto interacción con el bus de pasajeros.
24. Fronto lateral izquierdo del remolque, daños y desgarros en la estructura metálica del remolque, la rueda delantera se ve en el flanco exterior los signos de roce.
25. La sujeción donde se juntan los móviles 1 y 1A, no presenta daños en esta situación, no hay torsión que haya dado lugar a una torsión anterior o que haya falla mecánica que haya originado el desvío del remolque a la pista contraria, con lo que se descartan falencias mecánicas que hayan originado el accidente investigado.
26. Daños del sistema de tracción de M1A producto de la interacción con M2.
27. Fijación en detalle de los daños en el sistema de tracción de M1A con M2.
28. Fijación de daños partes en estructura de M1A, el eje trasero, se ve la desconexión del sistema de línea de aire del sistema de frenos posterior, es un daño reflejo producto de la interacción, es decir que se origina producto de la interacción principal entre dos vehículos.
29. Detalle de sistema de tracción izquierda del remolque.
30. Fijación en detalle de la desconexión de línea de frenos de aire del sistema de frenos.
31. Fijación de la desconexión del sistema de aire, pretende ilustrar con esta falencia no es la cusa de origen del accidente.
32. Fijación de la parte frontal y daños de la carrocería de bus de pasajeros, en la parte superior, traspasado el parabrisas, hay una parte roja que corresponde a parte del remolque.
33. Lateral derecho y fijación de daños en la estructura del móvil N° 2, en el interior se ve la estructura del remolque, en su totalidad ingresa al bus desde la parte frontal a la posterior.
34. Parte posterior del vehículo 2, daños en su estructura, sobresale la estructura roja que es de la parte total del lado izquierdo del remolque, la parte que le falta a este último.
35. Parte posterior del móvil 2, apreciándose la estructura metálica saliendo por la luneta del bus, se aprecia parte de los daños.
36. Corresponde a la parte izquierda del bus de pasajeros, se aprecia la estructura metálica del remolque, también se ven restos orgánicos de pasajeros del bus.
37. Muestra en detalle los daños ocasionados por la interacción de remolque con el bus, se destaca el acceso de la estructura metálica en el bus, donde se puede apreciar en el tercio izquierdo, sector conductor, casi en el vértice, por la forma y corte de materia es el ingreso de la estructura metálica al bus, ingresa traspasando la totalidad del habitáculo del conductor del bus.
38. Detalle de los daños de la parte frontal del bus por la interacción con el remolque.
39. Fijación en detalle de la estructura del remolque ya saliendo por la ventana posterior del bus. Se ven restos orgánicos de pasajeros, en la parte inferior de la estructura metálica del remolque.



40. Identificación de chasis y N° de motor, para probar que el vehículo no presenta alteraciones, esta información fue verificada por el Registro Civil.
41. Detalles palcas de identificación del móvil N° 2.
42. Lo mismo.
43. Fijación en detalle de la parte frontal y daños en el móvil N° 3, producto de interacción con el móvil 2, bus de pasajeros.
44. Fronto lateral derecho del móvil N° 3, apreciándose los daños producto de la interacción con el bus, se aprecian una serie de daños reflejos por la deformación de la carrocería.
45. Parte posterior de la estructura del móvil 3.
46. Vista lateral izquierdo de la estructura del móvil N° 3.
47. Interior del bus, se ilustra la existencia de la estructura metálica del remolque al interior de la micro después de la interacción. Se ven pasajeros, que en razón de las lesiones en de sus cuerpos en el momento no se pudo identificar a las personas que estaba en cada asiento.
48. Misma situación, fijación fotográfica de pasajeros fallecidos en el interior del bus, que interactuaron con la estructura metálica del remolque.
49. Otro de los pasajeros sentado en lado izquierdo, que interactúa con el trozo del remolque.
50. Ídem, otro pasajero.
51. Ídem, otro pasajero, también en el lado izquierdo del bus que interactuó con la estructura metálica del remolque.
52. Quinto pasajero que fue eyectado desde el interior del habitáculo del bus, se ve también parte del asiento, que fue fraccionado al momento de interactuar con la estructura del remolque en el interior del habitáculo.
53. Corresponde al plano. En el levantamiento planimétrico del terreno, ilustra desplazamientos, los impactos, el lugar de interacción del móvil 1A con el bus, donde conforme a mediciones y diseños estructurales se ve la permanencia del remolque en parte de la pista contraria que ocupaba el bus, donde se produce la interacción. En el movimiento de la misma foto se establece la zona de impacto dos, entre móvil 2 y móvil 3, impacto frontal.
54. Otra foto del mismo plano, continuación del mismo en el que se aprecia el desplazamiento previos de los vehículos, zonas de impacto y símbolos del miso plano a mano izquierda. En la foto anterior se ven las dos zonas para simplificar y detallar el aspecto visual-.
55. **Reconstitución animada**. Carátula del informe técnico N° 51-A.2020. La idea es mostrar en aspectos y perspectivas la interacción. En las imágenes se ve el desplazamiento de los vehículos, en ingreso de parte de la estructura del remolque al bus, y también la interacción entre el bus y el mini bus. Primero visión desde el camión, después desde el bus, después las interacción entre bus y remolque, y después entre bus y mini bus.

El perito reconoció al acusado por su vestimenta y ubicación en la sala de juicio, a continuación el acusado dio su nombre.

