

MINISTERIO PÚBLICO C/ PABLO ALFONSO REYES PONCE

RUC N°: 2200517630-5

RIT N°: 287-2025

DELITO: HOMICIDIO SIMPLE

Santiago, primero de agosto de dos mil veinticinco.

VISTOS, OIDOS Y CONSIDERANDO:

PRIMERO: *Individualización del tribunal, de los intervinientes y de la causa.* Que con fechas 21, 22 y 23 de julio del año en curso, ante esta Sala del Cuarto Tribunal de Juicio Oral en lo Penal de Santiago, integrada por la Juez Presidente de Sala doña **Maite Ramírez Castillo**, e integrada, además, por las magistradas doña **Natacha Ruz Grez** y doña **Andrea Acevedo Muñoz**, se llevó a efecto la audiencia del juicio oral RIT N° 287-2025, seguido en contra del acusado don **PABLO ALFONSO REYES PONCE**, cédula de identidad N° 8.548.068-5, chileno, divorciado, nacido en Santiago el 13 de abril de 1967, 58 años de edad, conductor profesional, domiciliado en Pasaje El Rocillo N°2895, Villa San Guillermo, comuna de Puente Alto.

Fue parte acusadora del presente juicio el Ministerio Público de esta ciudad, representado por el Sr. fiscal adjunto de Santiago don Patricio Millán Hidalgo, domiciliada en avenida Pedro Montt número 1606, Centro de Justicia de la Región Metropolitana, Edificio de la Fiscalía Centro Norte, Santiago Centro. Actuó como querellante don Manuel Paillán Díaz, quien adhirió a la acusación en todas sus partes.

La defensa del acusado **Pablo Alfonso Reyes Ponce**, estuvo a cargo de los Sres. Defensores particulares don Luis Tapia García y doña Natalia Bustos Ortega.

SEGUNDO: *Acusación fiscal.* Que el Ministerio Público sostuvo en su acusación que: “El día 27 de mayo del 2022, a las 08:30 horas aproximadamente, el acusado PABLO ALFONSO REYES PONCE, que conducía la micro del Transantiago recorrido 507E Placa Patente GCBC-96, Marca BYD, modelo K9FE, año 2019, color rojo, por Av. Manuel Antonio Matta en dirección al oriente por la 1era pista exclusiva de buses, instantes que en la intersección de calle San Diego, comuna de Santiago, y mientras se encontraba detenido enfrentando luz roja del semáforo, molesto con la víctima MARLON DAVID ORTEGA RAMOS, porque éste le golpea el vidrio de la ventana del conductor, vira el vehículo hacia la izquierda para agredirlo y lo atropella justo en el instante que iba pasando una grúa por la segunda pista donde producto del atropello aprieta al peatón contra la grúa que iba pasando, quebrándose el vidrio del bus donde este mismo colisiona con la grúa. A consecuencia de esta agresión la víctima resulto con un Politraumatismo, falleciendo posteriormente el día 30-05-22 a consecuencia de una falla multiorgánica y un traumatismo abdominopélvico ocasionados por el atropello descrito”.

A juicio del Ministerio Público, los hechos descritos son constitutivos de **Homicidio Simple**, previsto y sancionado en los artículos 391 N°2 del Código Penal, el que se encuentra en grado de desarrollo de consumado.

En cuanto a la participación, el órgano persecutor estima que al imputado le ha correspondido participación, según lo dispuesto en el artículo 15 N°1 del Código Penal, en calidad de **autor** ejecutor del delito materia de la presente acusación.

Respecto de las circunstancias modificatorias de la responsabilidad penal, el Ministerio Público indica que le favorece la circunstancia atenuante de responsabilidad penal del artículo 11 N°6, esto es, la **irreprochable conducta anterior**.

En consecuencia, el Ministerio Público solicita se imponga al acusado la pena de **11 AÑOS DE PRESIDIO MAYOR EN SU GRADO MEDIO**, comiso de las especies incautadas, más las accesorias legales, y sin perjuicio del pago de las costas de la causa, según lo prescrito en el artículo 45 y siguientes del Código Procesal Penal y 24 del Código Penal.

TERCERO: Alegatos de apertura, clausura y replica de la fiscalía y el querellante. Que, en su alegato de **apertura, la fiscalía** reiteró que los hechos ocurrieron el día 27 de mayo del año 2022, aproximadamente a las 8 y 30 de la mañana, en la comuna de Santiago, oportunidad en la que la víctima Marlon David Ortega Ramos conducía un vehículo con su pareja, Jinexy Luismar Ziems Arévalo y se produjo un problema del tránsito con el acusado, que hubo discusiones, se tiraron el auto, hasta que al llegar a la intersección de calle San Diego, en donde la micro conducida por el acusado paró por el semáforo, en la primera pista de circulación, y la víctima, Marlon Ortega Ramos se bajó del automóvil que conducía y fue a increpar al micrero, parándose al lado de la micro, al lado del lugar en donde está el chofer sentado, y comenzó a golpear el vidrio de la micro, reclamándole por lo que había sucedido previamente, instantes en los que el conductor del bus le tiró la micro al peatón, que se encontraba en su lado izquierdo, de forma intencional, y en definitiva lo atropelló, en los momentos en que pasó un camión grúa, por esa pista de circulación, provocando que la víctima quedara aplastado entre la grúa y la micro, lo que le causó graves lesiones, por las que fue trasladado hasta la posta central y sobrevivió hasta el día 30 de mayo del año 2022, fecha en la que falleció producto de las múltiples lesiones con las que resultó, esto es, una falla multiorgánica y un traumatismo abdominopélvico. Enfatizó que la acción que desplegó el acusado fue intencional, dirigida a lesionar a la víctima efectuada con una micro, esto es, con un vehículo que tiene un alto peso, y, por lo tanto, el imputado se representó, o debía al menos, representarse que, al lanzar una micro contra una persona, podía significar para esa persona graves lesiones, e incluso la muerte, como sucedió en este caso.

Que, para acreditar este hecho presentará prueba testimonial, entre la que está la pareja del fallecido, quien fue parte de toda esa dinámica y vio todo lo sucedido, que, además, presentará al hermano de la víctima, Johannes Ortega Ramos, quien pudo recabar un video que está tomado por un auto que viene detrás de la grúa y que grabó todo lo que sucedió, video grabado por Raúl Naranjo Ramírez, quien lo entregó a la familia, que además, presentará los testimonios de los funcionarios policiales que llegaron al lugar en Gamaliel Cabezas y Odet Pávez Vargas, funcionarios de la Cuarta Comisaría Carabinero de Santiago, como el testimonio de Manuel Fuentes Poza, que dará cuenta del fallecimiento en la posta central de la víctima, tres días después de los hechos. Además, incorporará prueba pericial, elaborada por los funcionarios y peritos de la SIAT, Carlos Figueroa Gómez, que hizo todas las diligencias relacionadas con el hecho, el día de los hechos, estableciendo que la causa basal de ese accidente, fue un acto intencional, no accidental y que por lo tanto esa fue la conclusión a la que arribó, y que, además, y a petición de la defensa, prestará declaración el teniente Cristian Cares Arteaga, quien realizó la reconstitución de escena en el año 2024 y llegó a la misma

conclusión, esto es, que fue un acto intencional y por lo tanto la fiscalía lo estima doloso. Unido a lo anterior presentará fotografías de la autopsia, como otros elementos de prueba, entre los que destaca un video en el que se puede apreciar como la víctima quedó comprimida, entre el bus y el camión grúa.

Por último, indicó que con esos elementos probatorios acreditará el hecho, más allá de toda duda razonable, y que dicho hecho debe ser calificados de homicidio y con participación autor del acusado, quien era el conductor de la micro, por lo que solicita se dicte el veredicto condenatorio en su contra.

En su alegato de clausura el Ministerio Público sostuvo que acreditó con la prueba rendida, más allá de toda duda razonable la existencia del hecho por el cual se dedujo acusación, esto es, un delito de homicidio simple, como también la participación del acusado en él. Que en ese sentido los dos testigos presenciales, esto es, la pareja del fallecido doña Jinexy Ziems y don Raúl, quien venía atrás en un vehículo y presencié de los hechos, además, de agravarlos con un sistema cámara permitieron apreciar cómo se iniciaron y terminaron los lamentables hechos, que provocaron la muerte de Marlon Ortega Ramos.

El testigo Raúl, dijo que iba en su vehículo y es a la altura del Parque O'Higgins, que comenzó a circular por esa vía, que en el video se observa que tomó la segunda pista de circulación de solo buses, que iba detrás del camión grúa, que participó accidentalmente en el hecho, indicando que si bien, el circular por esa pista puede ser una infracción, la realidad es que distintos vehículos la usan y no está vedada para automóviles, porque cualquier automóvil que vaya a doblar a la derecha debe hacerlo ingresando a la pista de buses, dado que no puede hacerlo desde la tercera pista de circulación. Es así que, en dicho video, en el minuto 8.38.53, se aprecia claramente a la víctima que se encuentra al costado izquierdo del bus, de pie, tal como lo señaló en estrados el testigo, golpeando con sus puños el vidrio, se visualiza claramente su ubicación y que siempre estuvo en ese lugar, golpeando el vidrio, lugar donde el acusado conducía el bus, y es en el minuto 8, 38, 54 segundos, cuando el bus giró sus ruedas para pasar a la segunda pista, y atropelló al peatón golpeándolo y desplazándolo hacia la segunda pista, en el momento que estaba pasando el camión grúa, lo que provocó que la víctima quedara comprimida entre el bus y el camión grúa.

Que, en cuanto al cuestionamiento de la palabra atropellar, que hace la defensa, hay que atender a la definición, que por un lado es pasar un vehículo por encima de una persona o cosa, pero también se le define como chocar con ellas, ocasionándole daño, en consecuencia, atropellar no necesariamente significa pasar por arriba de una persona, basta con que la choque y la golpee, que es lo que ocurrió en este caso. Fue en ese sentido que, los peritos de la SIAT, los dos refirieron que la proyección de la víctima hacia la segunda pista, es lo que produjo el accidente por compresión con ese camión grúa; que en el minuto 8.38.58, se ve que el cuerpo quedó tendido en la segunda pista de circulación, porque la víctima recibió el impacto en la zona abdominal, precisamente por el diseño que tiene el camión atrás, que es más baja que para llevar los automóviles; víctima que ya no se pudo levantar por la gravedad de las lesiones que sufrió, y quedó tendido en ese lugar, y en el minuto 8.39.09.08, se observa que el chofer que estaba en la segunda pista, enderezó el bus y lo dejó en la primera pista de circulación, maniobra que estima fue realizada para intentar evitar que el bus quedara en la segunda pista de circulación, que es donde se produjo el atropello.

Por lado, indicó que en el minuto 8.41.2012, el camión grúa se estacionó más allá, y ese camión fue ubicado por los funcionarios de la SIAT.

Consideró que, el origen del problema fue porque el chofer del bus, molesto, por que la víctima hizo uso de las vías exclusivas, tal como lo reconoció, generó un altercado que hizo que la víctima -Marlon Ortega Ramos- se bajara del vehículo a increpar al acusado, que en ese sentido el perito Carlos Figueroa indicó que cuando realizó las diligencias, le consultó al acusado, -quien pese a no señalarlo en juicio-, le dijo a ese perito que vio a la víctima dos cuadras antes y le dijo “que esa era pista solamente para buses”, lo que reafirma la tesis de la fiscalía respecto de la existencia de un hecho doloso, dado que el acusado tenía conocimiento que el peatón estaba en el costado izquierdo del bus, lo que es fundamental para establecer que, este no es un hecho culposo o imprudente, sino que es un hecho realizado con dolo eventual.

Los primeros funcionarios que llegaron al lugar, Gamaliel Cabezas Rivera y Odet Páez Vargas, indicaron que el chofer dijo que un peatón le había golpeando el vidrio y que le gritaba cosas y que había girado el vehículo en contra de este mismo peatón, que reconoció haber visto a ese peatón que le goleaba el vidrio, que lo mismo le indicó al perito Carlos Figueroa Gómez, y también lo sostuvo en la reconstitución de escena del año 2024, y en el desarrollo del juicio oral, por lo que el acusado siempre supo que la víctima se encontraba en ese lugar, por ello su actuación se transforma- por este conocimiento- en una actuación, con dolo eventual, ya que el acusado giró intencionalmente la micro de 18.000 kilos o 18 toneladas, golpeando y proyectando a la víctima hacia la segunda pista de circulación, produciendo este lamentable suceso, en atención a que el acusado realizó una acción en extremo peligrosa, que no es propia de la conducción, o de una imprudencia o negligencia. En esa acción extremadamente peligrosa, utilizó un elemento letal, como puede ser una micro para causar un daño que terminó con la muerte de la víctima.

Por lo anterior, el acusado actuó y aceptó la acción y el resultado, sabiendo que había una persona ahí, ya que utilizó una micro para golpearlo, lo que evidentemente podía producir un efecto trágico, como es la muerte de una persona, por lo que es una conducta objetivamente muy peligrosa girar a la izquierda sobre un peatón que está en la vía pública, excediendo los límites del riesgo que permite la ley de tránsito, pese a que se trata de un conductor profesional que requiere de una licencia especial para conducir este tipo de bus, de modo tal que pudo prever el alto riesgo que esa conducta representaba para la víctima, y la aceptó creando un riesgo prohibido, un peligro concreto para la víctima, debido a que es un conductor profesional y debe conocer los límites del riesgo permitido. En ese sentido destacó que, cuando se le consultó al testigo de la defensa a si hubiese realizado ese tipo de maniobras, con una persona en la vía pública y sabiéndolo, dijo que hubiera conversado en primer término, y lo hubiera realizado, pero cuando no estuviera la persona, lo que es evidente, ya que ninguna persona puede utilizar una micro en contra de un peatón.

Que, en cuanto a los peritajes de la SIAT, el primero de ellos se realizó en el año 2022, oportunidad en que se tomaron declaraciones, se realizó todas las diligencias, y al igual que el perito del año 2024, indicó que este hecho escapa de la ciencia o de la metodología que utilizan ellos, porque fue un hecho intencional, innecesario en la conducción y que por lo tanto escapaba de lo que los peritos de la SIAT informan, en ese aspecto, se podrá o no estar de acuerdo con esos peritajes, pero eso es lo que ellos aprecian y establecieron en sus conclusiones, por el video que también pudo

observar el tribunal, los testigos y quien entregó ese video. Enfatizó que el video es claro dado que permite ver que el chofer le tiró la micro al peatón, que se encontraba en ese lugar, en ese sentido si Raúl Naranjo Ramírez, no hubiese tenido su una cámara encendida ese día, la calificación de los hechos pudo ser diferente, y fue porque el hermano de la víctima Johannes se lo llevó a los funcionarios policiales, que cambió la calificación, cambió la percepción respecto del hecho y el imputado fue detenido.

En cuanto a lo sostenido por la defensa, en orden a que la víctima se expuso imprudentemente al daño; no puede menos que señalar que efectivamente la víctima Marlon Ortega Ramos cometió un error, él nunca debió haberse bajado de su automóvil, y menos haber ido a increpar al conductor del bus, pero lamentablemente las circunstancias del tránsito, con 8 millones de personas produce esos problemas, que las personas se arrebaten, que reaccionen de forma inadecuada, pero eso no significa que se haya expuesto al daño causado, nadie podría esperar que, por ese error, le vayan a tirar una micro encima en la vía pública, que ello es inimaginable, que la acción que desplegó el acusado es inexplicable y no justifica su reacción letal, la víctima no merecía lo que le sucedió, de ser atropellado por una micro. Que, la vías para los conductores pueden estas obstruidas por diversas razones, por un transeúnte que está lesionado, por una marcha, o porque hay transeúntes bloqueando el paso, y esa es una dinámica cotidiana, pero nada justifica que una persona que es conductor profesional, que maneja un bus de 18 toneladas que lleva de 100 a 150 pasajeros, lo use como un arma para agredir a una persona, que fue lo que ocurrió en este caso, tampoco es relevante si el semáforo estaba o no en verde, ya que si hay una persona al costado o al frente, no se puede usar una micro para agredirlo.

Por otro lado, destacó que cuando el acusado declaró en el año 2022, con el teniente de la SIAT señaló que se descontroló, e hizo un movimiento hacia la izquierda para salir de la situación, sin ver la otra pista, porque había estado la víctima colgada la ventana, que esa fue la razón verdadera de por qué se produce el hecho, el acusado se descontroló con la situación y actuó de esa forma en contra de Marlon Ortega; que eso no pasó porque la vía haya estado cerraba y dobló a la izquierda, no fue porque más allá había autos estacionados, además, que eso era 40 o 50 metros más adelante, esto ocurrió, porque se descontroló frente a la situación y actuó en forma innecesaria y agresiva contra la víctima, tirándole la micro encima.

Por todo lo anterior, estimó que la prueba rendida fue suficiente para acreditar que el acusado actuó con dolo eventual, que supo que la víctima se encontraba en el costado de izquierdo, que quiso realizar la acción que realizó al impactarlo con el bus y desplazarlo hacia el camión, por lo que debe hacerse cargo de los resultados ocasionados, dado que el hecho se cometió con dolo, por lo que pide se dicte veredicto condenatorio.

En su réplica el Ministerio Público señaló que, respecto a las afirmaciones de la defensa, en orden a la absolución por la imprudencia del peatón, eso es algo que nunca había escuchado, dado que eso no es una causal justificación para una absolución, entender que el hecho se produjo por la imprudencia del peatón implicaría aceptar que el imputado, o cualquier sujeto, puede sacar un arma de fuego y disparar en contra de una persona por ser imprudente, lo que obviamente no es tolerado por el ordenamiento jurídico. Cuando la defensa propone suprimir lo que hizo el peatón, para concluir que nada hubiera pasado, esto no es una cuestión de intelectualidad, tampoco pensar que, si el

camión no hubiera pasado, o si el chofer su hubiere detenido 10 minutos antes, tampoco hubiera pasado, todo eso es especulativo y pretende poner al peatón como el responsable de lo sucedido. Que, lo que se hizo en la investigación fue determinar lo que efectivamente pasó, cuál fue la realidad y en qué circunstancias ocurrió el hecho que le provocó la muerte a la víctima, por ello insistir por la defensa que los peritos de la SIAT, no se hicieron cargo de la infracción del peatón, de su exposición imprudente, es inoficioso, por cuanto ambos peritos concluyeron que este fue un acto intencional, que puede ser que esa conclusión no le guste a la defensa, pero es eso lo que se concluyó.

En cuanto a lo que sostiene, de que no se pesquisó lo que hizo el camión grúa, es falso, dado que si ubicaron al conductor de la grúa, quien estaba como testigo en el juicio y no vino, pero el hecho que no haya declarado es otra cosa, pero ese conductor sí fue individualizado, se llama Alexander Patricio Soto Camus y se hizo las diligencias respecto de él, determinando que él no había sido el autor del ilícito, porque él ya había pasado en el momento en que la víctima es desviada por el bus conducido por el acusado. El hecho que a la defensa no le gusten esas conclusiones, no significa que las diligencias no se hayan realizado, que el primer peritaje fue bastante completo respecto a todas las circunstancias y sí se entrevistó y se estableció que el responsable no era el conductor del camión grúa, y lo cierto es que, de no contar con el video, la conclusión hubiese sido que la víctima se expuso al daño, que estaba en la segunda pista de circulación, lo atropelló un bus que pasó y la causa estaría archivada; que fue ese video, el que permitió demostrar claramente lo ocurrido, dando cuenta que la micro desplazó al peatón hacia el camión que circulaba por la segunda pista.

En cuanto a la alegación, de que este hecho sería un cuasidelito de homicidio, el teniente Cares señaló que no podían pronunciarse, que habría denominado como negligente la acción, lo que no es así, ya que él señaló que mantenía las mismas conclusiones del informe anterior, en cuanto a que era un acto que había sido intencional y que por eso escapaba del ámbito de la accidentología, además, por otro lado, la defensa no presentó una metapericia que concluya algo distinto.

Respecto a que en una línea continua se permite el desplazamiento, eso no es así, esa línea continua impide el adelantamiento, pero aún cuando pudiera hacerlo, lo cierto es que tenía una persona de pie en la vía pública, por lo que, si la línea era continua o discontinua, o doble discontinua, es evidente que no podía hacer ese viraje, que el testigo de la defensa fue capaz de reconocer ello.

En relación a la alegación de que el culpable no es el acusado, sino que lo es el conductor del camión grúa, eso fue descartado claramente.

Por último, pretender que los peritos de la SIAT no hablaron de un acto intencional, y que no podrían saberlo, porque no conocen el fuero interno del acusado, esa no es su función y si se llegó a la instancia de juicio fue porque el conjunto de las pruebas demostró que este fue un acto intencional, no un acto negligente o imprudente; por otro lado, dichos peritos no pueden determinar si el acusado actuó con dolo directo o eventual, esa es una determinación jurídica que debe efectuar el tribunal.

En su **alegato de inicio el querellante** sostuvo que se adhirió a la acusación fiscal y que, desde el inicio de la presente causa, indicó que el acusado tuvo una actitud dolosa, o que al menos, actuó con dolo eventual. En ese sentido el video que se va a exhibir, dará cuenta de la dinámica del accidente, porque, en principio se le imputó al acusado un cuasidelito, por la falsa creencia de que todo lo que ocurre a bordo de un vehículo puede ser considerado un cuasidelito, o un accidente, sin embargo, en el video se observa que el bus que conducía el acusado que tiene peso, según su

inscripción de 18.000 kilos, el chofer apuntó los neumáticos hacía la víctima y aceleró el vehículo, por lo que el encartado al menos actuó con dolo eventual, él pudo representarse el daño, que como consecuencia de ese impacto, podía significar para la víctima, quien terminó siendo aplastada por dos vehículos, lo que días después le provocó la muerte. Puntualizó que esto ocurrió un día sábado 27 de mayo a las 8 y 30 de la mañana en Avenida Matta esquina San Diego, en donde no había un tránsito excesivo, por lo que el conductor, pudo efectuar su maniobra más adelante y con espacio suficiente para llevarla a cabo, sin embargo, el acusado apuntó a la víctima, y le provocó la muerte por lo que estima que los hechos deben ser calificado como un homicidio simple, y pide la condena del acusado.

