

Concepción, uno de septiembre de dos mil veinticinco.

VISTO, OÍDO Y CONSIDERANDO:

PRIMERO: Que, ante la Sala del Tribunal Oral en lo Penal de Concepción, integrada por las juezas titulares María Jose Vidal Araya, que presidió, Michele Bascur Postel y Antonia Flores Rubilar, se llevó a efecto la audiencia de juicio oral seguida en contra del acusado **ALEJO FERMÍN SANTANDER FAÚNDEZ**, cédula de Identidad N°7.741.307-3, nacido el 1 de febrero de 1957 en San Miguel, 68 años, viudo, enseñanza media completa y superior incompleta, domiciliado en Calle Puerto Octay N°7959, Lan C, Hualpén, representado por la Defensora Penal Pública **Sandra Betancourt Pino**.

Fue parte acusadora el Ministerio Público a través del fiscal **Andrés Barahona Urzúa**, y los abogados querellantes **César Iribarra Bravo**, **Hugo Francisco Martínez Toloza** y **Marcelo Ávila Jiménez** en representación de las víctimas indirectas por el fallecimiento de doña Claudia Yévenes Yévenes y la lesionada Martina González Yevenes; **Rafael Poblete Saavedra**, en representación de la víctima indirecta por el fallecimiento de Elizabeth Soto Orellana; **Ricardo Durán Mococaín**, en representación de las víctimas indirectas por el fallecimiento de Soledad Rioseco Marín, Esteban Briceño Briceño; **Ignacio Sapiain Martínez y Felipe Guerrero**, por la Delegación Presidencial del Bo Bio; **Javier Inostroza Castillo**, por la víctima directa Franco Antonio Zavala Hernández; **Rodolfo Belmar Lara** y **Ricardo Muñoz Collipán**, por empresa de ferrocarriles del Estado; **Evangelina Peña Salas y Ana Franco Moraga CAJ Bio Bio** en representación de las víctimas indirectas por el fallecimiento de Bárbara Bustamante Ravets y Marcela Díaz Lagos; **Andrés Franchi Muñoz, Carolina Mardones y Cristian Muñoz Pérez**, por la víctima directa Marco Robles Riffo.

SEGUNDO: Que la acusación fiscal contiene los siguientes hechos:

En la comuna de San Pedro La Paz, el día 01 de Septiembre de 2023, siendo aproximadamente entre las 07:50 y las 8:00 horas, ya con luz diurna a esa fecha y hora, el acusado ALEJO FERMÍN SANTANDER FAUNDEZ conducía por la Ruta 160 de dicha comuna y dirigiéndose hacia el sector de "Boca Sur", en un vehículo taxi-bus de locomoción conectiva urbana de la línea o recorrido "San Pedro del Mar", placa patente única RWJG-8, bus marca "AGRELE", modelo "MA9", color azul gris, transportando en el interior del bus a más de diecinueve pasajeros, respecto de quienes el acusado mantenía una posición de garante de sus vida y su integridad física.

El acusado, al conducir dicho taxi-bus, llegó hasta el cruce ferroviario, del



tipo “regulado”, ubicado en la esquina de la Ruta 160 con la Avenida Daniel Belmar, el cual es un cruce bastante conocido por el acusado por ser un punto relevante de su ruta habitual de recorrido, y en dicho cruce se encontró con el cruce ya claramente cerrado, con las barreras ya bajadas, con el semáforo ferroviario vehicular especial ya activado, sin flecha verde para virar, es decir, con la señalética de seguridad que le estaba indicando claramente que no contaba con la autorización para virar y menos para cruzar la línea férrea ubicada en dicha intersección. Al mismo tiempo, se aproximó a dicho cruce el tren de pasajeros, Carro N° SFE-101, de la empresa EFE, cuyo conductor don NELSON IGNACIO GONZÁLEZ CONTERAS, adicionalmente procedió, mientras se acercaba al cruce, a activar la bocina de alto volumen que mantiene el tren advirtiendo a todos los vehículos y peatones que el tren se acercaba al cruce.

No obstante todo este conjunto de advertencias activadas por el sistema de seguridad del cruce y la advertencia del propio maquinista del tren, el acusado y conductor del bus, ALEJO FERMÍN SANTANDER FAUNDEZ, a sabiendas que venía el tren, e incluso, en un momento dado, observando que éste se acercaba, y habiéndose perfectamente representado la posibilidad o consecuencia cierta e inminente de una colisión, muerte y/o lesiones de todos o parte de los pasajeros a su cargo, más los daños materiales, conscientemente asumió y aceptó dicho riesgo y decidió insistir, cruzar y seguir su marcha, llegando incluso a derribar intencionadamente con la estructura del bus la propia barrera del cruce ferroviario que estaba bajada precisamente para impedirle el paso.

Dicho conjunto de acciones y omisiones dolosas y homicidas del conductor acusado llevaron a que, en medio del cruce, el taxi-bus que conducía fuese estrellado, colisionado e impactado violentamente por el mencionado tren en movimiento.

Como consecuencia de ello, resultó destruido totalmente el taxi-bús y resultaron fallecidas siete personas: Doña MARCELA VIVIANA DÍAZ LAGOS, por politraumatismo muscular esquelético y visceral; don ROBERTO ALFONSO INOSTROZA QUIÑONES, por traumatismo abdominal; doña BÁRBARA CAMILA BUSTAMANTE RAVETS, por politraumatismo esquelético visceral; doña CLAUDIA ÁNGELA YÉVENES YÉVENES, por politraumatismo; don ESTEBAN ANDRÉS BRICEÑO BRICEÑO, por traumatismo encéfalo-craneano complicado; doña SOLEDAD DEL CARMEN RIOSECO MARÍN, por



politraumatismo; y doña ELIZABETH AMÉRICA SOTO ORELLANA, por traumatismo encéfalo-craneano.

Además, resultaron con lesiones de carácter clínico grave los siguientes nueve pasajeros: don FRANCO ANTONIO ZAVALA HERNÁNDEZ, con lesiones graves, por politraumatismo y fractura de cúbito proximal; don MAIKOL STUBEN DE LA JARA CABEZAS, con lesiones de carácter grave, fractura molar y facial; doña KIMBERLINE JOSETH ESCOBAR GACITÚA, con lesiones graves, fractura frontoparietal y fractura femoral derecha; doña MARTINA ISIDORA GONZÁLEZ YÉVENES, con lesiones graves, una fractura de fémur; don ISRAEL ALEJANDRO MARVAL OYALBE, con un traumatismo encéfalo-craneano, de carácter grave; don MARCELO ALEXIS SEGUEL AGUILERA, con una fractura maxilofacial de carácter grave; don IGNACIO NICOLÁS FIERRO LÓPEZ, con una fractura de fémur de carácter grave; don MARCELO ALEXANDER CID SILVA, con un traumatismo encéfalo-craneano y múltiples fracturas de carácter clínico grave; y don MARCOS RODRIGO ROBLES RIFFO, con un traumatismo encéfalo-craneano con exposición de masa encefálica, de carácter grave. Las lesiones de todas las víctimas antes señaladas significaron para todas ellas, a lo menos, enfermedad o incapacidad para el trabajo por más de treinta días o mucho más.