A la **defensa** el experto manifestó que después del accidente tomó declaraciones a los tres conductores, no recuerda a qué hora fue, parece que fue en horas posteriores. El camión estaba sin daños, la berma no recuerda su medida

exacta, y la apreciación de si es ancha o no, es en base a una configuración vial apreciable por un ingeniero, desde su apreciación es angosta para la posicionarse en la berma. El artículo 68 de la Ley de Tránsito habla de un reglamento, no conoce, resolución N° 1 de 1995 del Ministerio de Transportes que fija las dimensiones máximas de los remolques, publicada el 21 de enero de 1995. La denominación técnica del elemento que une el camión con el remolque, depende de cada marca, es un acople rígido de fijación metálica de unión desde la estructura del fuelle del camión al del remolque, en este caso no recuerda su medida. El informe técnico es completo, todo el vehículo, desde el inicio al final, se mide en su totalidad, y a medida que trabaja en el plano se saca la medida de cada componente, en el plano se trabaja a escala real. En este caso por la falta de huellas no se ocupan fórmulas para determinar velocidad; el informe da cuenta que el remolque se pasó para la pista contraria, para arribar a esta conclusión, no empleó fórmulas matemáticas, sino que mediante el movimiento, propio de la literatura física y de accidentología. No hay elemento en el terreno que permita determinar qué porción del remolque pasó hacia el otro lado, hubo un traslado del eje de calzada, no se puede determinar matemáticamente, porque no hubo testigos ni cámaras, pero sin el traspaso a la pista contraria no se origina el accidente. El carro se movió hacia el lado izquierdo, el camión iba por la curva al lado izquierdo, si se quiere entender que la curva es a la izquierda, la fuerza participante es la centrífuga, y el camión debería moverse al lado, el efecto centrífugo será siempre contrario, hacia afuera, retornó a su pista de circulación, el vehículo acorta al curva y cuando iba retomándola, el remolque se mantiene en la pista contraria, en una curva siempre opera la fuerza centrífuga, lo que se dice es toma la pista izquierda, y al volver a su pista, por el movimiento lineal retardado se mantiene en la pista contraria. El largo de la barra de acoplamiento provoca el movimiento o radio de giro del vehículo. En las imágenes se ve que el portalón lateral izquierdo, que se desprendió del remolque, estaba fijado con pasadores, el impacto en el remolque debió ser desde su parte frontal para desprender el portalón. No es primera vez que investiga un accidente en esa ruta en su extensión, coloquialmente conocida como *la ruta de la muerte*.

La documentación del remolque no recuerda si estaba al día o no lo estaba.

**Aclaró al tribunal**, que en este caso el conductor del camión y el móvil N° 3, el mini bus, se desplazaba al norte enfrentado al curva a la izquierda para ellos la curva era descendente, y para el bus, también hay curva, la enfrenta hacia la derecha y con pendiente ascendiente. En el video se destaca la visual que mantenía cada conductor dentro del accidente ilustrado en la reconstrucción.

El camión no iba a una velocidad ni razonable ni prudente, en la ruta la velocidad máxima es de 60 kilómetros por hora, para la Ley de Tránsito, la velocidad razonable y prudente es la que permite conducir el vehículo sin perder el control del mismo. Por ejemplo en la Ruta 5, permite como máximo 120 kilómetros por hora, pero si va a 140 no se va a chocar. En la zona previa a al accidente hay una restricción de velocidad, 60 kilómetros por hora, era la restricción para los que descendían por la curva, no recuerda a cuanta distancia del accidente esta la limitación de velocidad en el tramo, en los sectores de curva hay restricciones de velocidad, de ida y vuelta.

## PRUEBA TESTIMONIAL.

**JUAN FRANCISCO SAN MARTÍN RUBILAR.** Chofer.

Al **fiscal** respondió que declara en el juicio oral porque ese día salió del terminal del paseo La Merced en dirección al El Carmen a la 17.20 horas, manejaba un bus con pasajeros que se dirigían a distintos destinos. Llegando al kilómetro 8 apareció un camión a mucha velocidad que pasó el eje de la calzada y lo colisionó. No recuerda las características del camión, porque iba a gran velocidad. Iba con 17 o 18 pasajeros más o menos. Después del accidente no recuerda nada porque quedó inconsciente, quedó con cortaduras en la cara, una fractura en una muñeca y un esguince en una rodilla. Esto ocurrió el 16 de junio de 2020. El accidente fue más o menos a las 17.50 17.55. Antes de ver al camión, el camino era una zona de curvas y subidas, que tiene límite de velocidad, subidas desde su punto de vista, el camión iba en bajada. La velocidad máxima era de 50, iba subiendo a 40. Quedó inconsciente después del accidente, recuperó el conocimiento porque una persona que iba en el bus le empezó a hablar, recuperó la conciencia en el lugar del accidente, estaba choqueado, tenía los ojos con vidrios, no los podía abrir. Por la fecha en que ocurre el accidente, aún estaba de día. Iba con las luces del bus encendidas. Había una pequeña neblina, pero no estaba muy alejada la vista. La ruta N59, la ha recorrido por 25 años, la conocía bien. Actualmente no trabaja en buses de ese recorrido, trabaja en el campo como agricultor, porque quedó con trauma, muy choqueado, no le dio para seguir en lo mismo. Con relación a las lesiones que padeció, tardó 6 meses en recuperarse. No quedó con secuelas, no está recuperado al 100%.

Al **defensor** manifestó que chocó con el carro del camión, lo que traspasó el eje de la calzada fue el carro, traspasó como medio metro, porque no iba apegado a la línea, se va cargado a la derecha. En el lugar la berma es angosta. Después del accidente, en la misma noche, declaró en carabineros, pero no puede decir si atrás del camión iba un mini bus, porque quedó inconsciente. En esa ruta los accidentes son más o menos frecuentes, pero no tan graves, le llaman la ruta de la muerte.

**MARCO ANTONIO ARANEDA HENRÍQUEZ.** Conductor.

A las **preguntas del examen** directo respondió que está presente en el juicio oral porque conducía un vehículo de traslado de pacientes de diálisis que regresaba a Chillán desde El Carmen hacia Chillán, venía detrás del camión y a la altura del kilómetro, 8 al llegar a la cuesta Quilmo, el camión venía delante de él muy rápido, sabía lo que se venía, porque iba muy fuerte con el carro que se tambaleaba para todos lados, en la curva detuvo la máquina, alcanzó a ver que la parte izquierda del camión, del carro, topó el taxi bus, el que avanza, vuelan unas planchas y chocó de frente con él. Dijo el testigo que quedó atrapado en el vehículo que conducía, porque el airbag se le reventó y no pudo bajar, no tiene nada más que decir. La colisión fue entre vehículos que iban en sentido contrario, él y el camión iban hacia Chillán, el bus o mini bus iba hacia el sur. Le parece, por lo que vio, el señor del camión no iba por su pista, iba más abierto, por el eje central y al meterse en su pista el carro topó a la micro, el camión quiso tomar su pista, y solo lo logró parcialmente, el camión recuperó su pista y el carro coleteó. Refirió Araneda que transita por la ruta hace 8 o 10 años trasladando pacientes desde El Carmen, Yungay. En ese momento no pudo salir de su vehículo, las piernas se atraparon se