En su alegato de **cierre** señaló que, se logró acreditar bastantes cosas a lo largo del juicio, con las pruebas rendidas, las que despejaron las dudas que se tuvo al inicio. De este modo, se probó la presencia de la víctima en el lugar de los hechos, puntualmente en la parte frontal izquierda del bus que conducía el imputado, quien sabía que estaba allí, dado que al momento de declarar y de ser interrogado indicó que fue objeto de una agresión, que incluso en la declaración que dio ante la policía, señaló que la víctima lo había agredido, verbalmente y físicamente en el vidrio; que esa agresión, según se versión duró un par de minutos, sin embargo, el video que fue exhibido demostró que esta interacción duró solo 3 segundos. Que, en ese sentido el testigo que presentó la defensa, señaló que ante este tipo de episodios se debe dialogar, intentar saber qué pasa y solucionar el tema; que en este caso no hubo diálogo, dado que eso duró solo 3 segundos, luego de los cuales el conductor reanudó la marcha apuntando el bus contra la víctima, que se encontraba en el lugar.

Que, otro antecedente, que permitió tener por establecido que el conductor sabía de la presencia de la víctima, en ese lugar, fue su propia declaración, dado que señaló que la víctima se cayó al piso y se reincorporó para seguir golpeando el vidrio, cosa que no se apreció en el video, que, además, sostuvo que la víctima se habría colgado del bus, lo que tampoco se ve en el video el cual si permie saber que la víctima Marlon estaba ahí, víctima con la cual el acusado tuvo una interacción previa, por un altercado por el uso por parte de la víctima de las pistas que son exclusivas para buses; que el imputado renunció a su derecho a guardar silencio, e indicó que no sabía, que no había visto antes a la víctima, que con esa víctima no tuvo ninguna interacción previa, sin embargo, sí lo declaró ante personal policial, indicando que ese altercado anterior lo habría llevado a perder el control y avanzar para abandonar el lugar.

También se acreditó, y esto no fue objeto de controversia, que el imputado conducía ese bus, del cual se dio cuenta de sus dimensiones y de su peso, que es de al menos 15 toneladas, según el testigo, y 18 toneladas, según el certificado de inscripción de ese vehículo, sin contar el peso que suman los pasajeros que usualmente lleva. Que, también se acreditó, que estando detenido ese bus, y sabiendo de la presencia de la víctima, el imputado decidió reiniciar la marcha; momento en el cual tenía dos alternativas, la primera continuar su trayectoria derecho, o realizar la maniobra de viraje a la izquierda; que el imputado decidió realizar esta última, pese a que podía haber continuado derecho, dado que contaba con al 47 metros, según indicó el perito, que le permitían realizar la maniobra de cambio de pista, pese a lo cual, decidió efectuar esa maniobra en ese lugar, maniobra que se reprocha porque da cuenta de que actuó con dolo eventual, dado que en el lugar existía una línea continua, que impide realizar esa maniobra, pero aún en el caso de no existir línea continua y ser discontinua, de igual modo no podía hacerlo, porque venía un camión atrás, que el imputado señaló

que el camión llegó de sorpresa y que no lo vio, sin embargo, aquello no resiste análisis atendido el tamaño del camión, dado a que si vio la presencia de la víctima.

Destacó que, los hechos ocurrieron un día viernes a las 8 y 30 de la mañana, esto es, una hora en que circulan bastantes vehículos, por lo que no es creíble que haya pensado que podía hacer esa maniobra de viraje a la izquierda, sin que pasara otro móvil por esa pista, además, de que no debía hacerlo por la presencia de la víctima en el lugar, de lo que estaba consciente por cuanto le había golpeado el vidrio, y aun así decidió realizar esta maniobra en la que se produjo una primera interacción con el peatón, un primer contacto físico entre el bus y el peatón, lo que constituye un atropello, dado que dicha palabra no necesariamente significa pasar con las ruedas por encima, dado que un atropello es la interacción de un vehículo con un peatón; que esa acción provocó la proyección del peatón contra un camión que iba pasando por el carril del lado izquierdo. Que desde ese punto de vista, es relevante tener presente que, el choque entre el bus y el camión, generó en el bus un impacto por su lado frontal izquierdo, mientras que el camión no fue impactado en la cabina, y eso porque el camión ya había sobrepasado el lugar donde se encontraba el bus, circunstancias de las que dio cuenta el peritaje y las fotografías que el personal de carabinero tomó al camión, el cual que tenía vestigios en la parte de atrás, no en la cabina, además, el vehículo nuevo de marca Citroën, que iba en ese camión, tenía signos de impacto en su espejo del copiloto y en la puerta también del copiloto, lo que permite demostrar que ese camión ya había sobrepasado al bus, lo que descarta que ese camión haya aparecido en forma sorpresiva.

Agregó que, en el video se observa que ese camión transitó siempre por el mismo carril, sin efectuar movimientos bruscos, sin saltarse ni invadir otro carril. En cuanto a la circunstancias que haya transitado por una pista de solo buses, lo que amerita una infracción a las normas del tránsito, salvo que ese camión hubiese querido virar a la derecha, pero aquel hecho, no justifica el resultado lesivo y fatal para la víctima, como tampoco justifica esa acción, el hecho que la víctima estaba en un lugar donde no debía haber estado, en atención a que está destinado solo para buses. En ese mismo orden de ideas indicó que si un peatón se encuentra en medio de la calle, ello no es una licencia para pasar sobre él, y que entender lo contrario significa que podríamos atropellar a las personas que andan limpiando parabrisas o vendedores ambulantes que andan en el sector, por ello es que no constituye una justificación para el accionar del imputado, alegar que la víctima se expuso imprudentemente al daño.

Reconoció que, en el lugar de los hechos la calle se angosta, que avenida Matta en dirección al oriente, es más estrecha, por ello las maniobras deben ser realizadas en forma segura, como lo indicó el testigo de la defensa, y tratándose de conductores profesionales, eso es aún más relevante.

Finalmente indicó que toda la prueba que se rindió, incluida la prueba que rindió la defensa, permitió tener por acreditados, más allá de duda razonable, el hecho y la participación culpable del imputado; por más que la defensa trató de demostrar que el responsable era un tercero, y que esto había sido un accidente, lo cierto es que se probó que fue un homicidio realizado, al menos con dolo eventual, que devino en el fallecimiento de don Marlon Ortega, por lo que solicitó se dicte veredicto condenatorio por el delito de homicidio en contra del imputado.

No hizo uso de su derecho a réplica.

CUARTO: Alegatos de apertura, clausura y replica de la defensa. Que, por su parte la defensa, en su alegato de apertura, indicó que las paradas de los buses están asignadas obligatoriamente para el Transantiago, y es así que, en la intersección de Matta con San Diego, su representado se detuvo en el paradero a dejar gente, situación que será probada en juicio, y no hay una discusión respecto a ello; y que fue en ese instante en que una persona, que se estacionó atrás, descendió a la acera, a la pista de circulación exclusiva de microbuses, y empezó a golpear el espejo del lado del conductor del bus y una vez que terminaron de salir los pasajeros, dado que es un lugar bastante concurrido, donde hay colegios cerca y el chofer iba a emprender la marcha, y dado que avenida Matta tiene la particularidad, en ese lugar de una pequeña curva, los buses deben hacer un ligero movimiento para emprender la marcha y fue allí que se produjo el desenlace, que en ningún momento fue un atropello, en atención a que tal como lo indica la RAE, eso significa pasar por encima de alguien. Resaltó que en este caso lo que se produjo fue una compresión, porque el vehículo que era conducido por su representado fue chocado por un camión, que se dio a la fuga, el cual transitaba por un lugar no reglamentario. Por lo anterior, pide la absolución de su defendido, en atención a que existió una exposición temeraria al riesgo por parte del peatón, situación que nunca ha sido considerada por el persecutor, pese a las peticiones de la defensa e incluso a los peritos de que se hicieran cargo de eso. El artículo 167 de la ley del tránsito es claro en establecer los deberes del peatón, entre los cuales está la prohibición de desplazarse por las calles y por las aceras; por lo que si una persona se baja a agredir a un bus y se para en medio de la calle, hay una exposición temeraria al riesgo, dado que si se suprime mentalmente el bus de igual modo se pudo producir el accidente, dado que la víctima estaba parada en medio de la calle incumplimiento las normas del tránsito.

En subsidio, solicitó que los hechos se recalifiquen, dado que no existió un ánimo doloso por parte de su defendido, sino que existió un error en el cálculo, en atención a que conducía un bus lleno de pasajeros y realizó una maniobra que es típica, como es el cambiarse de pista, y que lo que se le cuestiona es porque eso no lo hizo más adelante, o porque no se quedó parado esperando que llegara Carabineros, que no iban a llegar. Hace presente que él debía continuar con su marcha, que en los videos no se observa que fue el bus el que impactó al peatón, sino que el impacto se produjo por el choque del otro vehículo que circula a gran velocidad y de forma no reglamentada, por una pista que no está permitida para él y huyó. Enfatizó que no entiende, porque la fiscalía no formalizó al otro conductor, dado que fue el principal causante del choque.

Añadió que, no se logrará probar el animus necandi, y que a lo sumo su defendido actuó con negligencia, que no hubo maldad en su accionar, que el movimiento que se le atribuye es el mismo que realizan diversos buses dado que no es una maniobra aleatoria, sino que es común en ese lugar.

En su alegato de clausura la defensa señaló que, tal como lo indicó al inicio del juicio, en primer lugar pide la absolución de don Pablo Reyes, por entender que existió una imprudencia temeraria y una exposición al riesgo de parte del peatón; que eso no está en discusión dado que en el video se pudo apreciar que la causal basal de toda la situación y el desenlace fatal, se debió a que la persona bajó corriendo a la calle en donde había tránsito, con vehículos en movimiento, mientras que el semáforo se encontraba en verde, a golpear el vidrio del bus, parándose en las líneas entre la primera y segunda pista, que eso se puede ver en el minuto, 8.38.53, en el que se observa que no

solo ocupó la 1° pista, sino que también invadió la 2° pista; por lo que nada de esto habría ocurrido, si esa persona no hubiese hecho eso, dado que la exigibilidad de las conductas es particular; que solo se ha reprochado la acción de su defendido, como conductor del bus, y no se ha discutido si la persona, que previamente manejaba su vehículo particular, lo hacía por ejemplo con licencia, y lo que hizo fue detener el vehículo y bajarse corriendo a pegarle a su defendido, que esa fue la causa principal del hecho, dado que si él no hubiera tenido esa exasperación, o si hubiera ido a increparlo por la vereda, nada de esto hubiese ocurrido, por lo que si se suprime esa acción no se habría producido el atropello, ni el lamentable fallecimiento. Resaltó que, estas circunstancias, debieron ser consideradas por el perito de SIAT, dado que no le dio relevancia a la exposición por parte del peatón. Enfatizó que, por las máximas de la experiencia y siendo un hecho público y notorio, que, si alguien se para en una calle con vehículos en movimiento y sale corriendo, se está arriesgando claramente, pero el peritaje estimó que aquello no es una circunstancia de peligro, habida cuenta que ese lugar es una pista de solo buses, donde transitan buses de la locomoción colectiva, que son vehículos mayores y que en este caso también pasó un camión. Por lo anterior, considera que la causa basal del hecho fue la exposición temeraria al riesgo, que eso fue lo que dijo Raúl Naranjo, que vio a una persona a salir corriendo por la calle, lo que es relevante por cuanto implica que el conductor de la grúa también vio a esa persona, en atención a que el vehículo de Naranjo iba detrás de esa grúa, y que a dicho conductor no se le persiguió, no se hizo responsable, porque se dio a la fuga, y tampoco se le tomó la alcoholemia, y eso podría ser parte de la causa basal del hecho.

Por otro lado, indicó que si se suprime hipotéticamente a la grúa el resultado nunca hubiese ocurrido, porque el vehículo que venía atrás era de menor envergadura, no tenía un volumen tan ancho y era en el que venía grabando el señor Naranjo, por lo que malamente se puede atribuir responsabilidad a su representado en los hechos, dada esa acción primaria e inicial, que generó exacerbó el riesgo. Agregó que, entiende que el manejo vial y la conducción se basan en hipótesis de riesgos permitidos, dado que manejar cualquier tipo de vehículo es peligroso, que incluso la gente que circula en scooter, a 40 kilómetros por hora, puede lesionar y romper a una persona y que andar en un auto es un riesgo permitido aún mayor, y es por ello que existe una normativa; por lo que si no se quiere más atropellos hay que sacar los autos de las calles, que por eso existen normas de convivencia vial, que son obligatorias para todos, que implican deberes para los conductores, como para los peatones, y en este caso el peatón, vulneró la normativa al circular por una pista de buses, en donde su defendido tenía luz verde del semáforo.

En subsidio, de lo anterior, solicitó que los hechos sean recalificados a un cuasidelito de homicidio, en atención que el perito Cristian Cares, señaló expresamente que estos son fenómenos que escapan a la accidentología, porque en el hecho no se mitigó el peligro, y al ser consultado por la defensa, sobre cómo se podría catalogar el actuar de su representado y señaló que fue un actuar negligente, y que es lo que se encuentra estipulado en el artículo 490 del Código Penal, el cual señala que será cuasidelito si en el hecho se obra con impudencia temeraria; que fue lo que ocurrió en este caso, que durante el juicio estuvo muy atento, a si los testigos o los peritos indicaban que su defendido actuó con dolo, dado que el animus necandi tiene que ser probado, la intención homicida, lo que no ocurrió.

Indicó que, don Pablo Reyes era un conductor que estaba desarrollando su servicio, y que no tenía la intención de matar, que no entiende el empeño de la fiscalía de acusarlo por homicidio, indicado que tenía intención de matar, que en este caso la conducta del señor Reyes fue imprudente dado que el video muestra desde el minuto 8.38.42 hasta el minuto 8.53, que en ese lugar existe una línea discontinua, la que se mantiene hasta el paradero de buses, lugar en donde se vuelve doble línea para poder cambiar de pista, que ese, es el último lugar habilitado para el cambio de pistas, el paradero que es donde se deja pasajeros, y luego la línea se vuelve continua, por lo que su representado tenía solo ese lugar habilitado para virar a la izquierda. Que el testimonio de los peritos planimétricos fue confuso en ese aspecto, pero en el video eso se observa bien, que en el minuto 8,38.42, se ve que pasada la calle Nathaniel Cox, están las señaléticas de estacionamiento de autos, que son esas T que aparecían en los informes que incluso aparece el cartel del parquímetro, y se ve la línea discontinua que termina después en el paradero, donde se encontraba el señor Pablo y donde ocurre el accidente, él tenía ese su punto de viraje lo que es relevante, porque en ese lugar Matta no es una calle recta, sino que hace una curva, y, además, al otro lado se estacionan autos que se ven en el segundo video exhibido del señor Raúl Naranjo.

Que, por otro lado, en el juicio se hizo hincapié en que la grúa se detuvo, que el conductor bajó, vio una persona tirada y arrancó, lo que a nadie le llamó la atención, y no se lo persiguió, no se buscó en flagrancia, pese a que se tenían los datos del camión, que respecto de ese conductor estima que hubo una participación culpable, en los hechos, dado que si se le saca de la ecuación, no hubiese ocurrido nada; que ese conductor vio a una persona en la calle golpeando, y pese a ello no es culpable, no fue el conductor a quien estaban agrediendo, el que hizo la maniobra no reglamentaria, y si la hizo, fue de manera imprudente, que no entiende porque el Ministerio Público pretende transformar a su defendido en un asesino, que tal como lo señaló el querellante la gente que limpia vidrios o vende helados, son personas que se arriesgan, porque o están pidiendo plata y pasan los autos pegados a ellos, y siguen circulando, por lo que habría que entender que en todas las esquinas, uno se tiene que detener, dialogar con ellos y decirle que se vayan.

En cuanto a la afirmación que todo vehículo es un arma, y puede causar la muerte de personas que estén dentro de ellos, o a pie, para poder concluir que su defendido tuvo responsabilidad se deben acreditar los elementos del tipo, para establecer un dolo eventual y en este caso no se alcanzan con la prueba, que las declaraciones de los peritos, en ningún momento establecieron un actuar doloso, que solo indicaron que los hechos escapaban a los fenómenos de la accidentología, por la falta de mitigación del peligro, pero no dicen que hubo un homicidio, que sus conclusiones no generan una hipótesis de dolo directo, en el sentido de que su representado haya mirado por el espejo, calculado la trayectoria del bus y generar el choque, como tampoco formulan una hipótesis de dolo eventual, dado que indicaron que su defendido reemprendió la marcha cuando no debía, dado que estimaron que había más espacio adelante, lo que daría cuenta de un actuar negligente, no doloso. Que en el plano se señala que en esos 15.90 metros, fue el lugar en donde se produjo el hecho, en donde estaba la línea achurrada, para el viraje, hasta la esquina de San Diego por lo que a su defendido solo le quedaban 26 metros, aproximadamente para el viraje y dado que una micro que mide por lo menos 15 metros, es que los buses viran allí, tal como lo demostró con los videos que exhibió.

Replicando indicó que el método de supresión hipotética mental, es una teoría que se estableció para poder justificar, un hecho, por ella al sacar elementos, el hecho cambia, que por ello no entiende la crítica a dicha teoría ampliamente conocida en materia penal, que hace la fiscalía, teoría que, además, podría llevar a la absolución de su defendido por el descarte de hipótesis.

Que, cuando en el juicio se habló de los fenómenos de la accidentología, y la defensa le consultó al perito, si podría calificar esto como un actuar negligente, el perito respondió que sí, y que al preguntarle si la víctima actuó con negligencia temeraria, el fiscal objetó, pero lo relevante es que el perito dijo que actuó en forma negligente, respecto a la maniobra.

Que, el testigo presentado por la defensa al principio dijo que se quedaría en el lugar, pero luego hubo una especie de corrección, y agregó que se movería en algún momento, y cuando el tribunal le preguntó dijo que él trataría de dialogar, pero eso quizás sería más negligente, dado que pasaría si lo hace y la persona no se va y se mueve posteriormente, lo que también sería un actuar negligente.

Insistió que, en el presente caso, no se dan los elementos para establecer un homicidio, independiente de la solicitud de absolución o la recalificación, dado que fue un lamentable accidente donde ninguna de las personas estima quería dar muerte al otro, que fue la víctima la que fue a increpar al conductor y el conductor se quería ir, que no tuvo la intención de matar, que este tipo de situaciones se ven todos los días.

QUINTO: Autodefensa. Que, habiendo sido informado y advertido de sus derechos en los términos del artículo 326 del Código Procesal Penal, el acusado, señaló que deseaba renunciar al referido derecho y, en consecuencia, prestar declaración, expresando que no es un asesino como se le ha calificado, que nunca quiso provocar esto, que ha sido muy triste que lo juzguen por algo que no hizo; dado que no buscó la muerte de la persona, que fue un accidente, en atención a que es un hombre trabajador y responsable, que no tiene nada en contra de los extranjeros, que su señora es colombiana. Que el día 27 de mayo del año 2022, se encontraba tomando y dejando pasajeros en la intersección ya ante mencionada por los abogados, que cerró las puertas para reiniciar la marcha, con el semáforo en el frente, y mirando por los espejos, tanto derecho, como el espejo izquierdo; y fue en ese momento que llegó una persona, que lo increpó por la ventana con golpes de puño, que era un hombre que se notaba muy agresivo, molesto y ofuscado, por lo que cerró la ventana, le puso pestillo, miro por el espejo y no vio ningún vehículo, por la pista de circulación e inició la marcha. Explicó que, en esa esquina de Avenida Matta con San Diego, los conductores tienen que realizar ese viraje a la izquierda, lentamente para incorporarse a la segunda pista de circulación, porque cruzado la esquina de Avenida Matta con San Diego, los vehículos desde las 8 o 8 y 30 de la mañana, en adelante, se estacionan en la calzada sur, por donde fue el accidente, por lo que como conductor profesional, utilizó los espejos para cambiarse, para hacer el viraje, señalizando; insistió que no vio que esa persona pudiera dañarla o perjudicarla, que avanzó lentamente, girando el volante hacia la izquierda para tomar la segunda pista de circulación y proseguir con su recorrido, porque llevaba muchos pasajeros, que no logra entender qué fue lo que sucedió con esa persona, por qué estaba tan ofuscado y con rabia, por qué lo agredió por la ventana del conductor, por la segunda pista de circulación, dado que se encontraba en la primera pista, tratando de avanzar lentamente, y cuando fue a reiniciar su servicio, miro por el espejo y no vio el vehículo, que cuando comenzó a avanzar,

sorpresivamente pasó el camión que lo colisionó y hubo un apretamiento de la persona, que quedó entre medio de ambos vehículos, el cual caminó unos pasos, se sentó y se desplomó.

Agregó que, nunca se bajó del bus, ni huyó del lugar que ese día, iba pasando un furgón de carabinero del grupo GOPE, que vio el problema, el escándalo y se bajaron a calmar a los peatones, a los pasajeros que estaban ahí, pero no arriba del bus, ellos estaban abajo. Que el carabinero hizo todo el procedimiento y después se lo entregaron al carabinero de tránsito.