A su vez, resultó una persona con lesiones clínicamente menos graves, YONAIKER JOSUE MEDINA OYALBE, con diversos traumatismos, y resultaron dos personas con lesiones clínicamente leves, JUAN CARLOS HIDALGO CASANOVA, con un dolor lumbar, y JARETH FIDEL ANTONIO LOYOLA BOBADILLA, quién resultó policontuso.

Finalmente, la acción del conductor acusado también ocasionó, asimismo, DAÑOS en cuatro postes ferroviarios, diversas líneas eléctricas y otros elementos y equipamientos del ferrocarril como también daños en el pantógrafo del coche, en el acople, en el “anti-climber”, en la cabina y en diversas otras partes y piezas del tren, daños evaluados preliminarmente por la empresa de ferrocarriles en un monto no inferior a los cuarenta millones de pesos.

En cuanto a la calificación jurídica de los hechos, el Ministerio Público estima que los hechos son constitutivos de los siguientes delitos:

1.- Siete delitos de Homicidio Simple, ilícitos sancionados en el artículo 391 N° 2 del Código Penal, todos los cuales se encuentran consumados.

2.- Nueve delitos de Lesiones Simplemente Graves, ilícitos sancionados en el artículo 397 N° 2 del Código Penal, todos los cuales se



encuentran consumados.

3.- Tres delitos de Lesiones Menos Graves, figuras ilícitas residuales sancionadas en el artículo 399 del Código Penal, todos los cuales se encuentran consumados.

4.- Un delito de Daños Calificados, figura ilícita prevista en el artículo 485 N°6, del Código Penal. Delito que se encuentra consumado.

La participación que se atribuye al acusado en todos los delitos mencionados es la de autor ejecutor, conforme a los artículos 14 N°1 y 15 N°1, ambos del Código Penal.

Solicitando las siguientes penas:

- a) La pena de **veinte años** de presidio mayor en su grado máximo, penas accesorias legales correspondientes, incorporación del condenado en el registro de huella genética, y se le condene en costas, como autor de siete delitos consumados de Homicidio Simple.
- b) La pena de **tres años** de presidio menor en su medio, accesorias legales, y costas, como autor de nueve delitos de Lesiones Simplemente Graves.
- c) La pena de **quinientos cuarenta días** de presidio menor en su grado mínimo, accesorias legales y costas, como autor de tres delitos de Lesiones Menos Graves.
- d) La pena de **quinientos cuarenta y un días** de presidio menor en su grado medio, accesorias legales, y costas, como autor de un delito consumado de Daños Calificados.

TERCERO: Que por su parte la acusación particular, presentada por las abogadas querellantes Ana Franco Moraga y Evangelina Peña Salas se contienen los siguientes hechos, calificación jurídica y solicitud de pena:

“El día 1 de septiembre del año 2023, entre las 07:50 y las 08:00 horas, ya con luz natural, el acusado ALEJO FERMÍN SANTANDER FAÚNDEZ, conducía por la Ruta 160 en la comuna de San Pedro de la Paz, dirigiéndose hacia sector de Boca Sur, en un vehículo taxi locomoción colectiva urbana de la línea o recorrido San Pedro del Mar, placa patente única RWJG- 8, bus marca “AGRELE”, modelo “MA9”, color azul gris, haciéndolo el querellado con la revisión técnica del vehículo vencida y transportando en su interior alrededor de 18 personas como pasajeros, entre las que se encontraba doña Marcela Viviana Díaz Lagos, hermana de mi representado.

Es en esas circunstancias que el querellado conduce el taxibus ya



mencionado hasta un cruce ferroviario regulado, ubicado en la esquina de la Ruta 160 con Avenida Daniel Belmar, cruce que conocía latamente ya que, como conductor de locomoción colectiva, era un punto relevante de su ruta habitual de recorrido.

Al llegar al cruce ferroviario, este se encontraba claramente cerrado, con las barreras de seguridad bajadas, con el semáforo ferroviario vehicular especial activado, sin flecha verde para virar, señaléticas que le indicaban que no contaba con autorización para continuar la marcha y menos aún para cruzar la línea férrea ubicada en dicha intersección.

Al mismo tiempo, se aproximaba a dicho cruce el Biotren, carro N°SPE101, de la empresa EFE, conducido por don Nelson Ignacio González Contreras, quién al ir acercándose activó la bocina de alto volumen que posee el tren, advirtiendo a los vehículos y peatones que se acercaba al cruce.

Haciendo caso omiso al conjunto de advertencias activadas y pudiendo, en un momento dado, observar que el tren se acercaba, el querellado SANTANDER FAÚNDEZ, a sabiendas que venía el tren, se representó indudablemente la posibilidad o consecuencia cierta e inminente de una colisión, muerte y lesiones de todos o al menos parte de los pasajeros a su cargo. Conscientemente asumió y aceptó dicho riesgo e insistió en cruzar, llegando incluso a derribar intencionalmente con la estructura del taxibus la barrera de seguridad del cruce ferroviario.

Dichas acciones y omisiones dolosas y homicidas del querellado llevaron a que, en medio del cruce, el taxibus conducido por él fuera estrellado e impactado violentamente por el mencionado tren en movimiento.

Como consecuencia de ello resultó destruida la totalidad de la estructura del bus y resultaron fallecidas siete personas, entre los que se encuentra Doña MARCELA VIVIANA DÍAZ LAGOS, cuya causa de muerte fue politraumatismo muscular esquelético y visceral, y Doña BÁRBARA CAMILA BUSTAMANTE RAVETS, cuya causa de muerte fue politraumatismo esquelético visceral, los segmentos afectados fueron cabeza, tronco y miembros superiores e inferiores.

Los demás pasajeros resultaron con lesiones de diversa gravedad”.

A juicio de esta querellante, los hechos descritos constituyen, en lo que corresponde a esta parte, dos delitos de HOMICIDIO SIMPLE, previsto y sancionado en el artículo 391 N°2 del Código Penal, en grado de desarrollo CONSUMADOS, perpetrados en calidad de AUTOR por el acusado ALEJO FERMÍN SANTANDER FAÚNDEZ, según lo previsto en los artículos 14 N° 1 y 15



N° 1 del Código Penal, en perjuicio de Doña MARCELA VIVIANA DÍAZ LAGOS y Doña BÁRBARA CAMILA BUSTAMANTE RAVETS.