enteró de los demás detalles por lo que le dijo personal del SAMU, no vio, pero si escuchó muchos gritos y llantos. Esto fue el 16 de junio como 5 o 10 minutos antes de las 6. Cuando ocurrió el accidente, la luminosidad era buena, no había lluvia, solo una garúa leve, no había problemas de piso resbaladizo. Después del accidente, hubo un aguacero. Estaba de día había buena visibilidad. Esto se venía venir, iba de Lollinco, hay una curva, la bajada es con mucha pendiente, el bus chocó por el lado izquierdo, si el bus no sino choca con él, se desbarranca. Su vehículo sufrió pérdida total, no tenía seguro, lo perdió, lo compro 0 kilómetros en 23 millones de pesos de pesos y aún tiene deudas.

En el **contraexamen** dijo que el camino tiene hartas curvas, el lugar del accidente al llegar a la curva, prácticamente en la curva lo tomó, más adelante no vio, porque el bus avanzó unos 50 o 100 metros y lo chocó –a él-. Era una leve curva, hay una casa en ese lugar. Declaró en la 6ta Comisaría de Chillán Viejo, en esa declaración pudo decir que iba 300 metros de distancia, pero en este momento no lo podría dimensionar. No sabe a qué velocidad iba el camión, él testigo iba a 30 o 40 kilómetros por hora, lo sabe porque quedó con la *aguja parada*, tiene botado el auto. Detuvo su vehículo, le pegó el bus y quedó detenido, no vio ni la marca del camión, sí alcanzó a ver cuándo volaron unas planchas.

Aclaró que divisó cuando se toparon los vehículos, vio que la parte del carro golpeó al bus, no vio si el camión chocó de frente, desde su parecer fue el carro el que chocó con el mini bus.

**LUZ PIEDAD LENIS RAMOS.** Al individualizarse dijo que después del accidente no ha podido trabajar.

Al **Ministerio Público** contestó que está en el juicio oral por lo del accidente, iba en un bus y tuvo un accidente, fue el 16 de junio de 2020, ocurrió por Quilmo, tomó un bus en el terminal de Chillán, se dirigía a El Carmen a su casa. Del accidente no recuerda, porque iba dormida y no tiene que decir, solo lo que se dice, pero no vio nada. Tuvo lesiones, hasta hoy en la cara tiene una cicatriz, quedó con la nariz dislocada esperando cirugía, además sufrió la pérdida de la fuerza de la mano derecha, actualmente está con tratamiento psicológico y kinésico. Además, en noviembre sufrió desorientación mental, la iban a internar, está con medicamentos, porque con el golpe tiene burbujas de agua en el cerebro debido a eso ha tenido desorientación mental.

La fractura nasal, la pérdida de la fuerza de su mano derecha y la cicatriz que lleva en la cara que le van a quedar para toda la víctima.

La **defensa** no hizo preguntas.

**JONATHAN JACOB SANDOVAL JARA.** Vendedor.

Al **fiscal** contestó que está en el juicio oral por el accidente ocurrido el día 16 de junio, estaba de regreso a su hogar, tomó el bus aproximadamente a las 5.20 de la tarde. Iba en el bus donde ocurrió el accidente, bus que chocó con el carro de un camión. Compró un boleto, lo cambiaron de asiento, por eso está aquí. Recuerda que no le gustaba viajar con ese chofer del bus, porque era muy lento para manejar, iban bajando la cuesta de Quilmo que está después del puente y ahí ocurrió el accidente. Viaja todos los días a Chillán porque trabaja acá, acostumbra siempre a dormir de regreso al hogar, por lo que no se percató de lo sucedido

hasta que el bus quedó atravesado en la vía, recibió un golpe en la cara y ahí despertó.

Producto del accidente, resultó con una fractura de la nariz y se le abrió el tabique nasal, estuvo con licencia aproximadamente por un mes. En recuperarse se tardó aproximadamente 1 mes.

El trayecto lo hacía a diario.

La **defensa** no hizo preguntas.

#### PRUEBA DOCUMENTAL.

1-. Certificado de defunción de **Pedro Delfín Baeza San Martin**. Fecha de defunción, 16 de junio de 2020. Causa de muerte, politraumatismo grave/accidente de tránsito.

2-. Certificado de defunción de **Isabel Verónica Garrido Campos**. Fecha de defunción, 16 de junio de 2020. Causa de muerte, politraumatismo grave/accidente de tránsito.

3-. Certificado de defunción de **Camila Fernanda Rojas Lagos**. Fecha de defunción, 16 de junio de 2020. Causa de muerte, politraumatismo grave/accidente de tránsito.

4-. Certificado de defunción de **Fernando Antonio Moya Ortiz**. Fecha de defunción, 16 de junio de 2020. Causa de muerte, trauma craneoencefálico complicado/accidente de tránsito.

5-. Certificado de defunción de **María José Vega Venegas**. Fecha de defunción, 16 de junio de 2020. Causa de muerte, politraumatismo grave/accidente de tránsito.

6-. Certificado de defunción de **María Francisca Migryk Ponce**. Fecha de defunción, 24 de junio de 2020. Causa de muerte, trauma craneo facial complicado/accidente de tránsito.

7-. Copia dato de atención de urgencia de la víctima **Juan San Martín Rubilar**, de fecha 16/062020, del Hospital Herminia Martín de Chillán. Documento que en lo atinente señala: Pronóstico grave. Anamnesis, en el paciente refiere ser conductor en accidente de tránsito de alta energía. Diagnóstico: paciente se encuentra *policontundido*; con contusión de dedo (s) del pie sin daño de la (s) una (s); fractura de *otr.* Partes y la *N/esp.* De mano y muñeca y contusión de muslo.