A instancias de su defensa indicó que ese día realizaba el servicio 507, que parte en la comuna de Peñalolén, llega al Parque O'Higgins y retorna, reinicia el servicio con destino nuevamente a Álvaro Casanova que el punto de partida es Parque O'Higgins con Avenida Matta, que no recuerda el nombre de la calle donde se reinicia el servicio,

Le pregunta ***¿En qué lugar fue el accidente?*** Indicó que fue en Matta, esquina San Diego, en la parada de buses, y que la persona salió sorpresivamente, que le golpeaba la ventana lateral del conductor, con la intención de abrir la ventana, que por eso le puso seguro a la ventana, que esa persona gritaba garabatos, que le dijo asesino, que tuvo mucho miedo, que cuando lo vio por el medio de ambas pistas, pensó que corría para llegar al bandejón de avenida Matta y que no le tocara el cambio semáforo en ese momento, que por eso se sorprendió que llegara a increparlo, con puños fuertes que era una persona alta, a quien por primera vez veía.

Le consulta ***¿Usted recuerda si la empresa tiene algún protocolo para tratar estos casos de agresión?*** Señaló que las empresas de transporte público, tienen que seguir un protocolo, que es no exponerse, evitar riñas, evitar problemas con los pasajeros, ojalá no tener problemas con ningún peatón o transeúnte, esos son los protocolos que la empresa les enseña, cuando hacen los cursos de capacitación, y que ante cualquier eventualidad que ocurriese, como en este caso, el chofer no debe descender del bus, no debe abandonar el bus, por muy difícil que sea la situación, hasta la concurrencia de carabineros.

Le pregunta ***¿Esta persona le causó algún daño al bus?*** Indicó que no le causó daño al bus, pero que sí golpea el vidrio muy enfurecido.

Le consulta por la pista en la que conducía ***¿Esa pista es exclusiva?, ¿Cuántas pistas son?*** Señaló que son dos pistas exclusivas de buses, solo buses, pero una vez que se cruza la intersección de Matta con San Diego, queda una pista que es la pista izquierda de circulación y casi llegando a Avenida Matta con San Francisco, ya la calzada de la primera pista, que es la pista derecha, comienza a desocuparse. Explicó que ese sector céntrico comercial de San Diego, entonces, eso hace que los vehículos se estacionen ahí, que en ese lugar no hay parquímetro, pero siempre tanto en la calzada sur de avenida Matta como en la calzada norte se estacionan vehículos, que eso lo sabe porque hace ese recorrido en forma habitual.

Por último, reiteró que el choque con el camión se produjo en el mismo lugar donde estaba tomando y dejando pasajeros, en avenida Matta con San Diego, frente a las carnicerías, frente a esas tiendas comerciales, y que el bus quedó con todo el ventanal dañado producto del impacto con el camión y el bus.

A requerimiento de la fiscalía insistió en que la persona se bajó del auto y le fue a golpear el vidrio del lado del conductor, y que le gritaba cosas, como desgraciado, asesino, que no las recuerda

bien, pero que con los puños le pegaba a la ventana, que en un momento se cayó que luego se paró y siguió golpeando la ventana.

Le consulta **¿La persona golpeó la ventana con algún objeto, o fue solo con los puños?** Indicó que fue con los puños con la intención de abrir la ventana, que por eso la aseguró, que eso duró un par de minutos.

Le señala que habló de protocolos de la empresa, le pregunta **¿Cuál es el protocolo si hay una persona al frente o al costado de un bus?** Indicó que se debe evitar todo tipo de problemas, enfatizó que cuando reinició la marcha no vio la exposición al riesgo de ese señor, ya que comenzó a avanzar lentamente y no vio ningún vehículo, que sorpresivamente apareció el camión

Le indica cuando usted hizo la maniobra hacia la izquierda **¿La persona estaba a su izquierda?** Indicó que sí estaba la persona, pero él se exponía en ese momento a que lo pasara a llevar, o a que lo atropellara, ya que se encontraba conduciendo, y estaba mirando los espejos.

Le consulta **¿Usted tuvo un problema con esa persona en el trayecto antes del choque?** Señaló que no, que iba haciendo su servicio, tomado pasajeros, dejando pasajeros, que, en Nataniel Cox, después Matta, en su pista de circulación había un auto estacionado, que eso se lo indicó a la policía, que por eso hay que señalar para cambiarse de pista y se usan los espejos, que no recuerda si eso se lo dijo a carabineros en su oportunidad, porque ha pasado mucho tiempo, pero si se lo dijo a la funcionaria que estuvo en la reconstitución de escena, que fue el día 25 de mayo de 2024, como a las 10 de la mañana

Le pregunta **¿El año 2022 jamás mencionó esto de que debe virar a la izquierda para iniciar la marcha?** Indicó que no, porque en el año 2022, los funcionarios de la SIAT hicieron el procedimiento, pero no le preguntaron nada, aclarando que le tomaron declaración, pero le dijeron que se alejara, porque estaban haciendo el procedimiento, pero la verdad es que no lo recuerda con claridad.

Le consulta **¿En el año 2022, les dijo a carabineros que la persona estaba colgada de la ventana?** Respondió que eso si lo recuerda, que la persona se colgó de la ventana, que recuerda que le informó al carabinero que la persona se colgó, y que ahí fue cuando cayó, se volvió a enderezar y volvió a golpear la ventana, que iba a reiniciar lentamente su marcha hacia la segunda pista de circulación cuando se produjo el impacto, que iba mirando los espejos.

Conforme al artículo 332 del Código Procesal Penal se lee declaración prestada por el acusado el 27 de mayo de 2022: *“Circulando por la primera pista de solo buses de la avenida Matta en dirección hacia el oriente y al llegar al próximo cruce con calle San Diego, en donde me detuve para tomar y dejar pasajeros, cuando veo que se acerca un hombre de 35 años a aproximadamente, venía alterado y comenzó a golpear con el puño encerrado de ambas manos para romper la ventana del bus, gritándome desgraciado asesino, me descontrolé y hago un movimiento hacia la izquierda para salir de dicha situación, sin ver la otra pista, porque el hombre se encontraba colgado en la ventana, originándose que lo impacté con la ventana en la anatomía del hombre, y a su vez con un camión con vehículos arriba que se aprieta saliendo proyectado el hombre hacia adelante”.*

Le consulta **¿Usted declaró el día el 27 de mayo que hizo la maniobra porque se descontroló?** Respondió claro, que a lo mejor no fue la palabra adecuada en el momento, porque estaba muy nervioso.

Le pregunta **¿Usted dijo que la persona se encontraba colgada la ventana?** Indicó claro, porque él golpeó la ventana, se colgó, golpeó la ventana por segunda vez, que lo observó por los espejos.

Le consulta **¿Usted señaló que no miró para la otra pista cuando viro?** Señaló que fue porque el caballero estaba ahí, y porque siempre usa ese espejo y él estaba ahí, que miró a la otra pista y no venía ningún vehículo, y que no recuerda si antes declaró que no había mirado a esa pista.

Le indica si **¿En su la primera declaración mencionó que había que hacer una maniobra para irse hacia la izquierda porque se cerraba Avenida Matta, y que eso lo dijo en lo año 2024, en la reconstitución de escena?**, le respondió que sí

A requerimiento de la parte querellante indicó que la persona que se acercó se veía muy alto, que él es chiquito y estaba sentado en el bus, que podría haber tenido una contextura media. Que a esa persona la vio correr por entre las pistas de los buses y se le acercó por el lado izquierdo, que siempre pensó que corría para cruzar al bandejón central, pero no fue así.

Le consulta **¿De qué manera se explica que usted haya visto a esta persona por el espejo acercándose, pero no vio al camión, que es más grande que la persona?** Indicó que fue porque el camión no venía en la pista de buses, que se imagina que iba por la tercera pista, porque cuando observó por el espejo no venía ningún vehículo, que cuando se produjeron los hechos, el camión apareció de repente, que jamás vio el camión, que estaba señalizando para cambiarse de pista a la segunda pista y ahí apareció el camión e impactaron, pero nunca con la intención de provocar daño alguno, que estaba empezando a avanzar cuando se produjo la colisión.

Le pregunta **¿Usted dice que señalizó al momento de hacer esta maniobra?** Indicó que estaba con las puertas cerradas señalizando para cambiar de pista, que encender el intermitente es un detalle que no lo recuerda.

Le consultas **¿Usted dijo que hizo la maniobra para cambiarse de pista porque había vehículos estacionados al frente?** Indicó que sí, que se empiezan a estacionar en la vereda oriente de San Diego, cruzando el paso peatonal frente a la farmacia Cruz Verde, pasadito del semáforo, que ese día había un auto estacionado, que siempre hay autos estacionados.

El acusado, conforme al artículo 338 del Código Procesal expresó que no tenía nada más que señalar al tribunal.

SEXTO: Que, según consta en el auto de apertura, los intervinientes no alcanzaron convenciones probatorias y la defensa presentó prueba testimonial y otros medios de prueba, y, además, hizo suya la del Ministerio Público. A fin de acreditar los hechos fundantes de la acusación, y la correspondiente participación del imputado el Ministerio Público presentó la siguiente prueba de cargo, que hizo suya el querellante:

TESTIMONIAL, de 1.- JINEXY LUISMAR ZIEMS AREVALO, 2.-JOHANNES ORTEGA RAMOS, 4. RAÚL PATRICIO NARANJO RAMÍREZ, 5.- GAMALIEL LUIS CABEZAS RIVERA, empleado público 7.- ODET PAVEZ VARGAS, empleado público, 8.- MANUEL FUENTES POZA, empleado público.

PERICIAL: 1. JAVIERA OSORIO ECHAVARRÍA, médico legista del Servicio Médico Legal, respecto del Informe de Autopsia 13-SCL-AUT-1510-2022 de fecha 30 de marzo de 2023.2. CARLOS FIGUEROA GÓMEZ, perito investigador, respecto al Informe Técnico Pericial N°426-A-2022,

elaborado por la SIAT de Carabineros. 3. GUILLERMO SANZANA FERNANDEZ, perito planimétrico, respecto al Informe Técnico Pericial N°426-A-2022, de fecha 29 de agosto de 2022, elaborado por la SIAT de Carabineros.4.- CRISTIAN CARES ARTEAGA, perito investigador, respecto al Informe Técnico Pericial N°3-D-2024 de fecha 16 de septiembre de 2024, elaborado por la SIAT de Carabineros y 5.- CLAUDIO INAY GUERRERO perito planimétrico, respecto al Informe Pericial N°3-D-2024, de fecha 16 de septiembre de 2021, consistente en el levantamiento planimétrico.

DOCUMENTAL: 1.-Copia del registro de nacimiento de la víctima Marlon David Ortega Ramos, emitido por el Registro Civil de Colombia.2.- Informe Estadístico de Egreso Hospitalario respecto de la víctima Marlon David Ortega Ramos.3.- Certificado de defunción de la víctima Marlon David Ortega Ramos, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación.4.- Dato de Atención de Urgencia N°01766839UU001 de fecha 27-05-2023 del Hospital Dr. Alejandro del Río respecto de la víctima Marlon David Ortega Ramos.5.- Dato de atención de Urgencia N°31119192 de fecha 27-05-2022 emitido por CESFAM N°1 Dr. Ramón Corvalán respecto del acusado Pablo Reyes Ponce.6.- Hoja de vida del conductor respecto del acusado Pablo Alfonso Reyes Ponce, emitido por el Servicio de Registro Civil e identificación.7.- Informe de alcoholemia N°N°13-SCL-OH-10685-22 de fecha 08-06-2022 respecto de la víctima Marlon David Ortega Ramos, extendido por el Servicio Médico Legal, suscrito por la perita químico Nancy Fuentes Barriga.8.- Informe de alcoholemia N°13-SCL-OH-10504-22 de fecha 08-06-2022 respecto del acusado Pablo Reyes Alfonso Reyes Ponce extendido por el Servicio Médico Legal, suscrito por la perita químico Nancy Fuentes Barriga. 9.- Informe Toxicológico N°13-SCL-TOX-2046-22 de fecha 06-07-2023 respecto de la víctima Marlon David Ortega Ramos, extendido por el Servicio Médico Legal, suscrito por la perita Valeska Jara Saavedra.

OTROS MEDIOS DE PRUEBA: 1.- Cincuenta y siete (57) fotografías contenidas en el Informe de Autopsia N°13- SCL-FOT-AUT-1510-2022 confeccionado por el perito médico legista Javiera Osorio Echavarría.2.- Ocho (08) fotografías contenidas en el Informe técnico Pericial N°426-A-2022 correspondiente al análisis realizado de las grabaciones de los videos incautados, contenidos en la NUE 568319.3.- veintitrés (23) fotografías contenidas en el Informe Pericial N°426-A-2022 consistentes en el sitio del suceso y el estado de los vehículos involucrados.4.- Un (01) fijación planimetría contenida en el Informe técnico Pericial N°426A- 2022 correspondiente croquis que muestra la dinámica de los hechos.5.- Un (01) CD con las imágenes de los hechos, NUE 5642798.6.- Un (01) CD 5683149 con imágenes de las cámaras de seguridad recopilado por la SIAT.7.- Un (01) CD con grabaciones de calle Av. Matta, NUE 7217936.8.- Diez (10) fotografías contenidas en el Informe técnico Pericial N°3-D-2024 consistentes en el sitio del suceso y el análisis efectuado.9.- Cuatro (04) levantamientos planimétricos, R/E, A, B y C contenidos en el Informe técnico Pericial N°3-D-2024 correspondiente croquis que muestra la dinámica de los hechos.

SÉPTIMO: HECHOS NO CONTROVERTIDOS:

1.-Que la muerte de *Marlon David Ortega Ramos* ocurrió el día 30 de mayo de 2022, a consecuencia del atropello ocurrido el día 27 de mayo de 2022, en la intersección de la avenida Manuel Antonio Matta con San Diego, lo que le provocó un politraumatismo, a consecuencia de una falla multiorgánica y un traumatismo abdominopélvico ocasionados por el atropello.

Que lo anterior fue descrito por la médico legista doña **Javiera Osorio Echavarría**, quien indicó que el día 31 de mayo de 2022 realizó la autopsia al cadáver de un hombre de nombre Marlon David Ortega Ramos. Que, al examen externo del fallecido, se observaron diversas lesiones de tipo contusas y signos de intervención médico-quirúrgica, que daban cuenta de venopunciones, incisión de laparotomía abdominal en línea media con cobertura parcial y un drenaje, además, de incisiones quirúrgicas en los muslos derecho e izquierdo, con puntos de sutura. Que, respecto a las lesiones traumáticas, en los miembros superiores presentaba algunas equimosis, por ejemplo, en la mano derecha, en el dedo índice, como equimosis violácea, en la región del tronco, en ambos flancos, derecho e izquierdo, en las regiones de las fosas ilíacas y en la región lumbar izquierda presentó múltiples escoriaciones rojas oscuras, lineales, irregulares. En el muslo izquierdo, cara posterior presentaba escoriaciones rojizas y en la cara anterior del muslo derecho y equimosis a nivel de rodilla derecha.

Agregó que, al examen interno tenía algunas lesiones traumáticas como, por ejemplo, fracturas costales en la séptima, octava, décima y doceava costillas, y a izquierda presentaba fracturas de la doceava costilla. En el abdomen presentó signos de intervención quirúrgica 17, compresas con impregnación de líquido hemático, a nivel del intestino, en el colon descendente, una lesión parcial con puntos de sutura, una intervención quirúrgica a ese nivel en el colon sigmoides con sección a ese nivel y ambos extremos ligados, suturados, alteraciones a nivel del recto, presentaba un color verdoso de aspecto isquémico, abundante infiltración sanguínea en relación a fracturas que comprometían las zonas sacroilíacas bilaterales, fractura de pelvis, además, fracturas de los procesos transversos a nivel de la columna lumbar, L2 y L3. Por último, indicó que se efectuó alcoholemia con un resultado de 0,0% y examen toxicológico que resultó positivo para midazolam, que es un fármaco que se utiliza en el ambiente hospitalario, ello tomando en consideración que el fallecido estuvo hospitalizado tres días, y ese sedante en utilizado en la UCI, como anestésico, por lo que la presencia de ese fármaco era esperable. Finalmente indicó que se reservaron muestras para estudio histológico, se tomaron fotografías, y posterior a la autopsia se recibieron los antecedentes de la hospitalización, la epicrisis y los protocolos quirúrgicos, destacando como diagnósticos clínicos, shock hipovolémico y séptico, conducentes a una falla multiorgánica, fractura de pelvis y trauma abdominopélvico, que en base a esos antecedentes se estableció como causa de muerte ***falla multiorgánica, como causa inmediata, y las causas originarias corresponden al traumatismo abdominal pélvico debido a un hecho de tránsito.***

A requerimiento de la fiscalía indicó que realiza autopsias desde el año 2013, y que respecto de esta se tomó fotografías.

Se le exhiben de los otros medios de prueba, las siguientes fotografías:

- 1.- Indicó que corresponde al rostro del fallecido de nombre Marlon Ortega
- 2.- Indicó que se observa el plano anterior del cuerpo, del hemicuerpo superior, donde se aprecian algunos algodones en las punciones, se aprecia la incisión quirúrgica en abdomen y algunas lesiones también en el abdomen, algunas escoriaciones.
- 3.- Señaló que corresponde al hemicuerpo inferior, el plano anterior, donde también se observan algunas escoriaciones y algunas zonas que presentan fenómenos de putrefacción, también alteraciones por el tiempo transcurrido después del fallecimiento.

- 4.- Dijo que corresponde al plano posterior del cuerpo, donde destaca principalmente en el muslo izquierdo, la parte posterior escoriaciones pardo-rojizas.
- 5.- Es una fotografía con mayor aumento la zona donde presentaba la intervención quirúrgica y se observan algunas lesiones presentes en las partes laterales del abdomen, es decir, los flancos y, además, las partes de las fosas ilíacas del abdomen representan escoriaciones.
- 6.- Es una fotografía con mayor detalle de la zona quirúrgica.
- 7.- Esa fotografía muestra cuando ya se retiró la cobertura que presentaba y ya se observa el contenido abdominal, vísceras abdominales.
- 8.- Esa fotografía corresponde a incisiones que presentaba en los muslos con punto de sutura.
- 9.- En esa zona, del muslo presentaba unas incisiones de un centímetro aproximadamente con punto de sutura.
- 10.- También son fotografías de incisiones quirúrgicas.
- 11.- Corresponde a la zona de la fosa iliaca izquierda del abdomen donde se observan algunas escoriaciones rojas oscuras.
- 12.- Indicó que corresponde a la cara lateral derecha donde se observan escoriaciones del flanco derecho, fosa iliaca derecha y el rumbo derecho.

Le pidió que reiterase la causa de muerte, e indicó que la causa inmediata de la muerte fue una falla multiorgánica, provocada por el shock hipovolémico por la pérdida de sangre y shock séptico por la infección que presentó por la lesión a nivel intestinal, y que la causa originaria de la muerte es el traumatismo abdominopélvico por un hecho de tránsito.

Que, en relación al fallecimiento de Marlon David Ortega Ramos, se hizo lectura resumida del **certificado de defunción**, en el que se indica, fecha de nacimiento 17 de septiembre de 1994, masculino, fecha de defunción 30 de mayo del 2022, a las 9.35 horas, lugar de defunción independencia.

Que, por otro lado, se incorporaron los **antecedentes clínicos** de los que dio cuenta la perito tanatóloga, esto es, **informe estadístico de ingreso hospitalario** del Hospital de Urgencia y Asistencia Pública, ex Posta Central, hojas de evolución, hospitalización, en la cual se indica que ingresó por atropello por transacción contra otro vehículo, que se inició manejo con ac tranexámico se realiza TAC, inestable de pelvis, líquido libre a nivel abdominal neumoperitoneo que puede estar en contexto perforación de visera hueca y sangrado de rama Ali, vejiga colapsada sin poder descartar rotura, además, luxa fractura de saco fractura parcialmente desplazada del Ala Iliaca izquierda, fracturas multifragmentadas desplazadas de ambas ramas iliopubianas e isquiopubianas fractura de apófisis transversa derecha y apófisis espinosa de vértebras lumbares, agrega ingreso a pabellón para cirugía y posteriormente el día 30 de mayo de 2022 se constata fallecimiento a las 9.35 horas, les avisan a los familiares que logran estar con el paciente durante el fallecimiento. Lo anterior se complementa con el **dato de atención de urgencia**, O1766839UU001 de fecha 27 de mayo de 2023, que indica paciente traído por SAMU, atropello Transantiago, atrición contra vehículo menor, se refiere no sentir las pernas, se pasa a recuperador, consciente pálido, no se palpa pulso radial, paresia de las extremidades inferiores y se establece pronóstico médico legal provisorio, grave, fecha de llegada 27 de mayo del 2022 a las 9.31 horas, se contemplan los distintos exámenes que se le realizaron.

Se dio cuenta del resultado del **informe de alcoholemia** número 13, SCL08-10-685-22, de fecha 8 de junio del 2022, respecto del occiso Marlon David Ortega Ramos, resultado 0,00 gramos por litro de alcohol en la sangre, perito ejecutor, química farmacéutica Nancy Fuentes Barriga, del Servicio Médico Legal y del **informe toxicológico** número 13, SCL-TOX 2046 del 2022, es T5377-5379-22, respecto de Marlon David Ortega Ramos, se señalan las muestras recibidas en los análisis preliminares se señalan presuntos positivos de benzodiazepina y metadona el análisis confirmatorio de droga, abuso de fármacos habituales señala midazolam sobre LC alfa-hidroxi-mildazolam positivo metadona no detectado, firma Valesca Jara Saavedra, químico en farmacéutico.