Por lo que teniendo en vista el grado de desarrollo, su participación, y de conformidad a lo dispuesto en los artículos 68 y 69 del Código Penal, artículo 351 y demás pertinentes del Código Procesal Penal, solicita: la pena única por ambos delitos de Homicidio Simple de 20 AÑOS DE PRESIDIO MAYOR EN SU GRADO MÁXIMO, más las accesorias legales del artículo 29 del Código Penal y el pago de las costas de la causa, de conformidad al artículo 45 y siguientes del Código Procesal Penal.

CUARTO: Que la acusación particular interpuesta por la Delegación Presidencial del Bio Bio, contenía los mismos hechos contemplados en la acusación fiscal, los que calificó jurídicamente de:

A.- Siete (7) delitos de HOMICIDIO SIMPLE, sancionados en el artículo 391 N° 2 del Código Penal.

B.- Nueve (9) delitos de LESIONES SIMPLEMENTE GRAVES, sancionados en el artículo 397 N° 2 del Código Penal.

C.- Tres (3) delitos de LESIONES MENOS GRAVES, sancionadas en el artículo 399 del Código Penal.

Todos en grado de consumado, atribuyendo al encartado la participación de autor ejecutor directo, y estimando que no concurren circunstancias modificatorias, solicita conforme a lo dispuesto en el artículo 351 del Código Procesal Penal, se le aplique al acusado la pena única de PRESIDIO PERPETUO SIMPLE, además de las accesorias que correspondan conforme a la ley y las costas de la causa.

QUINTO: Que en relación a la acusación particular deducida por la querellante RODOLFO BERLMAR LARA, contiene los mismos hechos y calificación jurídica planteada por el Ministerio Público, solicitando su parte únicamente la aplicación de sanción por el delito de daños, esto es, la pena de 541 días de presidio menos en su grado medio, más accesorias legales y costas de la causa, como autor del delito consumado de daños calificados.

SEXTO: Que, asimismo, en las acusaciones particulares presentadas por los abogados Ricardo Durán Mococain y Javier Inostroza Castillo, se contienen los mismos hechos, calificación jurídica y solicitud de pena pedida en la acusación fiscal, como asimismo en la adhesión deducida por el abogado Rafael Poblete Saavedra; del abogado Andrés Franchi Muñoz y del abogado Cesar Iribarra Bravo.



SÉPTIMO: Que, en su alegato de apertura, el Ministerio Público refirió, en síntesis, que conoceríamos los hechos que ocurrieron ese 1 de septiembre, ya con luz de día y con clara visibilidad para todos los conductores que se desplazaban por San Pedro de la Paz. En ese contexto, se produce este grave hecho que enluta a muchas familias y que tiene su origen especialmente en la conducta reprochable del acusado, pues ese día, mientras se encontraba realizando las labores de chofer de locomoción colectiva con licencia de conducir para ello y con una capacidad importante de pasajeros, circulaba escuchando música, muy despierto encontrándose con el cruce Daniel Belmar hacia el sector de Boca Sur. Hizo presente que funcionaron las advertencias o mecanismos de seguridad que estaban instalados, esto es, signo Pare; semáforo con señalización de vehículos; alarma sonora de bajada de barreras, que constituyen alertas indubitadas de que se acerca un tren. El acusado, haciendo caso omiso de estas advertencias, decide cruzar, inclusive derribar la barrera para, de alguna forma, ganarle la carrera al tren, que vio y estaba en condiciones de ver y además sentir por sus sirenas.

Indicó que el maquinista, por su parte, iba a velocidad normal, dentro de regla, y al percatarse de la última recta, en que se podía observar el acercamiento del tren y se tocó la sirena, el conductor del bus cruzó, a sabiendas del riesgo que se podía concretar en una colisión con el Biotren.

Estimó que este tipo de accidentes en cruces regulados son excepcionales y los vehículos que ese día circulaban estaban detenidos, respetaron la barrera, siendo el acusado la única persona que tomó la decisión de cruzar, de forma intencionada a lo que viniera.

Expresó que se dirá que hay culpa y no dolo del conductor, que no hay fallos de contenido fáctico asimilables a este caso, sin embargo, su parte considera que se obró con dolo eventual, citando jurisprudencia al efecto, incluida la resolución que se pronunció respecto de las medidas cautelares de la presente causa, en que establece que no se excluye el dolo con la sola esperanza que el resultado no se desee; añadiendo que la conducta del acusado es su indiferencia frente al resultado que se ha representado, por lo que sobrepasa la culpa consciente, y en caso de entender de que confió en la no concurrencia del resultado, aquello debe ser basado en hechos objetivos y acreditados, por tanto, aunque no haya querido debió representárselo y pese a todo aceptó la posibilidad de este resultado, manifestando que hay dolo cuando el autor actúa en todo caso, continúa a adelante con su acción, manifestando indiferencia ante un resultado cuya producción era posible.



Refirió que el acusado no llevaba carga sino personas, atribuyendo la existencia de un concurso real de diversos delitos y calificación de homicidios dolosos, citando fallos en tal sentido, y señaló que esto se acreditará principalmente a través de las filmaciones del bus, del tren y del cruce, además de los testimonios y peritajes, añadiendo que Ferrocarriles actuó de manera correcta, y el maquinista alcanzó a frenar un poco o hubiese significado más fallecidos. Aclaró que solo declararían pasajeros que no iban distraídos, a fin de dar cuenta de detalles del accidente y conducta del conductor, además, de no exponer a aquellos que se encuentran traumatizados, sin perjuicio de incorporar los peritajes de sus lesiones y de los daños que se ocasionaron a Ferrocarriles; estimando que se arribará a la convicción más allá de toda duda razonable acerca de la existencia de un concurso real de delitos en carácter de doloso.

En su clausura, reiteró la dictación de un veredicto condenatorio en los términos pedidos en la acusación fiscal, teniendo en vista las especiales características de los hechos materia de la acusación y que fueron ampliamente acreditadas durante el desarrollo del juicio y que a su entender permite claramente establecer, más allá de toda duda razonable, la existencia de delitos reiterados de homicidios de las personas fallecidas y las diversas lesiones provocadas por el acusado dolosamente, atendido el dolo eventual que se configura en este caso.

Descarta la concurrencia de una culpa inconsciente, y estimó acreditado que estamos frente a un acusado que se le debe imponer un deber de cuidado y un ánimo especial puesto que el acusado actuó en calidad de conductor profesional de un vehículo de transporte de pasajeros llevando una multiplicidad de pasajeros al interior del bus, contando con licencia profesional y experiencia. Señaló que las víctimas confiaron en el acusado y su capacidad para dirigir, de manera segura, un vehículo de transporte hasta sus trabajos, de modo que la exigencia es más elevada que para otro conductor no profesional. Es en este ámbito que se debe iniciar como punto de partida el análisis de los hechos.