8-. Copia dato de atención de urgencia de la víctima **Luz Piedad Lenis Ramos**, de fecha 16/062020, del Hospital Herminia Martín de Chillán. En lo atinente el documento indica: Pronóstico: grave. Anamnesis: *participantes en accidente de tránsito de alta energía que ameritó extricación. Paciente accidentada pasajera de bus con trauma facial.* Diagnóstico: contusión mano derecha, fractura cuarto metacarpiano derecho, TEC cerrado leve, contusión de otras partes de la muñeca y de la mano, fractura de otro dedo de la mano, traumatismo cerebral difuso, fractura de los huesos de la nariz, fractura del malar y del hueso maxilar superior y fractura del suelo de la órbita.

9-. Copia dato de atención de urgencia de la víctima **Graciela Henríquez Silva**, de fecha 16/062020, del Hospital Herminia Martín de Chillán. En lo concerniente el documento refiere: Pronóstico: grave. Anamnesis: pac. involucrado en accidente de tránsito. Diagnóstico: traumatismo de la cabeza no especificado, fractura de los huesos de la nariz.

**10-.** Copia dato de atención de urgencia de la víctima **Jonathan Sandoval Jara**, de fecha 16/062020, del Hospital Herminda Martin de Chillán. Instrumento que en lo relevante indica: Pronóstico: grave. Anamnesis: relata haber sido pasajero en accidente automovilístico de alta energía, siendo pasajero del bus. Diagnóstico: policontuso, fractura de los huesos de la nariz, cervicalgia.

**11-.** Copia de sentencia dictada con fecha 5 de febrero de 2019, por el Juzgado de Garantía de Parral, en causa RUC N°1701199440-7, RIT N°957-2018, en que se condenó a PEDRO PATRICIO SANHUEZA VALLEJOS, en calidad de autor del delito de conducción en estado de ebriedad, con resultado de daños, a sufrir la pena de 41 días de prisión en su grado máximo, a las accesorias legales de suspensión de cargo u oficio público durante el tiempo de la condena, A LA SUSPENSION DE SU LICENCIA DE CONDUCIR POR EL TERMINO DE 2 AÑOS y a una multa ascendente a 2 unidades tributarias mensuales. Pena remitida.

**12-.** Copia de resolución de fecha 26 de febrero de 2020, dictada por el Juzgado de Garantía de Parral, en causa RUC N°1701199440-7, RIT N°957-2018, en la cual se ordena el archivo de la causa, por cuanto el sentenciado PEDRO PATRICIO SANHUEZA VALLEJOS, dio cumplimiento satisfactorio a la remisión condicional, además de haber pagado totalmente la multa impuesta y con fecha 20 de febrero de 2019 el condenado hizo entrega de su licencia de conducir, por el lapso de 2 años.

**13-.** Copia de resolución de fecha 1 de febrero de 2021, dictada por el Juzgado de Garantía de Parral, en causa RUC N°1701199440-7, RIT N°957-2018, en la cual se informa a Fiscalía de Chillán, que la licencia de conducir del sentenciado PEDRO PATRICIO SANHUEZA VALLEJOS, fue ingresada al Tribunal con fecha 20 de febrero de 2019.

**OCTAVO:** *Prueba de la defensa.* La defensa no rindió prueba exclusiva.

**NOVENO:** *Decisión.* Que, la prueba incorporada por el Ministerio Público durante el desarrollo del juicio oral fue rendida en forma legal, sujeta a los debidos controles que proporcionan la inmediación, la oralidad y el contradictorio, probanza que el tribunal ha ponderado con arreglo a lo dispuesto en el artículo 297 del Código Procesal Penal y, previa deliberación **ha resuelto por unanimidad:**

1. **CONDENAR** a **PEDRO PATRICIO SANHUEZA VALLEJOS** en calidad de **autor de seis cuasidelitos de homicidio**, previsto y sancionado en los artículos 490, 492 y 391 N° 2 del Código Penal, en carácter de consumados, cometidos en la persona de **Pedro Delfín Baeza San Martín, Isabel Verónica Garrido Campos, Camila Fernanda Rojas Lagos, Fernando Antonio Moya Ortiz, María José Vega Venegas y María Francisca Migryk Ponce** el día 16 de junio de 2020.
2. **CONDENAR** a **PEDRO PATRICIO SANHUEZA VALLEJOS**, como **autor de tres cuasidelitos de lesiones graves**, previsto y sancionado en los artículos 490, 492 y 397 N° 2 del Código Penal, en grado de consumado, cometidos en la persona de **Luz Piedad Lenis Ramos, Juan Francisco San Martín Rubilar y Jonathan Jacob Sandoval Jara**, el día 16 de junio de 2020.
3. **CONDENAR** a **PEDRO PATRICIO SANHUEZA VALLEJOS**, en su calidad de **autor del delito de conducción de vehículo motorizado con licencia de conducir suspendida**, en grado de **consumado**, previsto y sancionado en el artículo 209 de la Ley 18.290, cometido el 16 de junio de 2020.

Para arribar a esta decisión el Tribunal tuvo presente la totalidad de la prueba de cargo, en particular la prueba testimonial, la prueba pericial, así como la prueba documental y otros medios de prueba también incorporados al juicio, adquiriendo el tribunal la convicción, más allá de toda duda razonable, que al acusado Pedro Patricio Sanhueza Vallejos le corresponde participación en calidad de autor en los cuasidelitos y el delito antes referidos en los términos establecidos en el artículo 15 N° 1 del Código Penal.

**DÉCIMO:** *Valoración de la prueba. Fundamentos de la decisión.*

**Cuasidelitos de homicidio y lesiones graves.**

Que, conforme a la probanza rendida, por el Ministerio Público, y considerando primordialmente las alegaciones de los abogados, así como el tenor de los respectivos exámenes y contraexámenes, resultó que en la especie, fueron hechos no discutidos por la defensa y, por lo demás suficientemente acreditados con la prueba de cargo, los siguientes:

**1°.** Que, el día 16 de junio de 2020, aproximadamente a las 17:50 horas, en la ruta N59, que une las comunas de Chillán Viejo y Yungay a la altura de Quilmo hubo un accidente de tránsito y que en dicha zona, la velocidad máxima permitida son 60 kilómetros por hora.