Finalmente, en relación a la constatación del fallecimiento de don Marlon Ortega Ramos, declaró don **Manuel Antonio Fuentes Poza**, suboficial mayor de carabineros quien refirió el día 30 de mayo del 2022 se encontraba de segundo turno en la población, en el sector de la primera comisaria, cuando recibieron un comunicado, para que se trasladaran a la ex Posta Central a verificar el fallecimiento de una persona, ocurrido el día 30 de mayo. Indicó que el lugar se entrevistó con la persona encargada, quien indicó que esa persona ingresó el día 27 de mayo, por un accidente de tránsito y que había fallecido el día 30 de mayo a las 9.35 horas.

A requerimiento del Ministerio Público indicó que la persona fallecida tenía apellidos Ortega Ramos y que supieron por los antecedentes que le indicaron en la posta central, que el fallecido venía de un accidente de tránsito, ocurrido en Avenida Matta con San Diego, razón por la que llamaron a la 4° comisaría, toda vez que es su sector territorial, unidad en la que ya existía un parte policial por un accidente de tránsito por atropello que había participado el occiso, ocurrido el día 27 de mayo del año 2022, que eso también lo informaron a la fiscalía centro norte, y también tomaron contacto con un hermano de la persona fallecida y le consultaron si sabía o no de la situación, manifestando que estaba en conocimiento y que había hecho una denuncia en la 4° comisaría.

2.- Que, además, fue un hecho pacífico y no controvertido que el día **27 de mayo de 2022**, **Pablo Alfonso Reyes Ponce conducía la micro del Transantiago recorrido 507E Placa Patente GCBC-96, Marca BYD, modelo K9FE, año 2019, color rojo, por Av. Manuel Antonio Matta en dirección al oriente por la 1era pista exclusiva de buses**, al llegar a la intersección de calle San Diego, comuna de Santiago.

OCTAVO: ELEMENTOS DEL TIPO PENAL, ASPECTOS CONTROVERTIDOS. El hecho imputado por los acusadores corresponde al delito de **Homicidio Simple (artículo 391 N°2 Código Penal)**: el cual requiere: a) Dar muerte a una persona, b) Actuar con dolo directo o eventual. En este caso, se imputa haber causado la muerte mediante atropello de MARLON DAVID ORTEGA RAMOS.

Fallecimiento que, **en concepto de la defensa** fue un hecho producido por **imprudencia temeraria de la víctima**, o bien con por un actuar negligente de su representado, lo que daría lugar a que el hecho sea recalificado como **homicidio culposo o cuasidelito de homicidio**.

NOVENO: VALORACIÓN DE LA PRUEBA: SISTEMA DE VALORACIÓN APLICABLE: De conformidad con lo dispuesto en el artículo 297 del Código Procesal Penal, el tribunal debe valorar la prueba con libertad, pero sin contradecir los principios de la lógica, las máximas de la experiencia y los conocimientos científicamente afianzados. Este sistema de sana crítica implica que el tribunal debe expresar las razones que fundamentan sus conclusiones, haciéndose cargo de toda la prueba producida, incluso la desestimada.

Que en ese sentido y con el propósito de acreditar el hecho propuesto en la acusación, y la tesis de la defensa, el Ministerio Público la parte querellante y defensa, rindieron las siguientes pruebas, entre las que cabe relevar en primer término el testimonio de don **Raúl Patricio Naranjo Ramírez**, quien, y tal como se destacó en el veredicto, fue testigo presencial de los hechos, y, además, grabó el hecho con una cámara que mantenía en el vehículo que iba conduciendo.

Dicho testigo señaló que el día de los hechos iba manejando su vehículo, en el que tiene cámaras las que registraron todo, que se topó justo con un altercado, entre un vehículo y un bus, que el vehículo se detuvo detrás de un bus rojo, y que él iba manejando detrás de un camión porta vehículos, por lo que pudo presenciar el accidente, viendo cuando el muchacho le dio dos golpes al vidrio del piloto del autobús y ese bus giró los neumáticos hacia muchacho y le tiró el bus encima y piensa que el chofer del bus no vio al camión con los vehículos, pero que la intención del chofer del bus fue tirar la micro encima del joven, justo cuando iba pasando el camión, quedando el joven aplastado contra el camión.

Agregó que ese viernes, venía desde el Parque O'Higgins, que es donde ingresa a la pista de buses, rumbo a su trabajo, que generalmente vira en Nataniel Cox, en la primera avenida hacia el sur para su trabajo, pero ese día esa calle estaba bloqueada, que por eso siguió derecho por avenida Matta, hacia el oriente, por la pista de buses, cuando se topó con este accidente, que lo vio a una cuadra, antes de llegar a San Diego.

A requerimiento de la fiscalía indicó que mantiene cámaras de seguridad, en caso de robo, por accidentes, o por cualquier altercado que pase en las calles, dado que esa cámara graba, que, si le tocan la bocina fuerte se actica, o si él frena fuerte también, que la mantiene por colisiones o por malos entendidos con peatones, dado que la cámara está grabando siempre

Reiteró que, ese día vio a una persona golpeando la ventana al conductor y lo hacía con sus puños, con los puños de las manos, y fue en esos momentos que el conductor del bus giró hacia donde estaba la persona, cuando justo iba pasando la grúa.

Le consulta ***¿Qué pasó después?*** Señaló que luego atravesó su vehículo delante de la zona de cruce de peatonal, frente al bus y vio que la gente estaba increpando al chofer del bus porque movió el bus y volvió a girar los neumáticos hacia la derecha, y las personas se pusieron al lado del conductor para sacarlo del volante, que se bajó de su auto a ver a la víctima y se encontró con la señora de él ahí, a quien le dejó su número de teléfono porque en su vehículo grababa, que volvió a su auto a bajar la grabación en el celular, pero era muy pesada, que lo gente lo empezó a increpar porque estaba en la zona peatonal, y pensaban que estaba involucrado en el accidente.

Le pregunta ***¿Y por qué le cruzó usted su vehículo al bus?*** Indicó que lo hizo para que el bus no se fuera, porque siempre su intención fue arrancar que por eso atravesó su vehículo delante del bus.

Le consulta ***¿En qué condiciones estaba lesionado?*** Señaló que estaba tirado en el suelo, que no se podía parar, que de la mitad de su cuerpo para abajo no lo podía mover, que su teléfono se lo dejó a la señora y a seguridad ciudadana, ya que estaba a 2 cuadras, y lo dejó para entregar la grabación de lo que había visto.

Se exhiben otros medios de prueba 16: indica que la fecha es 27 de mayo de 2022, a las 8:36 horas, que está en el parque O'Higgins, que se ve el puente, que va a bordo de su auto, que ahí

se ve que va la grúa por avenida Matta al oriente, por la segunda pista, que el iba detrás de la grúa que fue con la que impactó el bus a la persona, que en esa esquina es donde siempre vira a su trabajo, pero no pudo, así que continuó detrás de la grúa. Aclaró que esa grabación la bajó en el computador, que por eso sale sin audio; que luego por el lado de la grúa, se ve el vehículo que está detrás del bus – el que apuntó en la sala de audiencia, mientras se reproducía el video- que ahí se ve cuando el muchacho corrió por el lado del bus y le pegó dos combos al bus, y ahí el bus giró los neumáticos y le tiró la micro, que cree que no se percató que iba la grúa, porque le pegó contra la grúa justo ahí, y el muchacho quedó al medio, entre la grúa y la micro; que luego se bajó la señora del muchacho, a tomarlo con otra persona, pero les dijo que no lo moviera, y que fue en ese momento que se cambió de pista a la siguiente pista izquierda y se atravesó delante del bus.

Se exhibe el segundo video de otros medios de prueba 16: señaló que se ve el muchacho que quedó tirado, se ve cuando se adelantó para quedar delante del bus, porque el chofer movió los neumáticos a la derecha, y a la que gente que increpaba al chofer, que ahí está la señora del muchacho, también se ve un joven con un perro, que sacan del volante al chofer, se ve cuando pide la pasada para pasar adelante, que el muchacho que estaba en el suelo estaba consciente, que lo querían levantar, por eso les gritó que no lo levantaran, que se ven los autos estacionados al fondo, que eso es cruzando San Diego, lejos, que cuando se atravesó con el auto, se cortó la grabación porque cortó el contacto.

Que antes de eso se ve al fondo la grúa que se detuvo al lado del taxi, que no sabe si se bajaron de la grúa, pero frenó y después siguió su rumbo, porque en otras grabaciones sacaron la patente de la grúa, que venía atrás, ya que las dos iban al mismo taller

Se exhibe un tercer video de otros medios de prueba 16: se ve cuando la grúa se detuvo y después se fue.

Le consulta **¿Recuerda cuánto tiempo estuvo la persona en ese lugar?** Indicó que estuvo en el lugar hasta cerca de las 9:5 horas, que luego se fue porque entra a su trabajo a las 9 del trabajo, que, además, se fue porque estuvo tratando de bajar el video dentro de su vehículo, pero el internet no se lo permitió, que por eso se fue a la oficina a bajarlo en el computador y se avisó a la señora, porque el video era tan pesado que no se podía mandar por correo, que por eso lo fueron a retirar a su casa después, un teniente de carabineros, con quien declaró, que no recuerda si eso fue el mismo día o al día siguiente, pero sí que fueron a su domicilio.

Le pregunta **¿Usted supo si había fallecido o no la persona? ¿Cuándo se enteró?** Indicó que el día lunes se enteró, por ese día de la televisión lo andaban buscando del canal 7, 9 y 11, por el video.

Le consulta **¿Usted vio una pelea anterior entre el chofer del bus y el fallecido?** Señaló que eso no lo vio, que solo vio el accidente

A requerimiento de la parte querellante indicó que la agresión del peatón al bus no fue más de 5 minutos, que fueron dos golpes.

Le consulta **¿Qué vehículo invade el carril de los vehículos que están involucrados?** Indicó que la grúa iba por una pista que no le correspondía, pero el bus giró los neumáticos a la izquierda, que el bus fue el que invadió el carril que sigue. Añadió que la grúa iba siempre por ese mismo carril.

Por último, indico que para seguir por Avenida Matta el bus tenía espacio más adelante, como 40 o 50 metros.

A instancias de la defensa señaló que el muchacho que bajó del auto se paró al medio de esas 2 pistas, de buses y que, a esa hora de la mañana, no hay tanto tránsito, que no se forma taco, que hay vehículos, pero no se hace taco que el tránsito es fluido.

Le consulta ***¿Usted sintió peligro por la persona que lo podían pasar a llevar con otro vehículo?*** Indicó que no, porque iba más atrás, y no alcanzó a pensar nada, que lo vio parado ahí, que vio el altercado.

Le pregunta ***¿Y usted señaló que la grúa se arrancó?*** Indicó que la grúa cruzó se detuvo y se fue.

Aclaró a petición del tribunal que el muchacho al momento de los hechos estaba al medio de las 2 pistas de los buses, a la izquierda del bus.

Es dable destacar que este testimonio resultó creíble, coherente y coincide con las imágenes de la cámara captadas por el vehículo que conducía el testigo y de las que el tribunal se impuso directamente, y que permitieron, como se indicó reconstruir el momento exacto en que se producen en los hechos, en forma secuencial y epistemológica.

En el mismo sentido declaró doña **Jinexy Luismar Ziems Arévalo**, quien indicó que es venezolana, y que vivió con Marlon 3 años, que eran pareja, porque ella era vendedora en Estación Central y Marlon tenía un puesto frente a la tienda, que Marlon dejó un hijo chileno de 7 años, pero que no vivía con él, sino con la madre del niño. Que, en cuanto a los hechos, todas las mañanas Marlon la llevaba en la camioneta a donde trabajaba, que salían a eso de las 8, porque vivían muy retirados de la empresa, que está en Ñuñoa, que ese día iban por avenida Matta, que delante de ellos iba una micro, que hizo como un mal movimiento, que casi les dio que su pareja tuvo esquivar, porque les iba a dar por la puerta de ella, que Marlon alegó por eso, que ella le pidió que se calmara y que recordara cómo son las micros, que no tienen cuidado, pero Marlon le dijo *“pero mira que nos van a atropellar que pasa al carril de ellos, sin ni siquiera poner dirección”*, que la micro como que se adelantó a ellos, que Marlon bajó el vidrio y le gritó *“ten cuidado, no estás viendo que estás manejando, que eres pasajero”*, que ella le insistía que se calmara, cuando de repente más adelante en la parada de la micro, la micro se estacionó y su pareja se estacionó detrás de la micro, que dijo *¿Qué vas a hacer?*, espérate, porque ella en los tres años que vivió con él, nunca vio violencia, que nunca lo vio pelear, que por eso nunca se imaginó que iba hacer algo mal, que ella se quedó en la camioneta, y Marlon se bajó, que no fueron más de no 4 o 3 minutos, cuando vio que la micro hizo como movimiento, como que había chocado, que no sabía que estaba pasando, porque no estaba viendo hacia adelante, pero escuchó un golpe muy duro, por lo que se bajó corriendo, asustada que vio a Marlon tirado, el vidrio partido, que no entendía nada, que estaba desesperada, que le decía al chofer que estaba pasando, que era lo que había hecho, pero el chofer de la micro no se bajó a prestar ayuda, que movía una mano, como diciendo que ella era loca.

Agregó que, con la desesperación no llamó a la ambulancia, porque no sabía que hacer, que llamó a su jefe, y al lugar llegó mucha gente, incluso llegó una persona que estaba con un perro, que le dijo cosas al de la micro; que Marlon le decía me estoy muriendo llama a mi papá, que le pedía que lo ayudara a pararse, ya que sabía que no podía pararse. Que, en esos momentos se acercó un

señor que le dijo que había grabado lo que pasó, que como ella estaba desesperada, le dio su número, que ahí llegó su jefe, la ambulancia en la que no la dejaron ir, que se fue al hospital, y estando allí como a la media hora le escribió el señor que tenía el video, que le pidió que se los mandara y no pasaron 40 minutos, más o menos, cuando se los envió que eran largos y los vio afuera del hospital y ahí supo lo que había pasado.

A requerimiento de la fiscalía se le consultó **¿Cuánto tiempo antes de la esquina donde se produce el accidente partieron los problemas?** Indicó que no sabría decirlo, porque no es buena con las direcciones, pero fueron como 3 cuadras antes, que el problema fue porque la micro casi les pegó por la puerta de su lado, que eso lo hizo 2 veces la micro, que cuando Marlon le gritó al de la micro, el de la micro se hizo el loco. Que cuando Marlon se bajó del auto, que estacionó detrás del bus, ella solo vio que se bajó, y que se fue por el lado de la calle, donde está la ventana de la micro del bus, que ella no vio lo que pasó porque estaba en la camioneta.

Le pregunta **¿Cómo supo del accidente entonces?** Señaló que lo supo por los videos, que solo se bajó de la camioneta cuando sintió un golpe muy duro, que no entendía en esos momentos que la gente decía que había sido la grúa que estaba adelante, que la gente dijo muchas cosas, pero que cuando vio el video, entendió lo que había pasado.

Le consulta **¿Cuánto tiempo estuvo hospitalizado Marlon?** Indicó que fue entre el día 27 de mayo y el 30 falleció, que estuvo todos los días allí, día y noche, que no pudo hablar con él, que llamó a su suegro para que hablara con el doctor, quien les dijo como estaba Marlon quien salió de una operación muy delicada, después de la cual nunca más pudo hablar con él.

Reiteró que, el señor le mandó los videos, por él se le acercó cuando esto ocurrió y le dio su número, que esos videos después se los pasó al abogado.

A instancias de la defensa reiteró que ese día iban por avenida Matta hacia Ñuñoa, derecho y que no recuerda si iban por la pista de los buses, que cree que la primera pista es de buses.

Le consulta **¿Y esa pista tiene tachas para que los autos particulares no ingresen?** Indicó que los tiene hasta un cierto límite, cuando vas a cruzar a una cuadra o algo, que ese día el bus iba a la derecha por la pista de los buses

Le indica que en su declaración dijo que cuando Marlon se bajó y no se imaginó que él haría algo malo, le pregunta **¿A qué se refiere con que él haría algo malo?** Señaló que es porque todo el mundo busca algo, que si una persona se baja no es porque va a hacer algo malo.

Le consulta **¿El auto de ustedes tuvo algún daño?** Señaló que no, solo fueron sustos.

Le indica cuando Marlon se bajó del auto y se fue caminando por la calle, le pregunta **¿Circulaban vehículos a esa hora ahí?** Indicó que sí, pero no había mucho tráfico.

Le consulta **¿Es peligroso caminar por la calle?** Señaló que un debe estar consciente de por dónde caminar y Marlon no se iba a meter en el medio de un auto. Que Marlon caminó por la calle, y no por la vereda.

Le pregunta **¿Usted pudo observar cómo estaba atrás de la micro y si la micro estaba dejando pasajeros, recogiendo gente?** Indicó que no se percató, y que tampoco sabe que luz tenía el semáforo.

Reforzando lo dicho por la testigo, presto su declaración don **Johannes Ortega Ramos**, colombiano, quien indicó que es el hermano mayor de Marlon, quien vivía en Chile hace 7 años, y

dejo un hijo, que el día que su hermano falleció estaba en la ducha cuando supo del accidente, que, por eso, se fue a la Posta Central, donde le informaron todo lo que había sucedido y le suministraron unos videos, por lo que decidió ir al lugar de los hechos, para ver qué pasaba. Que, al llegar al lugar, vio el vehículo detenido en el paradero y a dos carabineros, a los que se acercó y les preguntó que pasaba, que también les dijo que era el hermano de la víctima, que en esos momentos la persona que estaba sentada en el paradero, que era el conductor se le acercó a increparlo, diciéndole que su hermano le había roto los vidrios con un palo; que le respondió que era un mentiroso, que uso palabras inadecuadas, y les pidió a los carabineros que lo alejaran, porque lo estaba incitando a agredirlo, y decidió mostrarle el video a los señores de Carabineros, quienes inmediatamente cambiaron la connotación de lo que ellos estaban haciendo, porque entendían de acuerdo a lo que la persona del bus decía, que su hermano había cogido un palo y la había roto el vidrio, pero eso no fue lo que sucedió, que luego fue a la comisaría a poner la denuncia.

A requerimiento de la fiscalía, indicó que los videos, los tomó una persona que conducía por la ruta y tenía una cámara en su vehículo, quien contactó a su excuñada y le suministró los videos, que cuando llegó a la posta central se los mostraron.

Le consulta ***¿A qué hora llegó usted más o menos al lugar de los hechos?*** Indicó que no lo recuerda con exactitud, pero fue entre las 10 a 11 de la mañana, que ese día declaró en la estación de carabineros, en donde mostró los videos.

Le pregunta ***¿Usted supo qué había pasado con el chofer ese día?*** Indicó que entiende que le hicieron unos procedimientos de alcoholemia y lo detuvieron, pero no supo más.

A requerimiento del querellante dijo que ese día supo que esto pasó, porque el bus había hecho unas maniobradas bruscas en varias ocasiones y eso generó que su hermano se bajara del vehículo e increpara al chofer, por esa actitud al conducir, ya que la vía es de todos, a pesar de que haya una señalización que diga que es uso exclusivo, muchas veces se necesita pasar para un lado y se hace uso de esa vía, que entiende que eso motivo la riña.

Reiteró que, cuando llegó al lugar el chofer decía que su hermano le había hecho eso, que le había roto los vidrios con un palo, cuando en realidad no fue lo que pasó, que por eso les mostró a los carabineros el video, que desvirtuaba lo que el chofer decía, que, si no hubiesen tenido la suerte divina de que una persona grabara todo con la cámara, no se habría aclarado, por eso el video fue una prueba clave.

A instancias de la defensa indicó que el chofer, se le acercó a él de forma agresiva, cuando se identificó como el hermano de Marlon David Ortega, a decirle que su hermano le había pegado al vidrio con un palo, que por eso le dijo con malas palabras que se alejara y le solicitó a los Carabineros, que lo alejaran porque lo agredió verbalmente.

Le consulta ***¿Usted sabe si el chofer prestó declaración?*** Indicó que no lo sabe.

En cuanto al procedimiento policial adoptado el día de los hechos declararon don **Gamaliel Luis Cabezas Rivera** y doña **Odet Silvia Pávez Vargas**. **Que en cuanto a determinar si el hecho se trataba o no de un accidente de tránsito**, concurrió al sitio del suceso el perito de la SIAT, don **Carlos Eduardo Figueroa Gómez**, quien trabajo el sitio del suceso con el perito planimétrico don **Guillermo Humberto Sanzana Fernández**. Por último, y al como lo destacaron en sus alegatos las partes acusadoras, se realizó una reconstitución de escena, con fecha 25 de mayo

de 2024, a solicitud de la defensa, la que estuvo a cargo del perito de la SIAT don **Cristian Alejandro Cares Arteaga**, en compañía del perito planimétrico don **Claudio Leonel Inay Guerreo**.

Fue así como don **Gamaliel Luis Cabezas Rivera**, cabo 1° de carabineros expuso ante el tribunal que recuerda que el día 27 de mayo del año 2022 se encontraba de servicio de primer turno, acompañado del cabo 1° Odet Vargas, y fueron derivados por la Central de Comunicaciones, a avenida Matta con San Diego, a verificar un procedimiento de accidente de tránsito. Que en el lugar se entrevistaron con el conductor del bus del Transantiago de nombre Pablo Reyes Ponce, quien manifestó que conducía el vehículo de locomoción colectiva por avenida Matta, en dirección al oriente, esperando dado que el semáforo se mantenía en rojo, y que en ese momento se acercó una persona caminando por la calzada y le golpeó con golpes de puño el vidrio del conductor, y que en ese momento pasó un camión, por la segunda pista de circulación en dirección al oriente y atropelló a la persona que golpeó el vidrio, por lo que se quebró el vidrio y la persona quedó lesionada en la calzada. Agregó que, posteriormente llegó el SAMU quien trasladó al lesionado a la Posta Central, en donde se mantenía grave, con fracturas; por lo que ellos realizaron el procedimiento, entrevistaron a algunos testigos, tomaron algunas declaraciones y posteriormente el lesionado fue identificado como Marlon Ortega Ramos.