La psiquiatra, por su parte, descartó problemas psiquiátricos, neurológicos o físicos del acusado asociados a los hechos, de igual modo, la ficha por la cual se le otorgó licencia indica que mantenía una salud compatible para conducir, como se le ve, además, en las grabaciones previas al accidente en el cruce ferroviario. De forma tal, que el acusado no cuenta con ninguna incapacidad para comprender el significado de las señaléticas, y anticiparse a los riesgos y entender el grado de peligrosidad del cruce, tal como lo declaró uno de los testigos en juicio, en orden a que el encartado conocía perfectamente el cruce y su peligrosidad y ya se le había

advertido por una pasajera de que ese cruce era de cuidado y con la barrera. Es así, como conociendo lo peligroso de ese cruce y que es de común tránsito de vehículos por la línea férrea, podría pensarse que hay una costumbre vial de los conductores temerarios de cruzar la línea férrea a como de lugar y, desde esa perspectiva, el acusado tenía la costumbre de traspasar ese cruce “a la mala” tratando de ganarle al tren con las consecuencias que ello implica, aclarando que el que sea una costumbre entre algunos conductores no implica que no sea delito y doloso, en este caso, eventual, pues hay imprudencias tan groseras que exceden el umbral de la culpa.

Añadió que hay otros indicios que nos dan cuenta de la conducta del acusado, pues lo que más le preocupaba a la defensa era la aceleración o no, para descartar algún tipo de dolo, pero frente a este tipo de situaciones no le parece tan relevante ese punto, pues no se puede establecer fehacientemente la velocidad y a cuánto disminuyó el acusado para girar a la línea de tren, si se detuvo o aceleró en algún minuto, porque no hay huellas de frenado, ni lo hizo en ningún momento, como lo informó la SIAT, y porque el registro que mantienen las cámaras tiene ciertos desfases que no se condicen con los segundos exactos en que se produce la maniobra.

Estima relevante la cámara que se encontraba en la parte superior del cruce, que se denominó “ojo de gato”, donde se puede ver de qué manera viró su vehículo derribó hacia el costado la barrera, manteniendo la velocidad e inclusive acelerando un poco, a su juicio, para cruzar antes de que pasara el tren, porque conoce el sector; lo que también se aprecia en la cámara del tren, sin que se registrara algún frenado o detención por parte del bus.

Indicó también que por mucho que la defensa quiera plantear que este accidente, si puede llamarse así, se produjo en circunstancias fácticas que excluyen el dolo, fundado en que el acusado nunca escuchó ni se dio cuenta que venía el tren o se vio confundido o distraído por el viraje y por los vehículos que le impidieron girar; la primera fuente de audio es la cámara instalada en el bus, que está cercanas a los parlantes, la que demuestra la activación del claxon antes del cruce en dos oportunidades, además del área que puede abarcar un claxon como se indicó por los peritos, por lo que es imposible que el acusado no lo haya oído, además de escuchar música a un rango normal de volumen, y en ningún caso en un nivel que evitara escuchar el sonido.

Luego, al girar, no le parece que sea una distracción de tal envergadura que se obnubiló y dejó de percibir todo por un par de vehículos que no lograron taparle



el paso para virar, lo que hizo sin inconveniente, añadiendo que los testigos indicaron que pudieron ver cuando el imputado derribó la barrera y el sonido del claxon.

Como si no fuera suficiente, el cruce mantenía una luz con una alarma, que estaba en funcionamiento y que el acusado hizo caso omiso. Sumado a las distintas señaléticas, aproximadamente nueve advertencias, eso es más que imprudencia temeraria, es porfía y obstinación que está dentro del campo del dolo eventual. Luego de golpear la barrera, ni siquiera frenó, sino que siguió mirando mientras giraba y evidentemente podía ver al tren, siendo visible desde ese lugar la barrera. A mayor abundamiento, las rejas de confinamiento de la línea férrea no son altas y no tapan la visual, ni existía otro elemento que la obstaculizara.

Frente a esta situación, el imputado continuó el cruce hasta producirse el impacto del vehículo por parte del tren, a raíz del cual, se producen millonarios daños acreditados por la empresa con la prueba documental, pero lo más importante son los daños provocados a los distintos pasajeros, sin que el encartado realizara ninguna acción para evitar la colisión, sino que decide conscientemente continuar.

La defensa dirá que no tiene lógica que el propio conductor decida continuar con riesgo para sí, pero sabemos lo indiferente que puede ser muchos conductores ante el riesgo, de manera grave y calificada, y en el caso del acusado cruzar a como dé lugar, asumiendo un riesgo que se representó. Desde este punto de vista destaca distintas soluciones que han sido plasmadas en la doctrina y la jurisprudencia, añadiendo que, si bien no tenía la animosidad, podía representarse el riesgo, al transgredir nueve advertencias, por lo que dicha acción tan riesgosa no es cualquier descuido que se pueda clasificar en un tipo de culpa, es más que una imprudencia y más que temeraria. Desde que el acusado, con todas las advertencias, decide cruzar, ello significa que aun cuando no quiso el resultado debió representárselo y se lo representó, la aceptó o toleró y es aplicable la segunda fórmula de Frank cuando se actúa en todo caso, a todo evento, en cualquier caso, y se continúa adelante con la acción. Para ello plantea distintos indicios que permiten hacer una inferencia, en este caso, distintas advertencias que tuvo conductor, sonidos diferentes que emanaron del tren y del cruce, advertencias visuales, los vehículos que se encontraban detenidos, la forma en que viró el acusado, la visibilidad que tenía, y la circunstancia de que no frenó e imprimió velocidad, sumado al conocimiento del cruce de Boca Sur, y su calidad de conductor profesional con amplia experiencia, lo que afecta en el análisis del



dolo eventual, estimando la jurisprudencia que cuando hay una actuación aberrante y grosera hay dolo eventual, bastando que se haya representado la posibilidad de toparse con el tren y fue indiferente con ello, lo aceptó y cruzó igual, por lo que considerando todos los elementos ya referidos, le permiten inferir razonablemente una hipótesis del tipo que plantea.

Finalmente, descartó la indicación de la defensa en torno a que el conductor pudo no haber visto la barrera, considerando que tuvo que zigzaguear precisamente porque burlaba la barrera estaba baja, y cuando ello ocurre no es que el tren pueda pasar, sino que viene, por eso los demás vehículos estaban todos detenidos.

OCTAVO: Que, en su apertura, la parte querellante representada por el abogado Cesar Iribarra Bravo, sostuvo que seremos testigos de un juicio en donde quedará probado, más allá de toda duda razonable, el accionar doloso del acusado. Refirió que son siete víctimas fatales, pero hay una más que no está presente, producto del gran accidente, Ignacio Fierro López; todas en manos de un conductor profesional con vasta experiencia en el transporte público que pasó varias veces por ese cruce masivo, transportando a personas en horario que van a trabajar.