**2°.** Que, en el referido accidente, participaron tres vehículos.

**a)** Un camión marca Renault, placa patente LN2386, con su remolque placa patente JD7742, conducido por el acusado Pedro Patricio Sanhueza Vallejos, que transitaba de sur a norte (hacia Chillán Viejo).

**b)** Un bus de pasajeros, marca Mercedes Benz, placa patente BWYT79, conducido por Juan Francisco San Martín Rubilar que transitaba de norte a sur (hacia Yungay).

**c)** Un minibús marca Hyundai, placa patente JZDD53, conducido por Marco Antonio Araneda Henríquez, que transitaba metros más atrás del camión.

**3°.** Que, a raíz del accidente murieron seis pasajeros del bus. **María José Vega Venegas**, por politraumatismo grave, compatible con accidente de tránsito; **Pedro Delfín Baeza San Martín**, por politraumatismo grave, compatible con accidente de tránsito; **Camila Fernanda Rojas Lagos**, politraumatismo grave, compatible con accidente de tránsito; **María Francisca Migryk Ponce**, por trauma facial complicado, compatible con accidente de tránsito; **Isabel Verónica Garrido Campos**, por politraumatismo grave, compatible con accidente de tránsito y **Fernando Antonio Moya Ortiz**, **Fernando Antonio Moya Ortiz**, por trauma craneoencefálico complicado compatible con accidente de tránsito.

**4°.** Que, producto del accidente de tránsito, resultaron con lesiones graves los pasajeros del bus **Juan Francisco San Martín Rubilar**, **Luz Piedad Lenis Ramos** y **Jonathan Sandoval Jara**.

**5°.** Que, también fue tema pacífico y suficientemente acreditado, que a raíz de la colisión, parte de la baranda del lado izquierdo del remolque del camión se introdujo en la cabina del bus de pasajeros, atravesando el interior del mismo.

Es así, que la discusión en el presente juicio oral se circunscribió únicamente en determinar cuál fue la causa del accidente, cuestión que se dilucidó con suficiencia con la declaración del perito de la SIAT Ñuble, Francisco De La Vega

Arenas, quien en términos generales manifestó que el día 16 de junio de 2020, concurrió a la ruta N59, cerca del puente Quilmo, comuna de Chillán Viejo, por un accidente de tipo colisión con resultado de muertos, lesionados y daño, accidente ocurrido alrededor de las 17:50 horas. El perito indicó que el fundamento del accidente o causa basal del mismo, fue que el acusado Pedro Patricio Sanhueza Vallejos, chofer del camión placa patente LN2386 y su remolque placa patente JD7742, no conducía a una velocidad razonable ni prudente. Explicando el experto que el conductor del camión tomó una curva “acortándola”, traspasando el eje de la calzada demarcada con doble línea discontinua, ingresando parte de las estructuras del camión y del remolque en la pista contraria, que seguidamente el camión retorna a su pista, sin embargo, el remolque queda situado en la pista contraria, esto es, la que va de norte a sur, por la cual se desplazaba el bus de pasajeros impactando su parte fronto lateral izquierdo con el lado izquierdo del habitáculo del bus, lo que provoca la tracción del bus, el que termina posicionado en ambas pistas, donde momentos después, el tercer vehículo participante, el mini bus marca Hyundai colisiona con el bus de pasajeros. El fundamento del accidente, es decir conducir a una velocidad que no es la razonable y ni la prudente, no se establece numéricamente, sino que se determina considerando diversos factores que dan cuenta de un impacto de alta energía, fuera de la considerada, como son la magnitud de los daños, las consecuencias para pasajeros, la proyección de indicios encontrados en el terreno, la contextura de un pasajero, los ejes de trayectoria de cada vehículo, las dimensiones de los vehículos en la vía, la configuración de la carretera, curva y pendiente, carretera asfáltica, hay indicios en el terreno, como restos de vidrio, micas, fluidos de los pasajeros, también la estructura izquierda del carro incrustada al interior del habitáculo del bus de pasajeros donde también al momento de las pericias, al interior del vehículo había 4 fallecidos, impactados todos por esta estructura metálica. También se mantienen un quinto pasajero fallecido, el cual por la interacción con el remolque, fue eyectado desde el bus cayendo en la calzada.

Que, corroboran lo expresado por el perito, las fotografías incorporadas como otros medios de prueba, a saber las números 1 a 6, así como las del plano del accidente singularizadas con los números 53 y 54, dan cuenta del desplazamiento de los vehículos involucrados en el accidente, así como la zona en que se produjeron los impactos. Las fotos 7,8 y 9, dan cuenta de la interacción del mini bus con el bus; las números 11 a 14, dicen relación con los indicios habidos en el lugar del accidente. De su parte, los otros medios de prueba números 15 a 31, dicen relación con el camión y el remolque, en las que se aprecia que el primero es marca Renault, placa patente LN2386 y el segundo, placa patente JD7742, también se destaca en estas fotografías, que al remolque le falta la baranda del lado izquierdo. Las fotografías 31 a 41, corresponden la bus de pasajeros involucrado en el accidente, tratándose de un bus marca Mercedes Benz, placa patente BWYT79, visualizándose los daños, destacando que en su interior se encuentra la parte faltante del acoplado del camión. Las fotografías números 47 a 52, se observa la baranda del camión en el interior del bus de pasajeros, así como las condiciones en que algunos de ellos se encontraban. En el mismo sentido, corrobora lo concluido por el perito y proporciona suma nitidez en lo relativo a la dinámica del hecho, el



video incorporado como otros medios de prueba N° 55, el que en su primera parte, da cuenta de cómo ocurrió el impacto del remolque al bus de pasajeros, desde el punto de vista del camión (camionero), observándose que es su acoplado el que colisiona con el bus; en la segunda parte, se aprecia la misma dinámica, pero desde la perspectiva del bus de pasajeros; en la tercera parte, se observa cómo queda el bus después de ser impactado por el remolque, atravesado en ambas pistas, y en la cuarta, el momento y forma en que el mini bus choca con el bus en su parte delantera.