Añadió que, luego al sitio del suceso llegó el hermano de la víctima, quien exhibió un video que le había dado otro conductor, que se transitaban en el momento del accidente, en el cual se observaba específicamente que la persona se acercó al bus y el conductor del bus lo atropelló y que fue en ese momento que pasó el camión y lo apretó contra el bus. Explicó que en el video se ve que el bus lo viró hacia la izquierda, ahí pasó el camión y lo atropelló, quedando el lesionado en la calzada, y que posteriormente el camión continuó en dirección al oriente.

A requerimiento de la fiscalía indico que el chofer siempre vio a la persona que se le acercó a la máquina, indicando que pasó la grúa y atropelló a la persona que se mantenía en la calzada cuando le golpeaba el vidrio.

Le consulta **¿Y esa versión ustedes la descartaron con el video?** Indicó que sí, que precisamente la descartan cuando vieron el video, en el cual se veía cuando el conductor de la micro atropella a la persona, porque viró a la izquierda y justo pasó el camión y lo apretó. Añadió que ese día llegaron al lugar ceca de las 10 de mañana, y que con quien se entrevistaron primero fue con el chofer de la micro; y que luego de observar el video procedieron a la del conductor del bus y se realizó el procedimiento, se le tomó el alcotest y la alcoholemia, y el primero era 0,0 gramos de alcohol, y mantenía toda la documentación al día, quien pasó a control de detención al día siguiente, y que ellos agregaron en los antecedentes del parte el video que observaron; que al lugar concurrió personal de la SIAT, que ese personal entregó la casusa basal del accidente.

Se le exhiben de otros medios de prueba N°14, 2 videos:

- 1.- Indicó que ese es el video que les mostró el hermano de la víctima, en el cual se observa, específicamente cuando el chofer del bus le echó la micro encima a la víctima, lo atropelló y como pasó la grúa y lo apretó, quedando la víctima entre los dos vehículos, lesionado.
- 2.- El segundo video se ve a la víctima tendida en la calzada, lesionada, y a su esposa, la femenina que está increpando al chofer del bus. Indicó que le tomaron declaración a la esposa de la víctima,

quien se encontraba muy afectada, ya que la víctima ya había sido trasladada a la posta central, dado que tenía fracturas de gravedad.

Que, en cuanto a la declaración de la esposa de la víctima, ella señaló que ese día se desplazaban por Avenida Matta del Oriente, y el conductor de la micro comenzó a hacer cambios de pista sorpresivos, y que eso fue lo que produjo el altercado entre ambos, -el chofer del bus y la víctima-, que eso había ocurrido unas cuadras más atrás.

A requerimiento de la querellante indicó que en el video se observa en el bus la luz de intermitente hacia la izquierda y la luz de freno activa, pero no se ve muy claro.

A instancia de la defensa se le indica que la persona fue atropellada, le pregunta **¿Se corroboró que el bus pasó sobre la persona?** Indicó que no se corroboró eso, se corroboró que el bus viro hacia la izquierda, atropelló a la persona y posteriormente pasó el camión y también lo atropelló.

Le pregunta **¿El bus lesionó al peatón previo al camión?** Indicó que el bus lo atropelló y después lo atropelló el camión que iba por la misma dirección, que el peatón estaba ubicado en la pista de tránsito.

Le consulta **¿Pueden los peatones estar en la pista de tránsito?** Señaló que no, y eso es riesgoso y que ese viernes había bastante tránsito.

Le pregunta **¿Luego del paradero que está en Matta cruzando San Diego se estacionan vehículos?** Indicó que esa zona no está habilitada para eso, pero infringen la ley y lo hacen. Que las pistas en donde ocurrió el hecho son de solo buses y no deben circular por ellas los autos particulares.

Le consulta **¿Usted sabe si se hizo alguna diligencia para buscar al camión?** Indicó que eso lo hizo el personal de la SIAT.

Le pregunta **¿Usted cuando llegó al lugar, se encontraba el conductor del camión?** Señaló que no, que por el video sabe que este continuó su marcha, luego del accidente al oriente y se retiró del lugar.

En un sentido similar depuso doña **Odet Silvia Pávez Vargas**, cabo 1° de carabineros quien indicó que ese día se encontraba de servicio primer turno, en compañía de otro funcionario y alrededor de las 10 de la mañana fueron derivados a avenida Manuel Antonio Matta, esquina en San Diego, por un accidente de tránsito. Que, al llegar al lugar se entrevistó con Pablo Reyes Ponce, quien señaló ser conductor de una micro de Transantiago y manejaba -de poniente a oriente- por avenida Matta, y al llegar a San Diego se enfrentó al semáforo y en ese instante fue que un sujeto empezó a golpearle la ventana del conductor, costado izquierdo, y a gritarle improperios, razón por la cual pasó a segunda pista de circulación, por donde pasó un camión que atropelló a esa persona, y que él se bajó del bus y le prestó auxilio y llamó a la ambulancia.

A requerimiento del Ministerio Público indicó que esto ocurrió el día 27 de mayo del 2022, y que esa oportunidad estaba con el cabo 2° Gamaliel.

Le consulta **¿Sabe a qué hora ocurrió el hecho?** Indicó que eso había sido a las 8.30 de la mañana.

Añadió que, luego realizaron las diligencias, que sacaron fotografías, recopilando los antecedentes y se en esos momentos llegó un familiar de la víctima, el hermano, quien les exhibió un

video en donde se apreciaba el accidente de tránsito, - se ve que el conductor de la micro inició la marcha hacia la segunda pista de circulación y atropelló al peatón- y en ese mismo instante se provocaron daños en el bus que atropelló al peatón y la víctima cayó al piso, que por eso se procedió a la detención del señor Pablo Reyes Gómez. Aclaró que, el hermano de la víctima llegó al lugar cerca de las 10 y 50 horas, y se llamaba Johannes Ortega Ramos, puntualizando que ese video lo acompañaron a la causa en la bitácora y se envió a la fiscalía.

Le consulta *¿Qué otras diligencias realizaron ustedes?* Indicó que verificaron las cámaras que había en el lugar, pero en realidad no se apreciaba nada, además, en el video que llevó el hermano de la víctima todo estaba muy claro, Que, también le tomaron declaración a la pareja de la víctima, quien dijo que ese día ella iba en compañía del Marlon, por Matta hacia el oriente y al llegar a esa intersección, Marlon descendió del auto, a increpar al conductor de la micro, y después sintió un fuerte ruido, que fue a ella a quien una persona le envió el video, y ella se lo pasó al hermano de la víctima.

Le pregunta *¿El conductor tenía licencia de conducir?* Respondió que sí, que conducía con licencia clase A3, que esa es la licencia para conducir buses, la que estaba vigente y era en la municipalidad de Puente Alto. Que al chofer se le hizo la alcoholemia en un consultorio; y que luego por instrucción de la fiscalía al lugar concurrió personal de la SIAT.

Como ya se señaló al sitio del suceso, por instrucción del Ministerio Público concurrió personal de la SIAT, don **Carlos Eduardo Figueroa Gómez**, quien trabajo el sitio del suceso con el perito planimétrico don **Guillermo Humberto Sanzana Fernández**.

De este modo don **Carlos Eduardo Figueroa Gómez**, el capitán de carabineros, oficial investigador de la SIAT, dio cuenta al tribunal del informe pericial elaborado a raíz de este hecho y de las conclusiones a las que pudo arribar, señalando que día 27 de mayo del año 2022, concurrió a investigar un accidente en la calzada sur-suroriente de la avenida Manuel Antonio Matta, próximo a calle San Diego, en la comuna de Santiago, que allí no se encontraba el bus que había participado en accidente, sino que estaba en la empresa Metbus, por lo que se solicitó que concurriera al sitio del suceso; y a su vez, el peatón se encontraba siendo atendido en un centro hospitalario. Indicó que se le tomó declaración al participante 1, -don **Pablo Reyes**, conductor del bus- quien dijo que circulaba por la primera pista de circulación de la avenida Matta, realizando un recorrido de Transantiago, cuando en forma alterada llegó una persona que comenzó a golpear el vidrio del lateral izquierdo del bus, gritándole “desgraciado, asesino”, por lo que se descontroló, y reinició la marcha, en maniobra de viraje hacia la izquierda, sin poder verificar la segunda pista, atropellando **al peatón** (participante 2), en los momentos en un camión que se desplazaba por la segunda pista de circulación de la avenida Matta, el cual participó en el hecho investigado, según esa declaración. Que dicho conductor, además, señaló que previamente tuvo una discusión o altercado, le había dicho a la víctima, que esa era una pista de solo buses.

Agregó que, continuando con las diligencias del sitio de suceso, se pudo constatar que la calzada sur-suroriente de la avenida Manuel Antonio Matta, consta con dos pistas de solo buses y dos pistas para vehículos particulares. Que por otro lado se efectuó un peritaje mecánico al bus involucrado, el cual no tenía desperfectos mecánicos, que influyeran en la causa del hecho y que para ubicar al conductor del camión, esto es -al tercer involucrado en el hecho-, se hizo un

levantamiento de una cámara de la farmacia Cruz Verde, que se encuentra en el cruce de la avenida Matta con calle San Diego, mediante cadena de custodia y fue analizada en el informe pericial, y se visualiza la zona de impacto entre el bus, el peatón y el camión, específicamente en las pistas de solo buses de la calzada de la avenida Matta. En ella se ve al bus del Transantiago y que un vehículo se situó detrás del bus, del que descendió el conductor y fue corriendo hacia la micro, que, en esa videograbación, se pudo visualizar al camión que transportaba vehículos nuevos, por lo que concurren a una concesionaria, cercana al sitio del suceso, de la marca Peugeot, en donde se entrevistó a la encargada de ventas, quien dijo que en horas de la misma mañana había recibido unos vehículos con daños en su lateral derecho y otorgó el nombre del conductor del camión Alexander Soto y un número de teléfono; a quien ubicaron en la comuna de La Florida, en donde se le tomó declaración y se realizó el peritaje al camión, como también a uno de vehículo nuevo que transportaba este camión, el que tenía daños a raíz del siniestro vial.

Añadió que, se tuvo la información que un testigo, el señor Naranjo, quien se desplazaba a detrás del camión, había grabado el hecho. En ese video se pudo observar que una persona va por el lateral izquierdo de la estructura del bus, en dirección hacia el conductor, corriendo, y ese peatón dio un golpe de puño en contra de la ventana, y también se vio el movimiento que realizó el bus de viraje hacia la izquierda, hacia el peatón y se produce una compresión del peatón entre las estructuras del bus y el camión.

Es por esto, y a raíz de las diferentes declaraciones tomadas del participante (1), don Pablo Reyes, de la pareja del peatón (2), don Marlon Ortega, quien señaló que hubo un altercado anterior al hecho investigado, y que a raíz de ello fue que peatón(2), descendió de su móvil, se dirigió al tercio anterior del lateral izquierdo de la estructura del bus, específicamente a la ventana del conductor del bus, momentos en los que el conductor del bus, reinicio, en maniobra de viraje del bus, fue que se determinó que el hecho no era un accidente en el tránsito, dado que no se enmarcaba en un suceso eventual o indeseado, que son elementos claves en las diferentes definiciones de lo que es un accidente en el tránsito, pudiendo determinar que el participante 1, don Pablo Reyes, en el bus que estaba en la primera pista de circulación de la calzada sur-sur-oriente de la avenida Manuel Antonio Matta, direccionado hacia el oriente-nororiente, en tanto el peatón 2, don Marlon Ortega, se encontraba en el tercio anterior del lateral izquierdo de la estructura del bus, en la calzada sur-sur-oriente de la avenida Manuel Antonio Matta, y el participante 3, Alexander Soto, conducía el camión por la segunda pista de circulación de la avenida Manuel Antonio Matta en dirección al oriente-nororiente, pudiendo establecer una **causa basal del hecho** investigado que el participante 1, don Pablo Reyes, reinició la marcha del bus en forma intencional en maniobra de viraje a la izquierda, en los instantes en que el peatón 2, se encontraba en el tercio anterior del lateral izquierdo de la estructura del bus, atropellándolo, para luego por proyección, originarse una compresión entre el bus y el camión en contra del peatón y a su vez una colisión entre la estructura de los autos (bus y camión)

A requerimiento del Ministerio Público indicó que lleva nueve años en la SIAT, que ha trabajado en Concepción, Santiago y actualmente en Temuco.

Reiteró que al ser entrevistado don Pablo Reyes él le señaló que antes del hecho, había tenido una discusión con la víctima, porque éste condujo en la pista solo buses, que no dijo en donde ocurrió eso, solo que fue metros antes, no habló de lugar específico.

Le consulta **¿Entrevistó al chofer del camión?** Indicó que sí, y el conducía un camión grúa en el que transportaba vehículos nuevos, que su nombre era Alexander Soto, el cual dijo que al llegar por avenida Matta, próximo a San Diego, vio al bus del Transantiago que se encontraba en un paradero y que había una persona en el lateral del bus a la altura del conductor, por lo que trató de hacerle el quite, pero cuando iba a la altura del bus, se produjo el impacto

Le pregunta **¿Usted descartó en sus conclusiones la responsabilidad del conductor del camión?** Indicó que se descartó su responsabilidad porque la causa detonante del accidente fue la maniobra que realizó el participante 1, -el conductor del bus-, quien reinició la marcha, en maniobra de viraje hacia la izquierda.

Le consultó **¿Para determinar esto, es relevante que el hecho haya ocurrido en pista solo de buses?** Indicó que no lo es, que aquello a lo más puede significar una infracción de tránsito. Agregó que, no le tomó declaración a la pareja de la víctima, que esa declaración la recabó el personal a cargo del procedimiento, que sí le tomó declaración al testigo Naranjo, quien tenía la grabación del hecho y que transitaba después del camión, quien mantenía una cámara frontal en su vehículo.

Se exhiben otros medios de prueba N°6, consistentes en fotografías de un video:

1.- Indicó que son fotografías que se agregaron al informe oficial y es un análisis de la video grabación, que en esa 1 imagen se ve el camión, el móvil 3, transportado a vehículos nuevos, que va por la segunda pista, que al centro de la imagen y al frente se puede visualizar el bus de Transantiago, que es el móvil 1, y también el vehículo detrás, del cual bajó el peatón, que es un vehículo color gris, estacionado detrás de la micro.

2.- Indicó que es consecutiva la imagen anterior, se ven los tres vehículos y la presencia del peatón a la altura del conductor del bus, específicamente en el tercio anterior del lateral izquierdo de la estructura del bus, que en las imágenes se ve que el color del semáforo es verde.

3.- Indica que se observa el momento del impacto entre el bus y el peatón.

4.- Es el momento entre el impacto y la compresión que se produce entre la estructura del bus y del camión, en contra del peatón, que ahí se ve que el bus sale de su pista, en maniobra de viraje a la izquierda

5.- Corresponde a otra cámara, y es una fotografía de la cámara que se obtuvo de la farmacia Cruz Verde, donde se visualiza que el bus se encontraba detenido en el paradero próximo al cruce de avenida Matta con Calle San Diego.

6.- Ilustra lo mismo de la imagen anterior, el bus del Transantiago detenido en la pista solo bus.

7.- Se ve la maniobra de viraje por parte del bus, como también la presencia del camión por la segunda pista de circulación.

Le consulta **¿El camión ya había pasado cuando se produjo el impacto?** Indicó que había pasado la parte frontal del camión, por la parte delantera del bus, que la compresión del peatón fue en la mitad del camión más o menos.

8.- Se aprecia donde por proyección quedó el peatón, después del accidente, como también, el lugar donde quedó el bus y el desplazamiento posterior del camión.

Le consulta **¿Qué relevancia tuvo esas imágenes de cámaras desde el punto de vista criminalístico?** Indicó que las imágenes de cámaras de la farmacia, no son tan claras, como las de la grabación del testigo, en las que si se pudo visualizar que los móviles que se desplazaban por la calzada de avenida Manuel Antonio Matta mantenían y que mantenían luz verde de semáforo, como también mantenían que había espacio para poder realizar el desplazamiento, o reiniciar la marcha, sin la necesidad de realizar una maniobra de viraje allí, dado que el bus tenía espacio suficiente para haber seguido por la misma pista, que en el informe se señaló de que a través de la videograbación se encontró un vehículo no identificado que se estaba a 47 metros aproximadamente de la zona de atropello, compresión y colisión, por lo que le quedaban 47 metros para poder efectuar la maniobra de cambio de pista; por lo que no era una acción necesaria, e inmediata para realizarla.

Le indica si ubicaron al camión grúa, indicó que si, le pregunta **¿Le sacaron fotografías?** Indico que sí.

Se le exhiben de otros medios de prueba N°12:

1.- Indicó que corresponde a la calzada sur suroriente de la avenida Manuel Antonio Matta, en la que se el desplazamiento de los móviles se ve el paradero y el lugar del accidente, que eso es mirado hacia el oriente.

2.- La fotografía señala el lugar de ubicación del móvil 1, el bus, el cual estaba en la primera pista de la avenida Matta, donde las dos primeras pistas son de solo buses.

3.- Esa fotografía ilustra el desplazamiento del móvil 3, el camión, por la segunda pista de circulación de la avenida Matta.

4.- Esta fotografía ilustra los indicios que se encontraron en el lugar, señalados con indicadores de color amarillo son indicadores para la interacción entre el bus, el peatón y el móvil 3, que esos indicios eran restos de vidrio, los que se ven como manchas blancas en la imagen, que están al lado de los indicadores de color amarillo.

5.- Es lo mismo se hablaba anteriormente, es una fotografía más en detalle

6.- Es una fotografía de la parte frontal del móvil 1 del bus involucrado.

7. Fotografía del lateral derecho del bus.

8.- Fotografía de la parte posterior del bus.

9.- Fotografía del lateral izquierdo del bus.

10.- Es una fotografía un poco más al detalle del lateral izquierdo del bus, específicamente del tercio anterior, en la que se ve los daños que se produjo a raíz del hecho investigado, sobre todo en la parte de la ventana del conductor, y que fueron a raíz del atropello y compresión del peatón y colisión con el camión.

Que la ventana del bus está rota en el tercio anterior, del lateral izquierdo de la estructura del bus, por el costado del conductor, que esos daños se producen por el impacto con el peatón, la compresión del mismo y luego la colisión con el camión.

11.- Es una fotografía en detalle de lo anteriormente explicado, que son daños a raíz del hecho investigado, sobre todo en la rotura de los vidrios de la ventana.

12.- Son abolladuras y demostraciones de roces que se encuentran en el lateral izquierdo, próximo, igual a la ventana, que se producen a raíz de la interacción con el peatón y con el camión.

13.- Es la parte frontal del camión grúa involucrado y que se encontraba en la comuna de La Florida y se realizó en la vía pública el peritaje, que allí se le tomó declaración al conductor Alexander Sotos, el que no tenía daños en esa zona.

14.- Fotografía del lateral derecho del camión.

15.- Fotografía que ilustra las demostraciones de roce en el lateral derecho de la estructura del camión a raíz del hecho investigado, que en ese lado recibió la compresión, el golpe.

16.- Es la fotografía que ilustra la parte posterior del camión, donde iba el vehículo.

17.- Fotografía que ilustra el lateral izquierdo del camión.

18.- Ese es un vehículo se transportaba en el camión y es la parte frontal de dicho vehículo

19.- Es una fotografía que ilustra el lateral derecho de la estructura del automóvil, que era nuevo.

20.- Se ven demostraciones de roce, de desprendimiento de pintura en el espejo retrovisor del lateral derecho producto del roce a investigado.

21.- Son demostraciones de roce en el tercio medio en la puerta anterior del lateral derecho igualmente del hecho investigado.

22.- Fotografía que ilustra la parte posterior del automóvil.

23.- Fotografía que ilustra el lateral izquierdo del automóvil.

Por otro lado, indicó que la documentación de los vehículos se encontraba al día, y mantenían licencia profesional para conducir este tipo de vehículos. Que esa licencia en el caso del bus es A3.

Le consulta **¿Cuándo le tomó declaración al imputado dio razones por las que hizo esta maniobra?** Señaló que el conductor dijo que se descontroló y con la finalidad de poder retirarse del lugar, realizó esa maniobra de reinicio hacia la izquierda, y que dijo que había visto al peatón, que estaba a su lado izquierdo.

A instancias de la defensa se le consultó **¿Usted analizó la exposición del peatón al riesgo?** Señaló que sí, que en la dinámica se expone al riesgo, que se detuvo el vehículo que él conducía cuando la luz del semáforo era verde.

Le pregunta **¿Y usted señaló que lo vio bajar corriendo?** Indicó que sí, que iba corriendo.

Le indica que el perito Cristian Cares, de la SIAT, señaló que la maniobra hecha por el conductor del bus estaba fuera de la norma, porque no mitigó el peligro y que escapaba a las consideraciones de la accidentología, le pregunta. **¿El viraje del bus a la izquierda, es una maniobra que no mitiga el peligro?** Indicó que como señaló previamente, fue una acción no necesaria para la circulación, o el reinicio de la marcha del bus, toda vez que tenía espacio para poder desplazarse en forma rectilínea, por la primera pista, antes de la maniobra, que había un vehículo que se encontraba detenido en la primera pista después de una señal vertical, que se encontraba ubicada a 47 metros, aproximadamente del lugar de lo hecho.

Le consulta **¿Cuál sería el atropello en esta situación?** Indicó que atropello es la interacción que se produce a raíz de la maniobra de viraje del bus hacia el peatón y seguidamente se produce la compresión.