Expuso que no tomó en cuenta la responsabilidad que tenía de tomar al pasajero y dejarlo en el punto que debía bajar, sino que decidió pasar un Pare; un semáforo; un Pare pintado de rojo en el suelo; los autos detenidos; la sirena del cruce sonando y la barrera abajo, escuchando música a buen volumen; accionar que será evidente en los videos del 1 de septiembre de 2023.

Manifestó, además, que la posición de la defensa buscará hacer ver al conductor como un jubilado, discapacitado a pesar de que no existe documentación que lo sostenga, estimando que se probará, más allá de toda duda razonable, el accionar doloso del acusado.

Al concluir la prueba, estimó acreditado el obrar con dolo eventual del acusado y expresó que las consecuencias de este mega accidente han causado dolor, pero no pide venganza jurídica sino justicia. Manifestó que antes del momento del accidente, el acusado, conductor profesional de buses del transporte público, porque lo mandata su contrato de trabajo y licencia, decide tomar el servicio del 1 de septiembre de 2023, con la revisión técnica vencida hace 4 meses lo que considera una primera muestra de actuar del conductor que decide ejecutar su acción ya con falencias. Añadió que la vida es el bien jurídico máspreciado, y en este caso él transporta vidas. Minutos antes lo vieron conduciendo

de la mejor manera, mirando los espejos laterales, adelantando, también fue acreditado que el acusado no estaba imposibilitado de ejecutar la acción.

Refirió que, en cuanto a la radio encendida, aquello demuestra, hasta ahí, negligencia, pero en el momento del accidente, enfrentando un cruce ferroviario el cual tenía alertas preventivas, como señal de cruce, Cruz de San Andrés, Pare horizontal y vertical, semáforo con flecha, campana sonando, barrera abajo y claxon de 200 metros y de 100 metros, pasándolas una a una el conductor, ya no es torpeza ni descuido, sino que configura dolo eventual.

Indicó que su representada recordará toda su vida la muerte de su madre y sus secuelas físicas, esperando que repare en algo la sentencia condenatoria, haciendo presente las declaraciones de los peritos que dieron cuenta de los eventos y de las medidas de seguridad que se accionan, mientras el conductor miraba a la derecha, indicando que la barrera también se encontraba a la derecha, y que como se observó en los elocuentes videos, haciendo suyo, además, lo dicho por el fiscal, por lo que solicita la dictación de una sentencia condenatoria por los homicidios simples con dolo eventual.

NOVENO: Que, en su discurso de inicio el abogado Rafael Poblete Saavedra compartió lo referido por el fiscal, manifestando que este accidente es excepcional y tiene muchas particularidades, además de su relevancia, considerándolo una tragedia nacional. Indicó que el imputado fue formalizado como autor de un delito y ratificado por la Corte de Apelaciones, cuando se discutió el presupuesto material, citando jurisprudencia en relación al punto.

Destacó que lo transportado eran pasajeros, diferente a carga, con reglamentación especial, y con diferente deber de cuidado, señalando que el imputado hizo caso omiso a siete advertencias, y decidió intencionalmente cruzar para ganar la carrera al tren, siendo la previsibilidad un tema central. Sabía que venía el tren, lo vio, lo sintió, lo escuchó, estaba la barrera abajo y aun así a sabiendas, asumió el riesgo y cruzó, estimando que concurre dolo eventual, teniendo en vista, asimismo, la normativa rigurosa de los cruces ferroviarios regulados. Añadió que, conforme a la imputación objetiva, el acusado tenía un deber de cuidado que no cumplió pudiendo representarse el resultado, incrementando el riesgo, manifestando conformidad con la pena solicitada por el Ministerio Público.

En su discurso de cierre, también solicitó la dictación de sentencia condenatoria respecto del acusado, destacando que la verdadera discusión en este juicio no radica en los hechos que se probaron con la prueba de este juicio



sino en la concurrencia del elemento subjetivo presente en el obrar del encartado, esto es, si concurre, como sostiene la parte acusadora, el dolo eventual, que exige que el agente se haya representado como posible el resultado y no obstante haya aceptado o aprobado, mostrándose indiferente frente al resultado dañoso también representado, del bien jurídico puesto en peligro. Mencionó lo expuesto por la perito psiquiatra, que descartó la concurrencia de patologías en relación con el acusado y que tiene conciencia de la ilicitud, además de haber voluntariamente aceptado ese día el relevo del bus, con un juicio de realidad conservado siendo capaz de darse cuenta de sí mismo y de su entorno. Con la prueba rendida, también se acredita aquello y se pudo representar como un evento previsible el resultado dañoso del accidente que se podía producir y que se produjo. Destaca la declaración del perito SIAT en cuanto a la causa de la colisión, señalando que son nueve restricciones existentes, y que tal como se observa del fotograma 4 y 5 no fue problema para conductor en su avance, los vehículos existentes que se encontraban todos detenidos. Añadió que su mirada se dirigía a la derecha con su visión despejada y pudo observar la proximidad del Biotren, no obstante, no detuvo su marcha pues creyó que podía llegar a cruzar, siendo además un recorrido habitual como lo reconoció uno de los testigos que reconoció al conductor.

Señaló que el dolo eventual no se excluye por la esperanza del acusado en que no se produzca el resultado, y que su conducta sobrepasa la culpa, pues, a sabiendas de los daños, decidió actuar, siendo un conductor profesional con mayor deber de cuidado y encontrándose en una posición de garante, tal como lo resolvió la Corte de Apelaciones en la misma causa al observar los videos.

DÉCIMO: Que, el querellante representado por el abogado Ricardo Durán Moccocaín, en su alegato de apertura, expresó que no cabe duda de que el 1 de septiembre va a ser recordado como un día triste, siendo garante de la vida de 19 personas, el acusado decide conducir encontrándose en condiciones deficientes, estaba tomando una serie de medicamentos y había atentado contra su propia vida. Expuso que no estamos frente a un cuasidelito, como pretenderá la defensa, sin que frente a un chofer profesional que decidió subirse al volante en condiciones defectuosas, cruzó el llamado “cruce de la muerte”, que ya lleva tres accidentes y tragedias, representándose la posibilidad de cruzar a pesar de todas las indicaciones de no hacerlo. Decidió efectuarlo para ganarle al tren o a la línea que viene atrás, con un fin económico, estimando que se probará la existencia del delito y de la participación del acusado, y que uno de ellos querellantes pide



presidio perpetuo por lo que los demás se quedaron cortos con la pena que han solicitado.