Que, también refrenda lo concluido por el perito De La Vega, lo manifestado por el testigo Marco Antonio Araneda Henríquez, dado que él señaló que regresaba desde El Carmen a Chillán, en un mini bus, y que a la altura del kilómetro 8, al llegar a la cuesta Quilmo, vio delante de él al camión, el que iba muy rápido, tanto que *sabía lo que venía*, porque iba muy fuerte con el carro que se tambaleaba para todos lados, y que vio cuando la parte izquierda del carro *topó* al taxi bus, el que avanza y después chocó con él. En el mismo sentido el testigo Juan Francisco San Martín Rubilar, conductor del bus de pasajeros, dijo que al llegar al kilómetro 8, apareció un camión a mucha velocidad, que pasó el eje de la calzada y lo colisionó. Establecido que el accidente de tránsito que nos ocupa se debió a que el conductor del camión placa patente LN2386, Pedro Patricio Sanhueza Vallejos, no conducía a una velocidad razonable ni prudente, cabe consignar que el artículo 144 de la ley 18.290 establece que *ninguna persona podrá conducir un vehículo a una velocidad mayor de la que sea razonable y prudente, bajo las condiciones existentes, debiendo considerar los riesgos y peligros presentes y los posibles. En todo caso, la velocidad debe ser tal, que permita controlar el vehículo cuando sea necesario, para evitar accidentes*. Así entonces, teniendo presente que si bien, De La Vega, indicó que no se pudo precisar a qué velocidad exacta transitaba el camión conducido por el encartado, lo cierto es que siendo la velocidad la máxima reglamentaria en el lugar 60 kilómetros por hora, ni aun en el evento que Sanhueza Vallejos hubiese circulado a dicha velocidad, ésta no era razonable ni prudente, para tomar una curva, en días de invierno, mientras lloviznaba y más aún si llevaba un acoplado de grandes dimensiones. No obstante lo anterior, la conducta del Pedro Sanhueza fue más imprudente aún, porque según se estableció él no tomó la curva por su pista, sino que lo hizo *acortándola*, es decir que la pasó en línea recta, en virtud de lo cual necesariamente transitó por la pista contraria, sin considerar los riesgos existentes ni los posibles, tanto que en el momento en que el camión se reincorporó a su pista de circulación, el remolque no lo hizo, precisos instantes en los que se produjo el choque con el bus.

En síntesis, en el caso de marras el accidente de tránsito a raíz del cual fallecieron seis personas y resultaron tres, con lesiones graves, tuvo como causa basal, es decir la causa necesaria y suficiente, en la circunstancia de no conducir el sentenciado a una velocidad razonable y prudente, pues no consideró las condiciones existentes al momento de los hechos, no discurrió en los riesgos y peligros presentes y los posibles, al punto que no fue capaz de controlar su vehículo para evitar el accidente.

Como corolario de lo antes expuesto, el tribunal ha desestimado las alegaciones de la defensa, tendientes a desvirtuar lo concluido por el perito de la

SIAT al no conocer éste cierta normativa relacionada con los camiones, la barra de acoplamiento y el remolque, así como por no haber empleado reglas de la matemática y la física en el momento de obtener sus conclusiones; alegaciones que el tribunal desecha y da pleno crédito a lo referido por el perito De La Vega, toda vez que él fue claro y enfático en señalar que el informe técnico fue completo, que el camión se mide en su totalidad y que al trabajar en el plano se obtuvo la medida de cada componente. Añadiendo el experto que el informe da cuenta que el remolque se pasó para la pista contraria, conclusión arribada por la naturaleza del movimiento, propio de la literatura física y de la accidentología, tal es así que si el remolque no se traslada a la pista contraria, el accidente no se habría producido, todo en razón de la fuerza centrífuga que siempre opera en las curvas, porque el vehículo al acortar la curva, luego cuando retoma la pista propia, pero el remolque se mantuvo en la pista contraria, esto por el movimiento lineal retardado.

**Delito de conducción con licencia de conducir suspendida.**

El artículo 209 de la Ley 18.290, en lo atinente establece que el conductor que hubiere sido condenado a las penas de suspensión para conducir vehículos de tracción mecánica o animal, y fuere sorprendido conduciendo un vehículo durante la vigencia de la sanción impuesta, será castigado con **presidio menor en su grado mínimo y multa de hasta diez unidades tributarias mensuales.**

Cabe entonces manifestar que en el juicio oral se acreditó sin espacio a dudas que el enjuiciado Pedro Patricio Sanhueza Vallejos es responsable en calidad de autor de dicho delito, es así que con los dichos del Capitán De La Vega, se estableció que en el lugar de los hechos, constató en el Registro Civil, que el sentenciado tenía su licencia de conducir suspendida por resolución del Juzgado de Garantía de Parral. A su vez, el documento N° 11, dio cuenta que por sentencia dictada el 5 de febrero de 2019, en los autos Ruc 1701199440-7, Rit N°957-2018 del Juzgado de Garantía de Parral, Pedro Patricio Sanhueza Vallejos fue condenado como autor del delito de conducción en estado de ebriedad a sufrir una pena corporal, las accesorias de rigor y a la pena de SUSPENSIÓN de la licencia de conducir por dos años. En el mismo sentido, el documento N° 12, dice relación con la resolución dictada en los antecedentes antes señalados, de fecha 26 de febrero de 2020, en la que se ordena el archivo de la causa por cuanto Pedro Patricio Sanhueza Vallejos dio cumplimiento satisfactorio a la remisión condicional de la pena, y que con fecha 20 de febrero de 2019, el condenado hizo entrega de la licencia de conducir. Por último, con relación a este ilícito penal, el documento N° 13, informa que con fecha 1 de febrero de 2021, por resolución dictada en la causa Ruc 1701199440-7, Rit N°957-2018 del Juzgado de Garantía de Parral, se informa a la fiscalía que la licencia de conducir de Pedro Patricio Sanhueza Vallejos fue ingresada al tribunal el día 20 de febrero de 2019.

Así las cosas, con el mérito de la probanza referida, se desprende con suma nitidez que el día 16 de junio de 2020, el condenado Sanhueza Vallejos se encontraba con su licencia de conducir suspendida, dándose en consecuencia los presupuestos típicos del delito contemplado en el artículo 209 de la Ley de Tránsito.