Aclaró a petición del tribunal que atropello en este caso fue la interacción que se produjo a raíz del movimiento que realizó el bus hacia el peatón, proyectándolo, quedando el peatón hacia el móvil 3, el bus, y ahí se produce la compresión del peatón por el bus y el camión.

Aunando la declaración del perito, declaró don **Guillermo Humberto Sanzana Fernández**, sargento 2° de carabineros, perito planimétrico quien expuso el trabajo realizado por el accidente ocurrido en una fecha que no recuerda, pero que terminó con una persona fallecida en un accidente tránsito. Que realizó un levantamiento planimétrico del lugar de los indicios, fijando los indicios, los móviles y la ubicación de la víctima o cámaras. Que en este caso el bus, el móvil 1, o primer participante, realizó una maniobra extraña, dado que fue una acción de desviar un poco su trayectoria hacia la segunda vista de circulación, comprimiendo al participante 2, el peatón, producto de lo cual falleció, que esa compresión la hizo con un tercer móvil.

Indicó que el lugar en el cual ocurrió el hecho es cercano al cruce de avenida Matta, que es una avenida muy amplia y es al llegar a calle San Diego, que fue allí donde al realizaron las mediciones en terreno, fijaron los móviles. Agregó que ese lugar existe líneas de detención y que cerca del paradero, hay demarcaciones de líneas continuas, por lo que los vehículos no pueden realizar la maniobra de sobrepasar esas líneas continuas; que por esa razón la acción del conductor del bus fue una acción no correcta y produjo del hecho de atropellar la persona.

A requerimiento de la fiscalía indicó que ese día concurrió en compañía del capitán, Carlos Figueroa, que concurrieron el mismo día del atropello.

Se exhiben otros medios de prueba N°13: Indicó que observa el plano que confeccionó en el que se puede apreciar el bus, su ubicación en la primera pista de circulación, que se detuvo en un paradero de buses, y la zona de color rojo, el cuadro achurado, es el lugar donde ocurrió el atropello, que fue la zona en la cual pudieron ubicar en el terreno, indicios como restos de vidrios, que esa zona media tres metros desde el lugar del atropello hasta calle San Diego, con avenida Matta, que sería la calzada sur suroriente, de Matta. Que desde el vértice de calle San Diego son 15.90 metros, aproximadamente lo que pudimos calcular hasta el lugar del accidente.

Que la zona roja acurrada tenía un ancho de 3 metros, y que en ese cuadradito fue donde ocurrió el atropello, que en ese lugar se ve la trayectoria que realizó el buzo y el lugar donde se detuvo en el paradero.

Indicó que las mediciones se tienen que realizar desde el vértice más próximo, ya que en este caso es la esquina más próxima, esto es, San Diego, que el levantamiento planimétrico se hace conforme el diseño vial de las calzadas en terreno.

A instancias de la defensa indicó que avenida Matta tiene 4 pistas de circulación.

Le consulta ***¿Existe necesidad que un vehículo que fuera en el carril por donde iba ese bus tuviera que cambiarse de pista de circulación o de carril?*** Indicó que, viendo las circunstancias del hecho, no había ninguna necesidad de cambiarse de pista, que podía hacerlo más adelante, sin ninguna necesidad de cambiarse de pista allí.

Indicó que en el mapa se ve la pista sur suroriente, que es una pista de solo buses.

Le consulta ***¿Están marcado lugares de estacionamiento?*** Indicó que ve en el plano la palabra solo buses, que no necesariamente significa que no puede haber otros vehículos, sino que es exclusivo de parada de buses, en esa área.

Insista en la pregunta **¿En su plano están marcados lugares de estacionamiento?** Indicó que no lo recuerda.

Aclaró a petición del tribunal, que había 15,90 metros desde el lugar del accidente hasta la esquina de San Diego, y que esa distancia se marcó para fijar dónde ocurrió el atropello, que es una medida para tener claro el lugar exacto donde ocurre el atropello y que esa distancia de 15,90 metros es el lugar que fijan en terreno para una eventual reconstitución de escena, para poder también señalar y tener una ubicación exacta. Y que la línea continua estaba entre la 1° y 2° pista, que el lugar donde estaba detenido el bus había línea continua y posterior está la línea de detención, por lo que la línea continua estaba a la izquierda del bus, al momento de esa maniobra que realizó hacia la izquierda. Que en el mapa hay otras tres medidas que son de 4,50, 3,80 3,40 desde la línea solera hacia la línea de edificación de calle San Diego que son de 4,60 las que se toman para sacar el total de la distancia

Artículo 329 del Código Procesal Penal, de la defensa reiteró que la distancia de 15.90 metros se fijó para tener claro dónde ocurrió el accidente.

Que tal como se indicó en forma previa, por los acusadores, a petición de la defensa el día 25 de mayo del año 2024 se efectuó una reconstitución de escena, a cargo del perito don **Cristian Alejandro Cares Arteaga**, teniente de carabineros, perito de la SIAT, quien en relación a su pericia informó al tribunal que el sábado 25 de mayo del año 2024, concurrió a la intersección de las calzadas de Manuel Antonio Matta con calle San Diego, alrededor de las 9 horas, para llevar a cabo una reconstitución de escena de un accidente en el tránsito, en el resultó una persona fallecida por un atropello, en el cual estuvo involucrado un bus, un camión y un peatón, lo que ocurrió en la calzada sur-suroriente, de avenida Matta, próxima a la calle San Diego. Que, en esa oportunidad el fiscal informó, que el hecho ya había sido investigado el día 27 de mayo de 2022, por lo que existía el informe 426A-2022 de la Prefectura de Investigación de Accidentes de tránsito. Que, en el lugar estaba el conductor del bus involucrado, don Pablo Alfonso Reyes Ponce, con su abogado, dos testigos, doña Jínexy Ziems y don Raúl Naranjo Ramírez, además del Sr. fiscal con su asesora; que esas personas participaron en la diligencia, y conforme al informe 426 los otros participantes y móviles involucrados, que era el bus involucrado, de patente GCDC96, no se constituyó, el peatón lamentablemente falleció y el conductor del camión Alexander Ortega Ramos, concurrió, no así el camión.

Indicó que, la reconstitución de escena se trabajó con el conductor y con los dos testigos, en presencia del fiscal y el defensor. Que en la diligencia se realizó una marcha analítica del lugar del accidente, verificando los desplazamientos y posicionamientos de los participantes, y trayectorias realizadas, antes, durante y después del accidente, en base a sus declaraciones que indicaban los tipos de movimientos que se realizaron, lo que fue acompañado con un levantamiento planimétrico estableciendo la zona del atropello y compresión e impacto del móvil 1 hacia el peatón 2.

En base a ello, la dinámica y causa basal fue coincidente con la conclusión del informe realizado por el perito teniente Carlos Figueroa Gómez, en el informe N°426, y que concluyó, en definitiva, lo mismo que el anterior informe, con algunas discrepancias en el testimonio que prestó el participante 1 que no fueron iguales con su primera declaración, dado que el día de la diligencia señaló que no vio al peatón 2, que estaba expuesto al costado izquierdo, en el tercio anterior de la

estructura del móvil 1, pese a que al perito anterior le indicó que si lo vio, tenía visual y lograba apreciar la vía. Que, por lo anterior concluyó que el participante 1, -conductor del bus- tuvo una buena visual hacia el peatón 2, y respecto al móvil 3, -que es el camión que iba en desplazamiento en rodaje libre por la segunda pista de circulación- y que si bien, la visual era limitada a los espejos retrovisores, de igual forma tenía visión hacia los vehículos que podían circular por la segunda pista.

Puntualizó, en relación con lo que señaló el participante 1, dado que los otros dos testigos fueron coincidentes con los desplazamientos. Que el conductor del bus le indicó que no vio al peatón, por la limitación de los espejos, circunstancia que era técnicamente imposible, dado que tuvo visual hacia la segunda pista de los vehículos, en donde iba en rodaje libre el camión. Que en ese sentido la videograbación mostraba que es el peatón 2 al exponerse y al concurrir entre la primera y segunda pista de circulación a golpearle la ventana, en donde estaba el conductor por su costado izquierdo, por lo que esa visual no estaba obstruida, ni tampoco estaba limitada, que solo en un ángulo hacia la izquierda se disminuía, pero él tuvo visión, que vio que se acercó un hombre alterado y que le comenzó a golpear el vidrio con el puño, gritándole “desgraciado, asesino”, que al primer perito le dijo que eso, que además, eso lo había descontrolado, lo que no fue coincidente con lo que le dijo en la reconstitución de escena, como tampoco lo fue con la videograbación, en donde se aprecia que el peatón se le acercó por el lado de conductor a golpear su ventana.

Recalco que, la visual del conductor se pudo ver limitada al direccionamiento angular de la vista, sin embargo, está dentro de los parámetros que le permitían ver para efectuar la maniobra que realizó a la izquierda; que, además, el participante 1 le declaró que efectuó esa maniobra de forma gradual, paulatina y señalizando hacia la izquierda, con la finalidad de hacer el cambio de pista, ya que metros más adelante, no lo podía realizar, pero según el levantamiento planimétrico, del primer informe tuvo aproximadamente 40 metros, para hacer el cambio de pista y continuar con su desplazamiento en línea recta, ya que la primera pista estaba obstaculizada por algunos vehículos, que en ese sentido el video le permitió arribar a las mismas conclusiones del primer informe, porque el participante 1, en el video se vio que realizó una maniobra brusca, repentina y sorpresiva.

Que las máximas de experiencia del perito en el tránsito, y es lo que se investiga conforme a la dinámica de la causa basal, en la marcha analítica, ese tipo de maniobras son reactivas y sorpresivas, para evitar algún tipo de accidente en el tránsito, como, por ejemplo, una maniobra de frenado de emergencia, o una maniobra evasiva de emergencia, que normalmente deja un rastro en la calzada o una impresión de una huella de frenado.

Por lo anterior la maniobra que realizó el participante 1, se efectuó fuera de la norma, porque no mitigó el peligro, y pese a que le declaró que vio por el espejo y que no iba ningún vehículo, sí tenía conocimiento que había un peatón en ese lugar, que en ese sentido la masa que tenía el bus y el daño que podría generar a un peatón, conociendo que estaba expuesto en la vía, implicaba que no podía efectuar esa maniobra, por lo que al haberla realizado, como lo muestra el video, implicaba una intencionalidad, que no es propia de la ciencia de la accidentología. Que al primer perito en el informe 426 le dijo que se descontroló y hizo un movimiento hacia la izquierda, para salir de esa situación. Explicó que eso del comportamiento es algo subjetivo, no es técnico, pero en el video se ve, que el chofer tenía conocimiento al realizar esa maniobra, del peatón a su lado, además, que la maniobra no

era necesaria para el reinicio de la marcha, por lo que dicha acción fue tendiente a ocasionar el daño o el perjuicio al peatón, dado que estaba en conocimiento de que esta ahí expuesto en la calzada.

Añadió que, el defensor le envió por correo electrónico unos videos que él dijo que eran del día del accidente, en el que se vio unos buses que realizaban esa la maniobra de cambio de pista, pero relevó que ese tipo de maniobra, sobre todo tratándose de un conductor profesional o cualquier conductor, según la ley del tránsito 18.290, debe ser realizada con precaución y evitando cualquier tipo de accidente en el tránsito, o que se exponga a cualquier otro usuario en la vía, que la palabra accidente en el tránsito, se refiere a algo impremeditado, un hecho fortuito, que tiene diferentes definiciones en la RAE o en la terminología del tecnicismo de la accidentología, que esos son factores claves, que deben estar presentes en la accidentología, en los que no se tiene conocimiento de esas circunstancias, que este hecho se escapaba del ámbito de la accidentología, dado que fue intencional, utilizando la palabra intencional, en el sentido que se escapa de la norma, porque no mitigó el peligro, para evitar resultado; que, además, el defensor le acompañó un audio de la Radio Bío- Bío, donde se señalaba que en el lugar había un peatón con un perro, lo que no tuvo ninguna incidencia en la parte técnica de la investigación, además, eso fue algo posterior a la ocurrencia del accidente.

Por todo lo anterior, concluyó que **la causa basal** fue que el participante 1, -conductor del bus- de forma intencional reinició la marcha del móvil, en maniobra de viraje hacia la izquierda en el instante que el peatón 2, se encontraba en la calzada, posicionado a un costado del tercio superior lateral izquierdo de la estructura del móvil 1, debido a un altercado vial anterior, que fue señalado en las declaraciones del informe 426, lo que no fue corroborado por el participante 1, razón por la cual el participante 1 atropelló al peatón 2, y luego por proyección del móvil 1, el peatón 2, fue comprimido con la estructura del móvil 3, que iba en desplazamiento en rodaje libre por la segunda pista de circulación.

A requerimiento de la fiscalía indicó que estudió ingeniería mecánica industrial y que lleva trabajando en la SIAT, dos años, que el título que tiene en la SIAT es Investigador en accidentes en el tránsito.

Le consultó **¿Cuál era la causa basal establecida en el informe del año 2022?** Indicó que en el año 2022 se determinó que el participante 1, de forma intencional, reinició la marcha del móvil en manera de viaje a la izquierda, en los instantes que el peatón 2 se encontraba en la calzada, posicionaba un costado del tercio anterior del lateral izquierdo de la estructura del móvil 1, debido a un altercado verbal anterior, atropellando al peatón y luego por proyección, el peatón fue comprimido entre las estructuras de los móviles 1 y 3, que en ese primer informe se habló de un acto intencional. Que cuando efectuó la reconstitución de escena, con la nueva versión del imputado concluyo lo mismo del primer informe.

Que, en cuanto a las contradicciones del conductor del bus, decían relación con que primero dijo que el peatón se colgó de la ventana, que no miró por el espejo, pero el conductor del bus siempre dijo que tenía conocimiento de que había una persona al costado izquierdo del móvil que conducía, además, en el video se ve cuando el peatón golpea con sus puños la ventana del conductor del bus, lo que determina que él tenía conocimiento de que había alguien ahí. Que la

variación dice relación, con que al primer perito le dijo que vio al peatón por los espejos antes de que llegara a su lado, y que a él le dijo que no lo vio antes.

Le indica en cuanto a los otros testigos, la acompañante del fallecido y la persona que grabó los hechos Raúl Naranjo, **¿Ellos presentaron contradicciones con relación al informe anterior?** Indicó que ninguna contradicción.

Le consulta **¿El imputado indicó porque efectuó la maniobra?** Indicó que efectuó la maniobra para cambiarse de pista, pero eso no era consistente técnicamente con el video, dado que el cambio de pista debe realizarse siempre de forma paulatina, apegado a la prevención, o norma de seguridad, sin exponer a nadie a un accidente en el tránsito, pero el video muestra que esa acción en ese caso se hizo de forma brusca y rápida; que al perito anterior el conductor del bus le dijo que hizo esa maniobra, porque se alteró con la presencia del peatón pegándole en el a ventana, por lo que no había coincidencia en su testimonio, que durante la diligencia se efectuaron fijaciones fotográficas y planimétricas, que hay 3 planos con la versión de cada participante.

A instancias de la defensa indicó que comenzó a trabajar en la SIAT en el año 2024, en el mes de febrero y la reconstitución de escena se efectuó el 25 de mayo del 2024, que a esa fecha había evacuado unos 60 informes de accidentes de tránsito, pero esta fue su primera reconstitución de escena.

Le consultó **¿Se evaluó en su peritaje la exposición al peligro del peatón?** Indicó que sí, que eso se hizo en la reconstitución, pero no estaba el peatón, quien estaba fallecido, por lo que se trabajó con la versión del participante 1 y los testigos.

Le pregunta **¿Se solicitó que se evaluara la exposición temeraria al peligro del peatón?** Indicó que no lo recuerda.

Le consulta **¿La víctima se expuso al riesgo al estar parada en la calzada?** Indicó que el peatón se expuso, pero no fue el causante o el detonante del accidente, porque el chofer del bus sabía que estaba ahí y por la envergadura del bus, esa maniobra fue reactiva y sorpresiva, y se aleja de lo que es la accidentología, como lo explicó, ya que atropello a la víctima, a quien proyectó a la 2 pista, quien fue luego comprimida por el participante 3, y esa es la causa basal técnica, en atención a que la envergadura y por masa del bus podía ocasionar mayor daño, que si bien el peatón se expuso al estar en la calzada, eso no fue lo que ocasionó el accidente.

Le consulta **¿Qué responsabilidad tendría en este análisis el conductor de la grúa?** Indicó que, en cuanto a la visual de los participantes, el participante 3 veía el bus y al peatón 2, pero los daños que tenía el camión según en el informe 426, demostraban que el camión que se desplazaba por la segunda pista de circulación, tenía daños en el tercio medio y posterior del lateral derecho de su estructura, que a esa altura si tenía una visión buena del peatón 2, sin embargo, técnicamente lo que ocasionó el accidente fue el movimiento que realizó el móvil 1, de la maniobra a la izquierda lo que denotó el atropelló, que el camión circulara por una pista que no correspondía es una infracción accesoria.

Le indica y si se realizara una supresión hipotética de los participantes, en específico de la grúa, le pregunta **¿Habría ocurrido el accidente?** Indicó que sí, porque el bus lo atropelló ahí, la maniobra hacia la izquierda del participante 1, fue atropellar al participante 2, por lo que si saca al

participante 3, lo que no habría ocurrido sería la comprensión del peatón, pero el impacto ya lo había efectuado el participante 1 en contra del peatón.

Le pregunta **¿Le pasaron las ruedas del bus al peatón?** Indicó que atropello es la interacción física de una estructura de un móvil con un peatón, que eso se señala en la accidentología

Le indica que señaló que la acción del conductor del móvil 1, estuvo fuera de norma, porque no mitigó el peligro. Le preguntó **¿Se podría decir entonces que es una acción imprudente la que realiza el móvil 1?** Indicó que se podría señalar que fue una maniobra imprudente.

Se exhiben otros medios de prueba N°17: Le indicó en relación con los videos que le hizo llegar la defensa, por la reconstitución de escena referente a 5 videos, que analizó en la pericia, se le exhiben:

1.- Indicó que observa un bus posicionado en la primera pista de circulación detenido en la vía, que reinicia su marcha de forma recta y a posterior se logra visualizar de su parte posterior concluyendo que está realizando un cambio de pista hacia la izquierda, teniendo el espacio y tiempo suficiente para realizar.

Le pregunta **¿Sabe en qué esquina sería esto?**, indicó que corresponde a la primera pista de avenida Matta, próxima a San Diego.

2.- Indica que ve el borde de un bus que está posicionado en la primera pista de circulación que reinicia su marcha posterior, ingresando a la intersección realizando un cambio de pista hacia la izquierda, teniendo el tiempo y espacio suficiente para realizarlo.

3.- Es la misma maniobra que realiza ese bus, idem lo que dijo anteriormente.

4.- Indicó que ese bus hizo una maniobra antes de reiniciar su desplazamiento, redireccionó su parte anterior hacia la izquierda, comparte su estructura en la segunda pista de circulación, reiniciando su marcha teniendo el tiempo y espacio.

5.- Ese bus se mantiene ocupando la primera y segunda pista con su estructura, reiniciando su marcha por la segunda pista.

Le consulta **¿Usted pudo observar en los videos que los buses se cambiaban antes de la intersección para reincorporarse a la segunda pista de Matta?** Indicó que algunos si, y otros no.

Le pregunta **¿Usted tuvo acceso a otras cámaras, a otros elementos que se acompañaron dentro de los antecedentes para la reconstitución?** Señaló que solo al video que entregó el testigo.

Le indica que señaló que fue un choque por compresión, **¿Qué significa eso?**; señaló que fueron tres sucesos en la misma zona, que interactuaron de distintas formas, ocasionando distintos daños. Que el primero que interactúa es la estructura del móvil 1 con el peatón 2, que lo atropella, que luego por proyección en dinámica, el peatón 2, queda en la zona de la 2° pista e interactúa con el móvil 3, siendo comprimido entre la estructura del móvil 1 y del móvil 3; que por eso la zona se llama zona de atropello, de compresión e impacto.

Con relación a la reconstitución de escena, y dando cuenta de su pericia planimétrica depuso don **Claudio Leonel Inay Guerrero**, suboficial de carabineros, quien indicó que realizó cuatro planos con las versiones de cada participante, en donde se ubicaban, cuál era la visual.

Se le exhiben otros medios de prueba N°20:

1.- Indicó que corresponde al plano del oficial investigador, desarrollada por la diligencia que se realizó el día sábado, en la reconducción de escena del día 25 de mayo del 2024, que lo que expresó el oficial, se puede apreciar la zona de atropello y de impacto del peatón, que está demostrado con rojo, es la zona donde ocurrió el atropello y el impacto, que del lugar se tomaron fotografías, que en la diligencia lo primero que se hace es hacer el recorrido completo, de acuerdo a la versión de cada participante y se van tomando fotografías. Que la línea roja que está en ese lugar y que llega al vértice, que es la unidad de medida, con la que se acota el lugar donde fue el impacto, que no alcanza a ver los números.

2.- Que el plano número 2, es el testigo A, el que se desplazaba en su vehículo particular, detrás del bus y que después movió su vehículo y se colocó frente al bus. Que ese testigo señaló que se encontraba posterior al bus a unos 70 metros aproximados, que mantuvo visual que él vio el accidente, y con su vehículo hizo una maniobra evasiva, hacia la izquierda a la tercera pista de circulación y luego se posiciona delante del bus, con la finalidad de que el bus no se diera a la fuga.

Le pregunta en el plano *¿Usted marcó las líneas que había en la vía?* Indicó que sí, que, además, a medida que las personas van declarando, se hacen las mediciones también, y que, en ese sector, hasta la esquina la línea era continua, aclarando que en el lugar en donde se encontraba el bus no se podía hacer un adelantamiento, legalmente.