Al terminar la rendición de la prueba, aludió a la parte que representa, desde el punto de vista humano, expresando asimismo, que la defensa no niega ni minimiza los hechos, pero intenta llevar al tribunal a la culpa inconsciente, pero de la prueba aportada al juicio, la tragedia del 1 de septiembre fue causada por el acusado, se probó como ocurrieron los hechos, quedándose con la declaración del testigo Robles Riffo, quien manifestó que no era la primera vez que se subía al bus y que conocía al chofer, que no era la primera vez que se pasaba una barrera, sin repetir las ocho advertencias que soslayó, además de haber expuesto la perito psiquiatra que el acusado estaba consciente, sin problemas de ceguera o sordera, por lo que está acreditado, más allá de toda duda razonable, que la conducta del acusado fue con un desprecio a la vida humana, desestimando así la postura de la defensa, por lo que reitera su petición de condena.

UNDÉCIMO: Que, del mismo modo, en su discurso inicial, la querellante Delegación Presidencial representada por el abogado Ignacio Sapiain Martínez, señaló que es posible observar que el punto de discusión será principalmente el elemento subjetivo del tipo penal. Así, bajo el supuesto de que se logre acreditar que efectivamente concurre el dolo, bajo la modalidad de dolo eventual, se estará a la calificación que efectivamente ha invocado, y en caso contrario, se acogerá la teoría de la defensa en orden a que se trataría de un cuasidelito.

Para ello, el tribunal tendrá la difícil labor de reconstruir la realidad y posicionarse principalmente en el lugar del acusado al momento de ejecutar la acción, representándose la conciencia del mismo y los deberes de conducta esperados durante la secuencia de los hechos protagonizados al momento de ejecutar la acción desplegada. Teniendo en vista, para ello, los siguientes elementos: primero, la calidad del sujeto activo, la experiencia del acusado en su labor como conductor de vehículo. Segundo, la labor que realizaba, que está estrictamente relacionada con el cumplimiento del contrato de transporte público de pasajeros, lo que supone trasladar a las personas desde un punto a otro. Pero, además, ese contrato de transporte público de pasajeros trae implícito el cumplimiento de ciertas obligaciones y principalmente el deber de seguridad. El deber de seguridad para con las personas que transportan. Es decir, este mismo contrato de transporte tiene aparejado el deber de resguardar la vida y la integridad de las personas que trae consigo. Y esa responsabilidad de llevarlos sanos y salvos a su lugar de destino se ve agravada cuando estamos bajo el



supuesto del cumplimiento de un deber de servicio público, que en el caso concreto es el licitado, porque estamos frente a la figura de un contrato de transporte público de pasajeros que presta un servicio subvencionado, asignando entonces al conductor responsable y directo de esta función. El otro elemento que se debe considerar es la experiencia del sujeto activo en la ejecución de este servicio público en la línea o recorrido adjudicado a la respectiva empresa, dentro de ello, el conocimiento de los cruces ferroviarios, sobre todo la línea y recorrido que él tenía asignada.

Estos elementos permiten, al menos, prever cuál es el conocimiento y la previsibilidad del resultado frente al incumplimiento por parte de un conductor de la señalética correspondiente y cuál es la consecuencia de su accionar si cruza la línea férrea ocupada por un tren que se acercaba inevitablemente. Esa secuencia es lo que permite establecer el nivel de conciencia ligado a estos deberes propios del contrato de transporte para saber si efectivamente ponían en riesgo o no la vida y la seguridad de sus pasajeros y el comportamiento del sujeto activo el día de los hechos va a quedar demostrado principalmente por las grabaciones que se lograron extraer del mismo microbús, describiendo dos grabaciones principales, en que se apreciará el enfrentamiento de la señalética, la velocidad del bus, la barrera, el sonido de la bocina del Biotren y la decisión del conductor de seguir su marcha, por lo que se determinará que el conductor aceptó los resultados de su acción, con absoluta indiferencia frente a los bienes jurídicos protegidos; por lo que sostiene que se darán los supuestos de hecho que van a permitir al tribunal tener por acreditado el elemento subjetivo del tipo penal, que sería el dolo bajo la modalidad eventual.

En su discurso conclusivo, estimó acreditado más allá de toda duda razonable los hechos, pero no solo hay una infracción al deber objetivo de cuidado sino que el acusado actuó aceptando un riesgo cierto de un resultado que resultó ser gravísimo, por lo que sigue sosteniendo que hay dolo eventual, descartando la hipótesis culpa inconsciente o por falta de representación, porque el acusado era un conductor profesional, además de contar con experiencia previa en el mismo recorrido asignado y conocía el cruce ferroviario y la frecuencia con la que circulaba el Biotren. Mantenía, además, un deber reforzado de seguridad que se deriva del contrato de transporte público de pasajeros que no es un deber meramente contractual, sino que una obligación pública de resguardar la vida e integridad de todos los usuarios, de modo que infringir este deber con la indiferencia que demostró no puede calificarse como una mera imprudencia.



Aludió a todas las advertencias posibles, ya reseñadas por el perito Lizama, quien fue categórico en afirmar que el acusado embistió la barrera que funcionaba correctamente y su conclusión. Concuere con la segunda formula de Frank propuesta por el Ministerio Público para el caso, cita jurisprudencia, destacando que obra con solo eventual quien, conociendo la alta probabilidad de un contenido dañoso, se representa y lo acepta, y en el caso existe multiplicidad de advertencias, de modo que es una confianza irracional, citando al autor G. Jakobs, por lo que ha quedado acreditado que el acusado, cuando enfrentó al tren, tenía una consecuencia catastrófica y actuó con indiferencia, por lo que reitera su petición de condena.

DUODÉCIMO: Que, del mismo modo, el abogado Javier Inostroza Castillo al iniciarse el juicio expresó que sustenta lo planteado por el Ministerio Público, y su intervención busca aportar un matiz esencial y mayores elementos probatorios que permitan al tribunal dimensionar, con mayor claridad, la situación de las víctimas y la magnitud del daño causado. Refirió que no sólo se trata en este juicio de acreditar la ocurrencia del hecho y la responsabilidad penal, en particular la interesantísima discusión jurídica que ya se ha planteado por los demás litigantes, sino que también demostrar las secuelas concretas que perduran hasta el día de hoy de las víctimas que han sobrevivido. En su caso, el testimonio del señor Zavala será pieza relevante en el juicio, como sobreviviente directo, y por la posición en la cual se ubicaba, quien narrará en primera persona cómo ocurrieron los hechos y cómo cambió esto en su vida diaria, buscando que con esto se ponga un rostro en este juicio describiendo tanto las lesiones que sufrieron las víctimas, el tratamiento médico, las limitaciones físicas permanentes y el impacto emocional que han sufrido. En definitiva, insistir con que la magnitud de este accidente ha generado un perjuicio irreparable en muchos casos en las víctimas. Asimismo, su voz permitirá también acreditar el nexo causal directo de esta conducta imprudente del acusado y el sufrimiento de las víctimas, estimando que se podrá apreciar que no estamos ante un accidente inevitable, sino ante el resultado de una infracción evidente a las normas de tránsito, al deber de cuidado y especialmente grave tratándose de un conductor profesional que transportaba pasajeros. Por lo anterior, solicita al tribunal que, tras escuchar la evidencia, en especial el testimonio de la víctima que presentará se llegue a la conclusión que nos encontramos ante un delito, no ante un cuasidelito.