**UNDÉCIMO:** *Calificación jurídica, grado de ejecución y participación.* Que, conforme se ha señalado en el motivo que precede, en la especie han resultado

acreditados seis cuasidelitos de homicidio, tres cuasidelitos de lesiones graves y un delito de conducción con licencia de conducir suspendida. Que, todos los ilícitos referidos se encuentran en grado de consumado, y en todos ellos correspondió al encartado Pedro Patricio Sanhueza Vallejos participación en calidad de autor.

**DUODÉCIMO:** *Debate artículo 343 Código Procesal Penal.* El **Ministerio Público** aporta el extracto de filiación y antecedentes del acusado, en el que consta que el condenado Pedro Patricio Sanhueza Vallejos, por resolución del Juzgado de Garantía de Parral con fecha 26 de febrero de 2020, fue condenado como autor del delito de conducción en estado de ebriedad con resultado de daños a una pena de multa de 2 unidades tributarias mensuales, a prisión en su grado máximo. Pena sustitutiva, remisión condicional por 1 año.

En cuanto a la determinación de penas, indicó el fiscal que procede aplicar el artículo 75 del Código Penal, y pide se imponga la pena máxima dada la multiplicidad de hechos punibles, lo mismo para el delito de conducción con licencia de conducir suspendida y que se aplique pena efectiva, porque no tiene atenuantes. No cuenta con la minorante contemplada en el artículo 11 N° 9 del Código Penal, porque él solo intentó desvincular su responsabilidad en los hechos formulado una tesis alternativa.

La **defensa**, sostuvo que concurre la atenuante del artículo 11 N° 9, en el momento del hecho su representado permaneció en el lugar, prestó declaración voluntaria y en el juicio oral con su declaración aportó antecedentes que permiten al tribunal establecer que era la primera vez andaba por la ruta, que el camión iba sin carga, por lo tanto más liviano. La declaración que dio es la del conductor que va en la cabina del camión, por lo que no puede conocer el punto exacto de donde colisiona con el bus, porque el camión no tenía ningún daño, el camión no traspasó la pista y no tuvo ningún daño.

En cuanto a la determinación de la pena, es un tema que en doctrina, se entiende que hay una pluralidad de cuasidelitos por lo que hay concurso ideal, por lo que debe resolverse conforme al artículo 75 del Código Penal, la pena mayor asignada al delito más grave, por lo que en la especie en lo relativo la cuasidelito, el más grave es el cuasidelito de homicidio por lo que la pena signada al delito más grave es de 541 a 3 años. Desde el punto de vista de la jurisprudencia, así lo ha sustentado la Corte Suprema, Ilustrísimas Cortes de Apelaciones y tribunales de Juicio Oral en lo Penal. Luego de citar alguna jurisprudencia, el defensor solicitó que por el cuasidelito de homicidio y lesiones graves, se imponga a su defendido la pena de 541 días de reclusión menor en su grado medio y la pena de suspensión de licencia de conducir por un año; con respecto al delito de conducción con licencia suspendida, la pena de 61 días de presidio menor en su grado mínimo y multa de 1 unidad tributaria mensual.

Acompaña informe pericial social de 28 de marzo de 2022, elaborado por la trabajadora social Jennifer Leiva Pacheco, que en lo pertinente se señala que si la situación procesal lo permite, el acusado Pedro Patricio Sanhueza Vallejos puede optar a una pena sustitutiva.

Además acompaña informe de factibilidad técnica de fecha 6 de agosto de 2021, en el que se indica que existe dicha factibilidad para reclusión parcial en su domicilio, pena que la defensa solicita.

En cuanto a las costas, pide absolución teniendo en consideración los antecedentes que figuran en el informe social, porque según da cuenta el informe social es una persona vulnerable económicamente.

El **Ministerio Público** mantiene la petición de cumplimiento efectivo. En cuanto a la suspensión de licencia, solicita el máximo que son dos años.

**DÉCIMO TERCERO:** *Modificadorias de responsabilidad penal.* Que, atendido el tenor del extracto de filiación y antecedentes del acusado, en el cual existe constancia que el sentenciado registra una condena por conducción en estado de ebriedad, no le beneficia la atenuante contemplada en el artículo 11 N° 6 del Código Penal.

En el mismo sentido, el tribunal estima que, a diferencia de lo planteado por la defensa, al encartado no se encuentra beneficiado por la minorante establecida en el artículo 11 N° 9 del Código Penal, esto es, la colaboración sustancial al esclarecimiento de los hechos, atenuante para cuya configuración se requiere que la conducta del acusado, en este caso su declaración, colabore, es decir que revele hechos nuevos hasta entonces desconocidos o a lo menos confirme total o parcialmente la tesis de cargo, y además la norma exige que la colaboración sea sustancial, es decir determinante para que el tribunal tenga por establecidos los hechos de la acusación fiscal, así como la participación que le cupo al encartado en los mismos, cuestiones que en la especie no han acontecido, dado que el solo hecho de declarar ante personal de carabineros en el sitio del suceso, atendida la dinámica de los hechos, ocurre en circunstancias en las cuales el encartado no tuvo otra opción más que declarar, y ante el tribunal, solo brindó una versión acomodaticia y parcial de los hechos, precisamente para eludir su responsabilidad en los mismos. Siendo así, en el caso de marras el condenado Pedro Patricio Sanhueza Vallejos no reveló hechos nuevos, no confirmó la tesis de cargo, y su declaración no tuvo el característica de sustancial o esencial, toda vez que sus dichos en nada aportaron en la decisión.