3.- El plano número 3 es el mismo plano, esa es dinámica es del testigo A, del que estábamos hablando recién.

4.- Que el plano N°4, es la versión del testigo B, que era la acompañante del peatón, que ella manifestó que momentos antes del accidente, habían tenido un altercado, una discusión, antes de la calle Nathaniel Cox, con el conductor del bus, y que cuando el bus se detuvo por la primera pista de circulación, fue cuando descendió el peatón 2 y avanzó hacia el conductor a increparlo y que en ese momento el bus habría hecho la maniobra antirreglamentaria, que se ve la posición final donde se detuvieron, momentos en los que el bus, que estaba detenido tomando y dejando pasajeros, que ahí aparece la línea continua al lado del bus.

Se le exhiben otros medios de prueba N°19:

9.- Indico que no distinguía bien, que parece que es el conductor del bus, que no se acuerda y no le ve la cara, que no sabe si es el conductor o el testigo A, pero que está señalizando la zona en quedó posicionado el peatón, cuando empezó a increpar al conductor y a golpearle la ventana del costado izquierdo, que lo está demostrando con las manos, que en esa zona hay línea continua, por lo que no no podría haber efectuado la maniobra hacia la izquierda, que debió haber continuado recto, pasar el cruce y ahí efectuar el cambio de vista.

A instancias de la defensa se incorporó de los otros medios de prueba N°19:

10.- Indica que se dos líneas, una continua a la izquierda y una discontinua a la derecha, Le pregunta *¿Es correcto decir que los vehículos que se encuentran en la pista derecha se pueden cambiar a la izquierda, pero no los de la izquierda a la derecha?* Indicó que es efectivo que a la izquierda no se puede pasar, que esa línea segmentada indica que es vía única para los buses que por eso el bus tiene que continuar por la misma línea recta hacia el cruce.

Le preguntó *¿Por qué había una línea discontinua? ¿Cuál es la función?* Indicó que es una prerrogativa especial, para marcar las paradas de buses, que ahí solo pueden parar los buses y que luego se puedan mover.

Le indica en los planos *¿Se reflejó que había vehículos estacionados?* Indicó que sí, y eso era pasado el cruce.

Le consulta *¿Usted pudo corroborar si era un lugar de estacionamiento definido?* Indicó que si, que el día de la reconstitución de escena, se vio y se estacionaban en forma irregular.

Le preguntó *¿Usted pudo ver si había demarcaciones de estacionamientos, cobro de gente que cobrara parquímetro o alguna otra situación así?* Indicó que el día de la reconstitución de escena, no había parquímetro, que no había nada en ese segmento, que no recuerda si había autos, pero debe estar en el plano, pero de acuerdo con la versión de los participantes, el día de los hechos había vehículos estacionados a la derecha en la calzada sur, suroriente.

DOCUMENTAL: Se hizo lectura resumida de los siguientes documentos: 1.- Copia del registro de nacimiento de la víctima Marlon David Ortega Ramos, sexo masculino, registro de nacimiento de la República de Colombia, fecha de nacimiento el 17 de septiembre del año 1994, país Colombia, Departamento Valle, Municipio Cali, firmas del notario de la primera de Cali, el que está apostillado de la República de Colombia del Ministerio de Relaciones Exteriores. 2.- Hoja de vida del conductor del acusado Pablo Alfonso Reyes Ponce, registra licencia A1, primera clase A1, fecha de otorgamiento 16 de octubre de 1995, última clase A1, 2 de octubre de 1997. Clase A3, fecha de otorgamiento 31 de julio de 2003, última A3, 24 de marzo de 2020, Municipalidad de Puente Alto. Licencia clase B, primera, 14 de octubre de 1992, última clase B, 11 de abril del año 2008. Licencia clase C, fecha 4 de abril del 2012, Puente Alto, última clase C, otorgada el 24 de marzo del 2020, registra distintas infracciones, relacionados con el otorgamiento de las licencias y una multa, por infracción de viraje. 3 informe de alcoholemia. Número 13, SCLOH-1504-22, respecto del acusado Pablo Alfonso Reyes Ponce, señala su RUT de fecha 8 de junio de 2022, resultado 0,00 gramos por litro de alcohol en la sangre.

DÉCIMO: PRUEBA DE LA DEFENSA: Que la defensa presentó el testimonio de don **Pedro Alberto Soto Colombo**, 53 años, conductor profesional, quien indicó como conductor profesional, generalmente conduce en el mismo sector de avenida Matta con San Diego, durante mucho tiempo, que por eso conoce las calles, sus dimensiones. Que, en ese sector, desde Nataniel Cox hasta San Diego, los vehículos están estacionados después de las 7 y 30 de la mañana al lado derecho, que la zona está remarcada, y que, desde San Diego hasta Arturo Prat, también hay autos estacionados, que también está remarcado para estacionamientos, y por ende la calzada de cuatro pistas, esto es, dos de vehículos particulares y queda con una pista de corredor de buses. Que el paradero que está casi en la esquina de San Diego, para entrar a ese paradero, se debe estacionar bien, lo más cómodo posible, para que bajen y suba los pasajeros y una vez que eso termina, se hace la señalización para virar a la izquierda y tomar el curso hacia la pista correspondiente del corredor, ya que en la misma pista derecha se encuentran los vehículos estacionados y por eso uno toma aquella pista.

Agregó que, la pista de buses corredores está señalizada con líneas continuas y discontinuas, que están pegaditas al lado y prevalece la discontinua y eso les hace hacer el viraje con normalidad para no hacer una infracción, que esa una maniobra común que todos los choferes hacen, ya que la

pista derecha del corredor está obstruida, que por eso les han enseñado que el conductor tiene que hacer la maniobra antes de 10 o 20 metros, para hacerla con tranquilidad y claridad, observando los espejos y señalizando. Por lo tanto, en ese lugar no se puede seguir en línea recta, porque se aceraría al vehículo que está estacionado.

A Instancias de la defensa indicó que está en este juicio por lo que se acusa a su compañero de un atropello, de un homicidio, que su compañero se llama Pablo Reyes, que esto pasó un viernes 27 de mayo, hace tres años atrás.

Le consulta ***¿Usted hace cuánto es conductor de Transantiago?*** Indicó que ahora es de red bus y que lleva siete años conduciendo, que trabajó como inspector de micros cortando boletos antes de las amarillas y conoce bastante el sector y la gran parte de Santiago

Le pregunta ***¿Usted realizaba ese recorrido en ese lugar hace tres años?*** Señaló que hacía el 507 corto que llega hasta el parque O'Higgins, de ahí se devuelve, que es exactamente el mismo servicio que Pablo Reyes hacía, que el día de los hechos pasó cerca de 8 y 30 por ese sector.

Le consulta ***¿Cuáles son las dimensiones de los buses que ustedes manejan ahí?*** Indicó que eso depende de la marca, que el BID es un bus con 12 metros aproximados, que el voladizo tiene casi 2 metros y medio, de la punta al eje de la rueda, ese es el voladizo delantero, que el eje tiene como 6 metros aproximados, de ancho tiene 2 metros 40, si no se equivoca, que no recuerda bien la medida.

Reiteró que en ese lugar después del paradero, se hace el cambio a la vista izquierda, a la segunda pista de buses por lo autos que están más adelante.

A requerimiento de la fiscalía indicó que a Pablo lo conoció en la empresa hace 7 años, que él llevaba dos años trabajando y Pablo un año.

Le pregunta ***¿Son amigos?*** Indicó que claro, que ahí se conocieron y se considera amigo de él.

Le consulta ***¿Usted no estuvo presente cuando ocurrió el accidente?*** Indicó que no, que pasó como a las 8 y 30 por ahí, y el accidente ya había ocurrido, que reconoció la toalla que usaba Pablo Reyes en el asiento.

Reiteró que el bus tiene 12,9 metros de largo, más o menos.

Le pregunta ***¿Y qué peso tiene?*** Señaló que arriba de 15 toneladas y que puede trasladar de 100 a 150 pasajeros, con todos sentados y parados, que para conducir un bus se debe tener licencia A3, profesional, por las dimensiones y la magnitud que implica mayor responsabilidad para el conductor.

Le indica usted señaló que en ese sector hay que empezar a virar hacia la izquierda porque se va cerrando la vía, ***¿Es así?*** Indicó que sí, que avenida Matta, justo por el punto de San Diego, pasadito, es como una punta diagonal que se achica un poco avenida Matta, por lo tanto, igual hace un poquito de inconveniente seguir rectamente.

Le señala y usted como conductor profesional, ***¿Si ve que hay una persona al frente o al costado del bus realizaría esa maniobra?*** Indicó que la maniobra siempre se va a hacer cuando uno esté tranquilo y calmado y una vez que la persona no esté, cuando la persona no esté, al costado del bus, que ahí se puede realizar; que si hay una persona no se puede avanzar ni realizar la maniobra, que en ese caso hablaría con la persona que está ahí, buscando saber porque si me está

insultando, y que esperaría, que conversaría con la persona si está muy agresiva, que él buscaría eso primero, y luego haría la maniobra.

Aclaró al tribunal que, si hubiera una persona, él haría la maniobra siempre cuando la maniobra sea segura y la persona no esté ahí.

DECIMO: VALORACIÓN CONJUNTA DE LA PRUEBA: Que la prueba testimonial, pericial, documental y otros medios de prueba, valorados en su conjunto y de manera integral, permitieron establecer con un alto grado de certeza la forma en que ocurrieron los hechos el 27 de mayo de 2022. El testimonio del testigo, Raúl Patricio Naranjo Ramírez, testigo presencial del hecho, fue determinante en ese sentido, dado que amén de prestar testimonio, dicho testimonio fue acompañado con el video que captó desde el vehículo que conducía el testigo el día de los hechos, en los momentos en que se dirigía por avenida Matta, por la 2 pista de circulación de los buses, detrás del camión grúa que transportaba vehículos y que terminó comprimiendo a la víctima por la acción del bus.

En ese sentido, más allá de los cuestionamientos planteados por la defensa en el desarrollo del juicio, tanto en sus alegatos de apertura como de cierre, y en las reiteradas preguntas que efectuó a los funcionarios peritos de las SIAT, como a los testigos, para establecer su teoría de que el hecho se debió a un explosión imprudente y temeraria de la víctima, lo cierto es que, el tribunal, a través del video que se exhibió pudo imponerse en forma directa, de cómo fue que se produjo el hecho, y tal como se indicó en el veredicto, dicha prueba fue determinante para arribar a la convicción de condena. En ese sentido el impacto del bus contra el peatón se visualiza claramente, es más, se ve el instante en el que conductor del bus dirige las ruedas al lugar en donde se encontraba dicho peatón, esto es, a su lado izquierdo, al costado de la ventana del conductor y procedió a efectuar un viraje a la izquierda, con el peatón en ese lugar y sin advertir la proximidad del camión grúa, contra el cual quedó apretado el peatón, que esa decisión de continuar de ese modo la marcha, a una velocidad indeterminada, e ininterrumpida, permitió al tribunal adquirir plena convicción respecto a cómo ocurrieron los hechos.

Que en ese sentido, toda la restante prueba rendida, esto es, los dichos de Jinexy Ziems Arévalo y Johannes Ortega Ramos, quienes no vieron el momento mismo del atropello, si lo observaron, al igual que el tribunal, en el video que les entregó el testigo Naranjo Ramírez, lo que aunado con lo referido por los funcionarios policiales que concurrieron al sitio del suceso don Gamaliel Cabezas Rivera y doña Odet Pávez Vargas, y por don Manuel Fuentes Poza, quien concurrió al centro asistencial tras la muerte de la víctima el día 30 de mayo de 2022 y los dichos de los peritos Carlos Figueroa Gómez y Cristian Cares Arteaga, complementados por los dichos de los peritos planimétricos Guillermo Sanzana Fernández y Claudio Anay Guerrero, resultan consistentes entre sí y se ven corroborados por el registro de video, ya resaltado, avalando la hipótesis condenatoria, a lo que hay que agregar lo informado por la perito tanatóloga Javiera Osorio Echavarría, quien dio cuenta de la causa de muerte de **Marlon David Ortega Ramos**, esto es, “una falla multiorgánica, como causa inmediata, y las causas originarias corresponden al traumatismo abdominal pélvico debido a un hecho de tránsito”, pericia que fue complementada por el certificado de defunción, el dato de atención de urgencia y el informe estadístico de ingreso y egreso de la víctima a la ex Posta Central.

Esta multiplicidad de pruebas apunta en la misma dirección, esto es, que el hecho debe ser calificado como un delito de homicidio producido con dolo eventual y conforman un punto probado, tanto por la prueba de cargo, como la prueba presentada en forma autónoma por la defensa, que como se adelantó en el veredicto afianzó la decisión de condena. En consecuencia, la evidencia que presentó la defensa, como la prueba que reprochó y trató de desvirtuar presentada por los acusadores y de la que se hizo parte, no le permitió probar sus teorías alternativas.

En cuanto a los reproches a los peritos de la SIAT, los que en su concepto, no se hicieron cargo de su petición en orden a evaluar el riesgo al que se expuso la víctima, al estar parado en la vía pública, entre 2 pistas de circulación exclusivas para buses, en ese aspecto, ambos peritos fueron contestes en indicar que la causa basal del accidente no era dicha situación, sino que la maniobra que se reprocha al conductor de realizar el viraje a la izquierda con la presencia del peatón en ese lugar, conclusión, a la que el tribunal pudo llegar directamente, al observar el video, por lo que, y tal como ellos indicaron las demás infracciones reglamentarias, del peatón de situarse en un lugar no permitido, o el transitar por esa 2 pista de buses por parte del camión, a lo menos constituyen infracciones de tránsito, que no justifican el actuar del acusado. En ese sentido, no es porque los peritos hayan descartado la responsabilidad del camión grúa en el hecho, que el tribunal condene al acusado, sino que es porque el camión grúa, al momento de los hechos, ya había traspasado gran parte de su estructura, cuando recibió el choque del bus, que dicho impacto fue en la zona media trasera, según se dio cuenta en las fotografías, lo que permitió reforzar que fue el acusado, quien con su maniobra de viraje intempestiva, sorpresiva y sin el espacio suficiente, atropelló y apretó a la víctima **Marlon David Ortega Ramos**, contra el camión grúa que pasaba en esos instantes por la segunda pista de circulación.

Finalmente la declaración del propio acusado, quien afirmó no haber visto a la víctima, quien le golpeó el vidrio, (lo que fue refrendado por el video, acción que no dura más de 3 segundos y fueron 2 golpes de puño), sin importar en ese sentido las discrepancias en las distintas etapas de la investigación, en orden a si lo vio antes o no de llegar a su lado, por la ventana del conductor, o si se colgó o no de dicha ventana, o si la acción la llevó a cabo o no porque se descontroló, lo cierto es que la acción de viraje a la izquierda que se reprocha, se llevó a cabo de la forma en que se viene señalando, esto es, con la presencia del peatón, a quien desplazó a la 2 pista de circulación de buses y fue comprimido por el camión grúa que en esos momentos pasaba.

Los exámenes toxicológicos y de alcohol, tanto del acusado como de la víctima fallecida, demostraron que ninguno se encontraba bajo la influencia de sustancias que pudieran explicar lo ocurrido. Si bien se detectó la presencia de sustancias en el fallecido, quien resultó positivo para midazolam, que es un fármaco que se utiliza en el ambiente hospitalario, según lo explicó la perito tanatóloga, ello era tomando en consideración que el fallecido estuvo hospitalizado tres días, y ese sedante en utilizado en la UCI, como anestésico, por lo que la presencia de ese fármaco era esperable.

En síntesis, la valoración conjunta de toda la prueba rendida permitió establecer, más allá de toda duda razonable, que el acusado realizó una conducta objetivamente peligrosa, al dirigir el bus en dirección al peatón, algo que, como conductor profesional, debía evitar y prever el alto riesgo que esto representaría, y que, a pesar de ello, decidió continuar con su acción, aceptando las graves

consecuencias que efectivamente se produjeron. La prueba de descargo no logró desvirtuar esta conclusión, muy por el contrario, como se dijo la afianzó dado que el testigo de la defensa fue claro en sostener que, si bien se debe hacer en ese lugar el viraje, esto debe ser hecho cuando el conductor esté tranquilo, calmado y debe ser efectuado en forma segura, sin una persona en el lugar.

UNDÉCIMO: ESTÁNDAR DE PRUEBA APLICABLE. En materia penal, el estándar de prueba exige que la hipótesis acusatoria esté confirmada más allá de toda duda razonable (artículo 340 Código Procesal Penal). Esto requiere que la prueba aporte un alto grado de corroboración a la hipótesis de culpabilidad y descarte las hipótesis compatibles con la inocencia. En el presente caso, la prueba rendida permitió tener por acreditada la hipótesis acusatoria más allá de toda duda razonable, pues:

1. Existe prueba directa (EL VIDEO DEL MOMENTOS DE LOS HECHOS) y abundante sobre la forma en que ocurrieron los hechos.
2. Los testimonios de la prueba de cargo son concordantes entre sí y con el video que registró el acontecimiento.
3. La hipótesis de la defensa, de la exposición imprudente al daño por parte de la víctima, no exime de responsabilidad al acusado, quien debía realizar la maniobra de viraje, de conformidad a la ley, con el espacio, suficiente sin la presencia de la víctima en el lugar.
4. No existe una explicación alternativa razonable para la conducta del acusado, dado que la presencia del camión grúa, no fue lo hizo que la víctima quedará proyectada al camión que la comprimió con el bus, sino que por el contrario fue la acción del bus la que atropelló y proyectó a la víctima en contra del camión grúa.

Por último, es relevante hacer presente que toda la prueba desarrollada en juicio permitió al tribunal arribar a dichas convicciones, por lo que no se descartó ninguna probanza.

DUODECIMO: HECHOS ACREDITADOS. Que, apreciada libremente la prueba según se señaló de conformidad con lo dispuesto en el artículo 297 del Código Procesal Penal, sin contradecir los principios de la lógica, las máximas de experiencia y los conocimientos científicamente afianzados, estas sentenciadoras han llegado a la convicción, tal como se adelantó por el Tribunal en el veredicto de fecha veintitrés de julio de dos mil veinticinco, que se da por acreditado el siguiente hecho: “El día 27 de mayo del 2022, a las 08:30 horas aproximadamente, el acusado **PABLO ALFONSO REYES PONCE**, conducía la micro del Transantiago recorrido 507E Placa Patente GCBC-96, Marca BYD, modelo K9FE, año 2019, color rojo, por Av. Manuel Antonio Matta en dirección al oriente por la 1era pista exclusiva de buses, instantes que en la intersección de calle San Diego, comuna de Santiago, y mientras se encontraba detenido en el paradero, y en los instantes que víctima **MARLON DAVID ORTEGA RAMOS**, le golpeó el vidrio de la ventana del conductor, viró el vehículo hacia la izquierda atropellándolo justo en el instante que iba pasando una grúa por la segunda pista donde producto del atropello apretó al peatón contra la grúa que iba pasando, quebrándose el vidrio del bus donde este mismo colisiona con la grúa. A consecuencia de esta agresión la víctima resulto con un Politraumatismo, falleciendo posteriormente el día 30 de mayo de 2022, a consecuencia de una falla multiorgánica y un traumatismo abdominopélvico ocasionados por el atropello descrito”.

DÉCIMO TERCERO: Calificación jurídica de los hechos acreditados, rechazo de la petición principal y subsidiaria de la defensa. Que la unión lógica y sistemática de los hechos consignados

en el razonamiento anterior permiten calificarlos jurídicamente como constitutivos de un delito de homicidio simple, ejecutado con dolo eventual.

En efecto el artículo 391 N° 2 del Código Penal, sanciona al que “mate a otro en cualquier otro caso”, delito que puede cometerse tanto con dolo directo, como con dolo eventual. El dolo, como cualquier otro elemento del delito, se acredita sobre la base de la prueba rendida en juicio, sin que pueda este confundirse con la necesidad de conocer el fuero interno del autor, ni con la exigencia -en el delito de homicidio- de un particular ánimo de dicho sujeto, como ocurre con el animus necandi. Así, hoy no resulta necesario recurrir a la discusión histórica, de si para la satisfacción de la hipótesis típica, es necesario que concurra la capacidad de una acción para causar la muerte, y la voluntad de llevarla a cabo (MATUS A., Jean Pierre – RAMÍREZ G., María Cecilia, Lecciones de Derecho penal chileno. Parte especial, Santiago, 2015, Tomo I, pp. 34-36).

Cabe recordar que “Obra con dolo eventual” quien, habiéndose representado la realización del hecho típico como una consecuencia posible de su actuar, acepta en su voluntad esa alternativa para el caso (en la eventualidad) de que se produzca, actúa, en consecuencia, aceptando y aprobando las consecuencias ciertas y probables de su acción.

En este caso el acusado, realizó una conducta objetivamente muy peligrosa al avanzar con el vehículo en contra del peatón que tenía a su lado izquierdo, excediéndose de los límites del riesgo permitido por la ley de tránsito, en atención a que, como conductor profesional, debió prever el alto riesgo que esa conducta representaba para la vida y/o integridad física del peatón, y a pesar de ello, decidió continuar con la acción, no detuvo su marcha, no decidió no ejecutar el viraje a la izquierda, aceptando de este modo las posibles, previsibles y gravísimas consecuencias.