En sus alegatos de clausura, describió que el conductor que llegó a un cruce ferroviario regulado que conocía, ya que era parte de su ruta habitual, el que



estaba cerrado, con las barreras bajas, el semáforo ferroviario activo y la bocina del tren sonando mientras éste se aproximaba. Pese a todas estas advertencias, ingresa el cruce y derriba la barrera, provocando el impacto que costó la vida a siete personas, dejó múltiples lesionados, entre ellos, la parte que representa en este juicio, el señor Franco Zavala, que ha quedado con una invalidez de por vida de un 70%.

A fin de no reiterar lo ya expuesto por sus colegas, refirió que el punto decisivo al momento de sentenciar no será adivinar el mundo interior, sino que aplicar la regla de imputación subjetiva adecuada cuando el resultado no fue querido, pero se actuó pese a su posibilidad. La doctrina chilena contemporánea normativiza la atribución del dolo, y para distinguir entre dolo eventual y culpa consciente, no basta una mera impresión psicológica, sino que se requiere de un criterio intersubjetivo que descarte el emocionalismo y el puro subjetivismo al evaluar la supuesta confianza del autor en que el resultado no se produciría. Bajo este prisma, lo que aquí importa es la decisión de continuar pese al riesgo representado, aun cuando parte de la literatura suele exigir una elevada concreción en la representación del resultado, cuando el riesgo creado es particularmente alto, las exigencias de detalle se atenúan sin degradar la imputación a culpa, lo que ocurrió en este caso. Así, un vehículo de pasajeros, un cruce de ferroviario cerrado, un tren que se aproxima, constituyen un riesgo extremo cuya aceptación se acredita en la persistencia del autor. La defensa podría alegar que el acusado confiaba, y hago hincapié en esto, confiaba en evitar el resultado, pero esa confianza debe poder justificarse objetivamente, no sostenerse en meras esperanzas o estados emocionales. La doctrina destaca los esfuerzos para dotar de base intersubjetiva esta confianza, es decir, exigiendo posibilidades reales y conocidas de evitar el resultado, precisamente para no deslizarse a este subjetivismo. Y aquí no hay una base objetiva, haciendo presente las barreras, semáforo, señalética y claxon, que negaban cualquier expectativa razonable de evitación. Aún más, cuando el autor sospecha, tiene medios para verificar y elige no hacerlo porque le resulta más conveniente seguir, lo único que cabe hacer es imputar dolo, lo que en doctrina se denomina ignorancia deliberada. El conocimiento relevante puede ser genérico, pero suficiente para atribuir el dolo, pues el sujeto evita imponerse de más detalles precisamente para no detenerse.

Indicó que el acusado se representó la posibilidad del resultado y aceptó actuar con indiferencia frente a él. Esto, en derecho, es un dolo eventual; por

tanto, a la luz del criterio normativo intersubjetivo que nuestra moderna doctrina ha trabajado y de los hechos ya acreditados en esta causa, corresponde tener por probado el elemento subjetivo del dolo eventual y condenar al acusado en consecuencia, quien creó un riesgo jurídicamente desaprobado, se representó su realización como posible y, pese a ello, decidió actuar con las consecuencias que todos conocemos a estas alturas.

DECIMOTERCERO: Que, del mismo modo, el abogado querellante Ricardo Muñoz Collipán como abogado de Ferrocarriles, al iniciarse el juicio, expresó que la locomoción no respetó las señales del tránsito, con una actitud temeraria que va más allá del cuasidelito, pues rompió la barrera de la línea férrea. Se acreditará la existencia de medidas de seguridad implementadas por su parte, al menos seis que inequívocamente indicaron al acusado que detuviera su marcha, sin embargo, ingresó a la vía férrea, lleno de pasajeros, que fueron defraudados por la actitud inequívocamente dolosa del conductor, lo que provocó, además, daños evaluados en cuarenta millones de pesos, añadiendo que el tren se desplazaba a una velocidad de 60 km/h en zona de 100.

En su alegato de clausura, detalló el monto de los daños sufridos por Empresa de Ferrocarriles del Estado, haciendo presente que se ha invertido millones de pesos en señales ferroviarias que no son respetadas por los conductores. Estimó que los daños causados son calificados y cometidos con dolo eventual, aludiendo al *nemo auditur*, estimando que si no escuchó el claxon fue por su propia negligencia. Agregó que la defensa sostuvo que la barrera cayó por el lado y por tanto no pudo ser vista por el chofer, pero la barrera cayó frente a la dirección del tránsito, como se apreció en los videos, pues el bus rompió con la parte anterior o vértice derecho la misma. Indicó que la defensa no acreditó que no pudo ver o prever el conductor, por el contrario, hay un desprecio por la infraestructura de ferrocarriles creada precisamente para evitar los riesgos en este tipo de situaciones, la que no fueron respetadas por el conductor, solicita las máximas penas pedidas por su parte.

DECIMOCUARTO: Que, igualmente, la querellante Evangelina Peña Salas manifestó que Bárbara Camila Bustamante Ravets, de 34 años a la fecha de los hechos y Marcela Viviana Díaz Lagos, de 52 años, eran profesoras del Colegio Nahuelbuta, de San Pedro. La primera impartía clases de la asignatura de inglés, y la segunda enseñaba matemáticas. Ambas eran conocidas y son recordadas por la comunidad y por sus familias como maravillosas mujeres que entregaban su amor por su vocación. Eran personas que se dedicaban a formar a las nuevas