**DÉCIMO CUARTO:** *Penalidad.* 1. Cuasidelitos. Al respecto, dable es indicar que si bien es efectivo que sentenciado Pedro Patricio Sanhueza Vallejos resultó ser el autor de seis cuasidelitos de homicidio y tres cuasidelitos de lesiones graves, todos ellos son la consecuencia de un mismo hecho, por lo que no encontramos en presencia de un concurso ideal de cuasidelitos, motivo por el cual corresponde hacer aplicación al artículo 75 del Código Penal, norma que establece que en estos casos solo se impondrá la pena mayor asignada al delito más grave. En este sentido, conforme a lo dispuesto en los artículos 490 N° 1 y 492, ambos del Código Penal, con relación a los artículos 391 N°2 y 397, también del Código Penal, resulta evidente que el homicidio tiene pena de crimen, por lo tanto de conformidad con el artículo 75 antes referido, corresponde aplicar una pena única, dentro del marco punitivo que establece el numeral segundo del ya citado artículo 490, pena que se graduará considerando no solamente la ausencia de modificadorias de responsabilidad penal, sino principalmente la multiplicidad de hechos constitutivos de los ilícitos penales materia de la condena, ya que no puede desatenderse que por el obrar negligente del sentenciado fallecieron seis personas y resultaron gravemente lesionadas otras cuatro. En este entendido la pena corporal a imponer a Pedro Patricio Sanhueza Vallejos, se radicará en el rango de presidio menor en su

grado medio, y la licencia de conducir, le será suspendida por un término de dos años.

2. Delito de conducción con licencia de conducir suspendida. Al respecto es preciso señalar que el artículo 209 de la Ley 18.290, castiga este delito con la pena de presidio menor en su grado mínimo y multa de hasta diez unidades tributarias mensuales, y ante la inexistencia de circunstancias modificatorias, la pena privativa de libertad y la pecuniaria, serán radicadas en sus mínimos.

**DÉCIMO QUINTO:** *Ley 18.216*. Que, atendido el quantum de las penas corporales que corresponde imponer así como por la circunstancia de tener el sentenciado una condena anterior, resulta improcedente sustituir las penas privativas de libertad por alguna de las penas sustitutivas establecidas en la ley 18.216.

**DÉCIMO SEXTO:** *Costas*. Que, habiendo sido condenado por todos los ilícitos materia de la acusación fiscal y además haber sido representado por un abogado particular, se condena a Pedro Patricio Sanhueza Vallejos al pago de las costas.

Por estas consideraciones, y visto además lo dispuesto en los artículos 1, 7, 14 N°1, 15 N°1, 30, 67, 68, 75, 397 N° 1 y N°2, 391 N°2, 490 y 492 del Código Penal; artículos 4, 47, 295 a 297, 340 a 344, 346, 348 y 468 del Código Procesal Penal; artículos 108, 144 y 209 de la Ley 18.290, **SE DECLARA:**

I. Que, se **condena**, con costas, a **PEDRO PATRICIO SANHUEZA VALLEJOS**, ya individualizado, a sufrir la pena de **TRES AÑOS** de reclusión menor en su grado medio, accesoria de suspensión de cargo u oficio público mientras dure la condena y accesoria de **suspensión de su licencia de conducir por el término de DOS AÑOS**, por su responsabilidad como **autor** de **seis cuasidelitos de homicidio** en la persona de Pedro Delfín Baeza San Martín, Isabel Verónica Garrido Campos, Camila Fernanda Rojas Lagos, Fernando Antonio Moya Ortiz, María José Vega Venegas y María Francisca Migryk Ponce, y por su responsabilidad como **autor** de **tres cuasidelitos de lesiones graves** en la persona de Luz Piedad Lenis Ramos, Juan Francisco San Martín Rubilar y Jonathan Jacob Sandoval Jara, todos cometidos el día 16 de junio de 2020, en la comuna de Chillán Viejo.

II. Que, se **condena**, con costas, a **PEDRO PATRICIO SANHUEZA VALLEJOS**, ya individualizado, a sufrir la pena de **SESENTA Y UN DÍAS** de presidio menor en su grado mínimo, accesorias de suspensión de cargo u oficio público durante el tiempo de la condena, y al pago de una **multa de una unidad tributaria mensual**, en su calidad de **autor** del delito de **conducción con licencia de conducir suspendida**, perpetrado en Chillán Viejo el día 16 de junio de 2020.

III. Que, al no contar el sentenciado con todos requisitos que hacen procedente la sustitución de las penas privativas de libertad que le han sido impuestas, por alguna de las penas contempladas en la Ley 18.216, las sanciones corporales deberá cumplirlas real y efectivamente, iniciando por la más gravosa, sirviéndole de abono el tiempo que con motivo de esta causa estuvo privado de libertad; esto es, en calidad de detenido entre los días 16 y 19 de junio de 2020, fecha última en la cual ingresó en calidad de preso preventivo hasta el día al 21 de agosto de 2020, desde el 22 de agosto de 2020 hasta el 6 de noviembre de 2020, estuvo sujeto a la cautelar del artículo 155 del CPP a) arresto domiciliario total y desde el 7 de noviembre de 2020 a la fecha, se encuentra sujeto a la cautelar de la

letra a) modalidad nocturna, según constancia de la Jefa de Unidad de Administración de Causas de este tribunal.

Atendido lo dispuesto en los artículos 14 letra f) y 113 inciso 2° del Código Orgánico de Tribunales y el artículo 468 del Código Procesal Penal, una vez ejecutoriado el fallo, remítanse los antecedentes necesarios al Juez de Garantía de Chillán, para la ejecución de la pena.

Además, en su oportunidad, si procediere, dese cumplimiento a lo ordenado en el artículo 17 de la Ley 18.556, modificada por la Ley 20.568.

Devuélvase la prueba y demás antecedentes incorporados al juicio.

Regístrese y archívese, en su oportunidad.

Redactó la sentencia la magistrada María Paz González González.

**RUC 2000610941-2**

**RIT 74-2021**

Pronunciada por la **Segunda Sala** del Tribunal de Juicio Oral en lo Penal de Chillán, integrada por los jueces titulares, **OLGA FUENTES PONCE**, presidenta de la sala, **JORGE MUÑOZ GUÍÑEZ** y **MARÍA PAZ GONZÁLEZ GONZÁLEZ**. No firman los jueces Fuentes y Muñoz, no obstante haber concurrido al juicio y a la decisión, la primera por encontrarse con permiso administrativo y el segundo por encontrarse en comisión de servicios.

Con esta fecha se notificó por el estado diario la resolución precedente.  
Chillán, 18 de abril de 2022.