La conducción de vehículos motorizados es una actividad riesgosa que se permite bajo estrictos límites y condiciones reguladas en la normativa del tránsito. En este caso, independientemente de la ubicación exacta del peatón (quien estaba al lado de su ventana en el costado izquierdo del bus) el conductor tenía obligaciones específicas que no cumplió. Conforme al artículo 108 de la Ley del Tránsito, todo conductor debe mantener el control de su vehículo y conducirlo de acuerdo a las normas de seguridad de la ley, “...sin que motivo alguno justifique el desconocimiento o incumplimiento de ellas”, manteniéndose atento a las condiciones del tránsito. El conductor al realizar el viraje sin la debida precaución y atención incumplió este deber fundamental.

En segundo lugar, de acuerdo con el artículo 144 de la misma ley, el conductor debe adecuar su velocidad a una que sea razonable y prudente bajo las condiciones existentes, considerando los riesgos presentes y posibles. La velocidad debe permitir controlar el vehículo para evitar accidentes, Reyes Pozo no ajustó la velocidad a las circunstancias del momento, ejecutando la acción, sin estar atento a las condiciones del tránsito, -de conformidad al artículo 167 N°2 de la ley en referencia-, en específico en contra del peatón en los momentos que éste permanecía a su lado izquierdo, al costado de la ventana del conductor, efectuando un viraje a la izquierda, sin avisarla debidamente atendida la proximidad del camión grúa, contra el cual quedó apretado el peatón, efectuando dicha maniobra de viraje, sin advertirla con la anticipación mínima exigida por la ley, y en un lugar en donde era prohibido efectuarla, por cuanto estaba demarcada esa zona de la calzada con una línea continua; de modo tal que, el encartado, conocía el riesgo que, la conducta que desplegaba, podía generar, en estas circunstancias, y lo aceptó, renunciando, de este modo, a la posibilidad de detener el curso de

la acción desplegada, - en atención a que continuó la marcha, a una velocidad indeterminada, e ininterrumpida- y no evitó, de este modo, la previsible y prevista lesión del bien jurídico protegido, en concreto la vida de don Marlon David Ortega Ramos, demostrando falta de interés en las consecuencias lesivas de su proceder, aceptando, además, las que pudieren sobrevenir.

Con todo, el punto más relevante es que, según el artículo 134, de la citada ley, señala que el conductor que tenga el propósito de virar carece de toda preferencia para ejecutar esta maniobra. Esto significa que, incluso si el peatón no hubiese estado a su lado, el conductor que realiza un viraje tiene un deber especial de precaución. Por lo que, el acusado violó los deberes especiales de cuidado que la ley impone a quienes realizan virajes, excediendo los límites del riesgo permitido por la ley, máxime si se trataba de guiar un bus del Transantiago, sin tomar las precauciones básicas exigibles a un conductor profesional.

Cuando se exceden los límites del riesgo permitido por la ley del ramo (tránsito), esto “importa no emplear el cuidado debido y la creación de un riesgo prohibido”. En este caso, el acusado no solo excedió el riesgo permitido, sino que creó activamente un riesgo prohibido al desatender completamente las normas básicas de tránsito; creando una situación de peligro concreto para el peatón; y persistió en su conducta, incluso, después del impacto inicial.

Este exceso fue doloso, porque el acusado era plenamente consciente de las restricciones y límites de su actividad como conductor profesional, y pese a ello, decidió voluntariamente sobrepasarlos en condiciones de plena visibilidad, manteniendo su conducta riesgosa, respecto de la cual no se puede alegar desconocimiento de los riesgos que generaba su conducta. No solo se excedió de los límites del riesgo permitido, sino que lo hizo de manera consciente y voluntaria, aceptando las previsibles consecuencias de su conducta.

En efecto, el Tribunal estima que Pablo Alfonso Reyes Ponce, actuó con dolo eventual, atendido a que, debió a lo menos, haberse representado la enorme posibilidad, de que con el impacto generaría en el peatón que tenía al lado de la máquina – atendido el volumen y características del móvil que conducía- un resultado muy gravoso, cuya magnitud debía prever por las condiciones de plena luz de día y amplia visibilidad. No obstante, aquello, ejecutó la acción conociendo el riesgo que la conducta que desplegó podía generar, en estas circunstancias lo aceptó, renunciando, de este modo, a la posibilidad de detener el curso de la acción, sin realizar maniobras para evitar, la previsible y prevista lesión del bien jurídico protegido, en concreto la vida de Marlon David Ortega Ramos.

No se trató de una negligencia o imprudencia en el manejo, como lo sostuvo la defensa, que derivó en un resultado no querido (cuasidelito), sino de una conducta conscientemente peligrosa donde el conductor asumió y aceptó el alto riesgo de producir un mortal resultado lesivo, manifestando indiferencia ante esa posibilidad. En el cuasidelito, como pretende que sean calificados los hechos la defensa, hay un acto u omisión negligente o imprudente que causa un daño a otra persona, pero que, no alcanza el nivel de intencionalidad requerido para constituir un delito penal. En la especie, la acción ejecutada por el actor, no fue solo negligente, por el contrario, si se sigue la justificación del acusado, como los restantes medios de convicción, en especial el video del momento del hecho, se observa que se sabía de la presencia del sujeto al lado izquierdo del móvil, quien le golpeó con los puños el vidrio de la ventana en dos oportunidades, y que, en proporción de masas, desde un sentido físico, era indudablemente muy superior el bus del Transantiago en relación a la

víctima, es más si se acogiera su justificación, se debería entender que se puede atropellar a una persona que se posiciona en la vía pública en forma antirreglamentaria. Por lo anterior no se puede estimar que la acción que ejecutó el acusado, sea solo negligente, que sea una acción que no se realizó con la intención de dañar a alguien, además, esas acciones requieren ser imprudentes, con infracción de la regla de cuidado, que se encuentra presente en el disvalor de acción y se plasma en el disvalor de resultado, bajo la mirada del fin de protección de la norma, reglamentaria, como lo indicó el Ministerio Público no estar atento a las condiciones del tránsito, la acción de que se viene hablando se hizo consciente, de al menos la presencia de la víctima al lado del bus, por lo que se rechaza la solicitud de la defensa.

La calificación del dolo eventual en este caso se sustenta en la opinión de la doctrina. Así, por ejemplo, Vargas y Perin señalan en su trabajo “La ‘vidente’ imputación imprudente” que el dolo eventual requiere que el sujeto advierta ex ante un alto nivel de producción del hecho típico, con una peligrosidad concreta que mantiene una proyección de producción ex post alta, aunque no tan cierta como en el dolo directo. Es de carácter doloso aquel supuesto que implica conocer o asumir el hecho típico como altamente probable, de modo que represente prever un peligro concreto. (Vargas Pinto, Tatiana, & Perin, Andrea. (2020). “La ‘vidente’ imputación imprudente”. Peligrosidad de la conducta y consciencia del riesgo en la definición del dolo y la imprudencia. *Política criminal*, 15(29), 111-140. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-33992020000100111>).

Los citados autores refieren que en el dolo eventual “*el conocimiento de la peligrosidad concreta de la conducta no genera mayores dificultades, en cuanto se advierte ex ante un alto nivel de producción del hecho típico*”. Hay una representación del peligro concreto ex post, evidenciada en que el acusado, dadas las condiciones de visibilidad y las características del vehículo, debió necesariamente representarse la alta probabilidad de causar graves consecuencias. En el dolo eventual existe una “previsión del resultado como posible ex ante con una probabilidad de una intensidad menor [que el dolo directo] pero suficiente”; (ibidem).

Se manifiesta la “indiferencia” característica del dolo eventual, pues el acusado, a pesar de representarse el alto riesgo concreto, decidió continuar con su acción, sin realizar maniobras evasivas. Como explican los autores, esta indiferencia se vincula con “*una conducta peligrosa cuando el agente advierte los riesgos, aunque no se represente totalmente sus consecuencias*”;

Esta calificación se distingue de la **imprudencia consciente, o culpa consciente**, porque en esta última, según la doctrina, “*el nivel de peligrosidad de la conducta es menor, aunque se mantiene concreta en términos de realización posible del hecho típico*”. En el presente caso, la conducta desplegada por el acusado superó ese umbral de peligrosidad, alcanzando el nivel propio del dolo eventual al virar a la izquierda en contra del peatón que estaba en ese lugar y a pesar de advertir el alto riesgo concreto de causarle la muerte. Esta categoría dogmática es definida tradicionalmente como aquella que se da en las ocasiones en donde el sujeto no busca la realización del tipo, ni tampoco se representa su realización como algo seguro o necesario, sino que, más bien, lo plantea como una posibilidad y, a pesar de aquello, actúa de todas maneras, siendo necesario que exista una cierta cuota de voluntariedad, la cual se expresa a través de la aceptación de la posibilidad de que ocurra la conducta típica anteriormente representada por el autor.

Con lo dicho queda de manifiesto que el tribunal desestima la exposición imprudente al daño como causal de justificación, por cuanto no está amparada ni tolerada por el ordenamiento jurídico, por el contrario, las imágenes, reiteradamente exhibidas, no pueden interpretarse potenciando que fue la víctima la culpable del hecho al ubicarse al lado del conductor, para que éste lo impactara con el bus, lo que lógicamente dicho peatón o cualquier persona no podía imaginarse que acontecería.

Esa versión del imputado no tiene sustento probatorio, tratar de hacer creer al tribunal que la causa basal del “accidente”, fue la exposición de la víctima, o que la responsabilidad es del camión que circulaba por la 2 pista de buses, en esos momentos, es una dinámica, que se aparta de la dinámica que se desprende nítidamente del resto de los medios probatorios rendidos. El decisor video mostró claramente los hechos, que se tuvieron por establecidos por el tribunal

En el presente caso, y teniendo en consideración la acción que el acusado ejecutó, esto es, desviar bruscamente su desplazamiento hacia la izquierda, atropellando a la víctima Marlon David Ortega Ramos, que en esos momentos estaba en su costado izquierdo es algo que efectuó en forma, imprevista, y sin advertir la proximidad del camión grúa que comprimió a la víctima, y contra el cual chocó el bus.

A mayor abundamiento, el razonamiento judicial, atendido lo dispuesto en el artículo 297 del Código Procesal Penal, tiene como límites la lógica, las máximas de la experiencia y los conocimientos científicamente afianzados. Así las cosas, acreditado que fue que el curso causal de los hechos, y pese a los descargos que la defensa y prueba testimonial que rindió lejos de hacer variar la decisión del Tribunal, la afianzó, por cuanto reconoció que ejecutó la maniobra de viraje a la izquierda, que se le viene atribuyendo, y que produjo el atropello de la víctima, quien falleció el día 30 de mayo de 2022, a raíz del atropello.

DECIMO CUARTO: Participación del acusado. Que, la participación culpable de **PABLO ALFONSO REYES PONCE**, en el delito recientemente acreditado, se desprende de la misma prueba de cargo, desde el momento en que de ella se deduce que el acusado tomó parte en la ejecución del delito de una manera inmediata y directa, correspondiéndole de esta manera, participación en calidad de autor en los términos contemplados en el N°1 del artículo 15 del Código Penal. En efecto, la participación del acusado en el delito antes mencionado se acreditó con evidencia testimonial, material y científica, ya analizada, y respecto de la cual se hace énfasis que los testimonios permitieron darle verosimilitud al otro medio de prueba resaltado, como fue el video que apreció directamente el tribunal.

DECIMO QUINTO: Audiencia del artículo 343 del Código Procesal Penal. Que el Ministerio Público invocó en favor del acusado la atenuante de responsabilidad penal del artículo 11 N°6 del Código Penal, esto es irreprochable conducta anterior, en mérito de su extracto de filiación y antecedentes exento de reproches penales previos, por lo que solicitó se le imponga la pena solicitada en su libelo acusatorio de 11 años de presidio mayor en su grado medio, ello tomando en cuanta la extensión del mal de causado, dado que la víctima era una persona de 27 años de edad, que dejó un hijo pequeño, lo que indudablemente ha significado un alto costo emocional, y traumático para la familia, dada la forma en su produjo su fallecimiento. En cuanto a las costas las dejó a la consideración del tribunal.

Que la parte querellante, a su vez no cuestionó la concurrencia de la minorante de responsabilidad de irreprochable conducta anterior, e insistió en la pena, de la fiscalía a la cual adhirió en su oportunidad, destacando que, conforme a la extensión del mal causado, se debe tener en consideración que la víctima agonizó durante 3 días, lo que implicó un gran sufrimiento físico, por los dolores que tuvo soportar durante ese período, que culminó con su fallecimiento. Qué, asimismo, debe considerarse que de que se trataba de un empresario que contribuía a la sociedad, vendía relojes, por lo que pide que dichas circunstancias se tomen en consideración al momento de determinar el quantum de la pena, con expresa condenación en costas.

La defensa pidió, además, de la atenuante ya reconocida por los acusadores, se considere concurrente la colaboración sustancial al esclarecimiento de los hechos, dado que el mismo día 27 de mayo del año 2022 su defendido, prestó declaración entregando la dinámica del hecho, la que no varió mayormente con relación al video que se exhibió. Que, en dicha declaración reconoció la maniobra y contribuyó, dado que fue un antecedente que se tuvo a la vista durante toda la investigación, al desarrollar los peritajes correspondientes, que también prestó declaración durante el desarrollo de la reconstitución de escena, antecedentes que se valoraron en la acusación, por lo que estima que su colaboración ha sido sustancial, para probar la postura del Ministerio Público. Por lo que concurriendo dos circunstancias minorantes de la responsabilidad penal, pide se rebaje en 2 grados la pena asignada por la ley al delito, y se le imponga una que no exceda de 3 años y 1 día de presidio menor en su grado máximo, dada la entidad de dichas minorantes, y habida cuenta de la extensión del mal causado, en consideración a la especial situación en que se produjo el hecho, el que fue determinado que se llevó a cabo con dolo eventual, según se señaló por el tribunal, el que no tiene el mismo ánimo un necandi que un homicidio simple común, llevado a cabo con dolo directo, que en ese caso, actuó con culpa con representación, como es llamada muchas veces, dado que que existió la posibilidad de la prevención del riesgo, alegación está última, que el tribunal desestimó, como se indicó en el motivo decimotercero.

En subsidio de los anterior, pidió se le imponga una pena de 5 años y 1 día, y como última consideración la pena mínima asignada por la ley al delito de 10 años y 1 día, tomando en consideración para estas alegaciones la hoja de vida de conductor, la que no da cuenta de conductas negligentes previas. Finalmente indicó que en este caso ya ha existido una reparación del mal causado, en atención a la transacción con la familia víctima, en que la empresa Medbus, pagó cerca de 80 millones de pesos a dicha familia.

DÉCIMO SEXTO: Circunstancias modificatorias de responsabilidad penal: Que, en cuanto a las atenuantes alegadas por los intervinientes, en la oportunidad procesal pertinente, el tribunal considerará concurrente la atenuante de irreprochable conducta anterior, por cuanto ella emana del certificado de antecedentes hecho valer en la audiencia, carente de anotaciones penales.

En cuanto a la atenuante de responsabilidad alegada por la defensa, de colaboración sustancial al esclarecimiento de los hechos, del artículo 11 N°9 del código punitivo, a la que las partes acusadoras se opusieron el tribunal la estimará concurrente, teniendo en especial consideración, que realizado el análisis de la prueba de cargo brindada en estrados por el Ministerio Público, complementada a los dichos del acusado y que expresó en la audiencia de juicio oral, se apreció que efectivamente éste otorgó elementos de convicción valorados por estas sentenciadoras que permitieron contribuir al

esclarecimiento de los hechos, ya que al acceder libre y voluntariamente a otorgar declaración describiendo la dinámica, según su perspectiva, el tribunal, pudo arribar con el cúmulo de todos los antecedentes, incluido el testimonio del encartado a un veredicto condenatorio.

En cuanto a la estimación de que concurre la minorante de reparación celosa del mal causado, en virtud de la transacción celebrada por la empresa Medbus con la familia del fallecido, dicha petición se rechaza, por cuanto, la empresa concurrió a dicho acuerdo en su carácter de tercero civilmente responsable, o bien, como obligado por el seguro obligatorio que materia de tránsito existe, acuerdo que no fue de resorte del acusado, no fue él quien propendió a una reparación celosa, a la que, además no se acreditó que haya contribuido con su propio patrimonio, por lo que se desestima dicha alegación.

DÉCIMO SÉPTIMO: Determinación de la cuantía exacta de la pena. Que correspondiendo la pena asignada a la de presidio mayor en su grado medio a máximo, esto es, de 10 años y 1 días a veinte años de privación de libertad, y tomando para ello el grado de ejecución perfecto alcanzado por el ilícito conforme lo dispuesto en el artículo 50 del Código Penal, y concurriendo en su favor dos circunstancias atenuantes de la responsabilidad y ninguna agravante, conforme al artículo 68 inciso tercero del dicho cuerpo legal, se procederá a rebajar la pena asignada por la ley al delito, en un grado, atenta la entidad de dichas minorantes y considerando la mayor extensión del mal causado, toda vez que se trata de la vida, bien jurídico que no es susceptible de íntegra reparación, el tribunal impondrá de forma prudencial la pena, dentro del presidio mayor en su grado mínimo, en lo que se dirá en lo resolutivo, pena respecto de la cual no procede ninguna de las penas sustitutiva de la Ley N°18.216, razón por la cual se deberá ejecutar de manera privativa, a la que se le abona el tiempo que permaneció privado de libertad por la presente causa, ascendente a un total de 500 días de abono, según consta en el certificado de fecha 23 de julio de 2025, emitido por la jefa de unidad de causa y sala (S) de este tribunal.

DECIMO OCTAVO: COSTAS: Que, por último, no obstante, la falencia probatoria advertida, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 48 del Código Procesal Penal, se eximirá a la defensa del pago de las costas de la causa por estimar el Tribunal que tuvo motivo plausible para litigar.

Por estas consideraciones y visto, además, lo dispuesto en los artículos 1, 11° 6, 7 y 9, 14 N° 1, 15 N°1, 24, 26, 28, 50, 68, 69, 391 número 2 del Código Penal; artículos de la ley 18.216, ley N°19.856 ley 19.970, y artículos 1, 48, 295, 296, 297, 340, 341, 342 y 344 del Código Procesal Penal se declara:

I.- Que el tribunal, por unanimidad, **CONDENA** al acusado **PABLO ALFONSO REYES PONCE**, como autor de un delito de **HOMICIDIO**, previsto y sancionado, en el artículo 391 número 2 del Código Penal, en grado consumado, en la persona de Marlon David Ortega Ramos, hecho ocurrido, el día 22 de mayo de 2022, en la comuna de Santiago, a sufrir la pena de **SIETE AÑOS DE PRESIDIO MAYOR EN SU GRADO MÍNIMO**.

II.- Que se condena, además, al acusado a las penas accesorias de inhabilitación absoluta perpetua para cargos y oficios públicos y derechos políticos y la de inhabilitación absoluta para profesiones titulares mientras dure la condena.

III.- Que en atención a que no se reúnen los requisitos contemplados en la Ley N°18.216, sobre penas sustitutivas a la pena privativa de la libertad, no se le concede ninguna pena sustitutiva, pena a la que se abona el tiempo que permaneció privado de libertad ascendente a un total de 500 días de abono, que se desglosan de la siguiente forma, 2 días de abono por detención: 27 y 28 de mayo de 2022, 51 días de abonos considerados por el tiempo que permaneció ininterrumpidamente privado de libertad en la presente causa bajo la medida cautelar de prisión preventiva, desde el 16 de agosto de 2022 al 05 de octubre de 2022, fecha en la que se ordenó su arresto domiciliario total y 181 días de abonos considerados por el tiempo que permaneció ininterrumpidamente privado de libertad en la presente causa bajo la medida cautelar de arresto domiciliario total, entre el 06 de octubre de 2022 y el 04 de abril de 2023, fecha en la que se impuso arresto domiciliario nocturno entre las 22:00 y las 06:00 horas de la mañana siguiente, medida que se mantuvo hasta el 17 de mayo de 2024, lo que asciende a 266 días de conversión de arresto domiciliario, conforme el certificado emitido con fecha 23 de julio de 2025, por la jefa de unidad de causa y sala (S) de este tribunal.

IV.- Que **No** se condena en costas al acusado, por tener motivo plausible para litigar.

V.- Que habiendo sido condenado **PABLO ALFONSO REYES PONCE**, por delito previsto en el artículo 17 de la ley 19.970, tómesese a su respecto muestra genética por parte del Servicio Médico Legal, y obtenido el código genético respectivo, custódiese aquel por parte del Servicio de Registro Civil e Identificación, para fines comparativos futuros.

Regístrese y ejecutoriado que sea el presente fallo, dese cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 468 del Código Procesal Penal y, en su oportunidad, remítase copia autorizada al correspondiente Juzgado de Garantía de Santiago. Asimismo, dese cumplimiento a lo previsto en el inciso segundo del artículo 17 de la Ley Orgánica Constitucional N° 18.556 sobre Sistema de Inscripciones Electorales y Servicio Electoral.

Redactada por la magistrada Andrea Cecilia Acevedo Muñoz.

RIT N°: 287-2025

RUC N°: 2200517630-5

DICTADA POR LA SALA DEL CUARTO TRIBUNAL DE JUICIO ORAL EN LO PENAL DE SANTIAGO, INTEGRADA POR LA MAGISTRADA, DOÑA MAITE RAMÍREZ CASTILLO, QUIEN LA PRESIDÓ, POR LA JUEZA DOÑA NATACHA RUZ GREZ QUIEN INTEGRÓ Y POR LA JUEZA DOÑA ANDREA ACEVEDO MUÑOZ, REDACTORA DEL PRESENTE FALLO, LA PRIMERA EN CALIDAD DE JUEZ SUPLENTE Y LAS DOS RESTANTES SUBROGANTES LEGALES, TEMPORALMENTE DESTINADAS A ESTE CUARTO TRIBUNAL ORAL EN LO PENAL DE SANTIAGO.