generaciones de la región y del país, y cuya vida termina ese 1 de septiembre del año 2023, cuando se dirigían precisamente a cumplir con su labor de docentes. Ese día, y con su partida, se cambió irremediabilmente la vida de sus familias, de sus alumnos, de sus colegas, familias, quienes llevan casi dos años esperando obtener justicia, la que evidentemente no les va a devolver a sus familiares, pero les brindará la tranquilidad de que no fallecieron en vano, porque esperan, al igual que todos, que usamos diariamente el transporte público, que este acto sirva para establecer que las acciones realizadas por el acusado, su falta absoluta de respeto por la vida y la integridad física de los pasajeros que transportaba, no responden a una mera negligencia. Expresó que constituyen acciones y omisiones dolosas, y que deben ser sancionadas por la calificación jurídica que corresponde, explicando que el acusado es un conductor, con más de 30 años ejerciendo el oficio, con conocimiento experto, contaba con licencia de conducir especial para esos efectos, por lo que sin duda podemos afirmar que sabía que realizaba actos prohibidos y delictivos, efectuados en este caso en un tramo muy letal, creando un riesgo elevadísimo para la vida de los pasajeros que transportaba. Agregó, que con los medios de prueba que se rendirán en este juicio, especialmente con los distintos registros fílmicos a los que ya se ha hecho alusión, el tribunal podrá apreciar directamente todas las señales de advertencia que el imputado ignoró de forma voluntaria y consciente, lo que, unido a las declaraciones de algunas de las víctimas, testigos y peritos, se logrará probar, más allá de toda duda razonable, que estamos frente a delitos, y no a cuasidelitos, afirmando que el acusado actuó conociendo las circunstancias fácticas que podrían culminar en la realización de los delitos que se le imputan, en su caso, dos delitos de homicidio, contaba con un conocimiento que llevaría a una persona promedio a respetar las señales que le impedían su tránsito, y de esa forma evitar el tipo penal o los tipos penales por el cual hoy se le acusa.

Señaló, asimismo, que la imprudencia, de acuerdo a lo que señala el profesor Mañalich propia de los cuasidelitos, supone un déficit de evitabilidad actual en la realización del tipo de delito por parte del autor, por una falta de cuidado exigible; mientras que en el dolo hay un conocimiento actual que genera el deber de evitar la realización del tipo penal. En la imprudencia, se carece de ese conocimiento, por un pronóstico que es incorrecto, agregando que la defensa podrá decir que, debido a la experiencia del acusado que era un conductor experimentado, tal vez tenía la confianza en sus habilidades, pero no cualquier confianza va a excluir el dolo, pues no basta creer en el azar o mantener una mera



esperanza, sino que debe haber una razón o una base mínima, objetiva, que permita afirmar que existen posibilidades de la no realización del delito, sobre las que se mantiene un cierto manejo y control; por lo que solicita se dicte una decisión condenatoria por los delitos imputados por su parte a la pena pedida en la acusación particular.

Al finalizar la rendición de prueba, estimó inviable la tesis de descargo, pues existía una serie de advertencias que significaban que el paso del tren por el cruce, haciendo presente la conclusión del perito de la SIAT. Igualmente, pudo apreciarse en las cámaras, la amplia visual que tenía el conductor, en especial de la barrera a nivel que no significaba otra cosa, sino que el tren iba a pasar. En el mismo sentido, declaró la víctima Franco Zavala, que sentado en el ultima fila pudo ver la barrera, la que el acusado fracturó en su objetivo de ganarle la carrera al tren. De igual modo, el perito Piña explicó con datos objetivos, las distancia a las que el Biotren tocó el claxon. La primera vez a 180 metros del cruce, la segunda, a 90 metros, y si lo llevamos a tiempos, esto fue 8 y 4 segundos antes del impacto; datos que permiten establecer que aun cuando el acusado había ignorado el cúmulo de advertencias previas, tuvo valiosos 8 segundos, para deponer su actuar, detener la marcha y evitar las muertes de sus representadas, pero plenamente consciente del riesgo que él creó, decidió cruzar la línea férrea.

Expresó 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 de que se produzca. Actúa, en consecuencia, aceptándola y aprobando las consecuencias ciertas y probables de su acción, lo que ocurrió en este caso, pues el encartado realiza una conducta objetivamente muy peligrosa al avanzar con su microbús de la locomoción colectiva, no teniendo ninguna señal que se lo permitiera, excediéndose de los límites del riesgo permitido incluso por la ley, en atención a que él como conductor profesional debió prever este riesgo, y además saber lo que eso implicaba para la vida y salud de sus pasajeros. Sin embargo, decidió, a pesar de ello, continuar su marcha, virar a la derecha, fracturando la barrera a nivel, aceptando las previsibles y gravísimas consecuencias.

Manifestó, además que sabemos que la conducción de vehículos motorizados puede ser una conducta riesgosa, por ende, se permite bajo ciertas condiciones que establece el legislador, de modo que independientemente si vio o no el Biotren, lo que en todo caso ocurrió, pues se desplaza en forma paralela a la ruta 160, sin que exista impedimento que obstaculice la línea férrea. Pero, aunque

no lo haya visto, el conductor tenía obligaciones específicas en la ley que no cumplió, no solo no respetó la barrera sino que la fracturó, de modo que la suma de ellos implica que actuó conociendo las circunstancias que culminó en la comisión de los delitos que se le imputado y aun así decidió actuar.

El acusado creo activamente un riesgo prohibido al desatender las normas del tránsito, creando una condición de peligro concreto persistiendo en la conducta a pesar de ello y la mayor indiferencia que se aprecia es en la fractura de la barrera. Existe un exceso de riesgo, doloso, él era plenamente consciente de las restricciones y límites en su conducción profesional, y decide sobrepasarlas con plena visibilidad, sin poder desconocer los riesgos que él mismo generó, lo que hizo de forma consciente y voluntaria, sabiendo las posibles consecuencias que su actuar iba a traer, lesiones gravísimas que expuso la perito Aldana y que fueron incorporadas en el informe de autopsia, perito que fue enfática en señalar que ninguna atención médica hubiera tenido otro resultado que el fallecimiento de su representada, que implica una pérdida irreparable y permanente de una forma trágica pero evitable, por lo que mantiene su petición por los dos homicidios simples que sustenta.

DECIMOQUINTO: Que, del mismo modo, la querellante Carola Mardones por el abogado Andrés Franchi Muñoz, describió a su representado, Marco Robles Rifo, de 28 años, profesor de educación física y en rehabilitación por las consecuencias que mantuvo por este accidente, debido al actuar imprudente del acusado, quien lo despliega a pesar de la existencia de barreras y sirenas sonando y a sabiendas de las consecuencias que su actuar iba a tener con el incremento del riesgo de un resultado fatal, por lo que se adhiere a la solicitud fiscal.

En su discurso de cierre Cristian Muñoz, por la misma parte querellante, refirió que hace suyos los argumentos ya expuestos por las demás partes acusadoras.

DECIMOSEXTO: Que la defensa del acusado, por su parte, expuso en su alegato de apertura que se inicia un juicio que sin duda ha impactado profundamente a las víctimas, a sus familias y que ha conmovido a toda una comunidad, dejando dolorosas consecuencias, que no niegan ni minimizan. Sin embargo, viene a defender la correcta aplicación del derecho, el respeto por los principios de culpabilidad y proporcionalidad, y sobre todo la comprensión humana de lo que realmente ocurrió. Manifestó que el Ministerio Público y querellantes sostienen que su representado, don Alejo Santander Faúndez, actuó con dolo



eventual, y que a sabiendas que podía provocar una colisión con resultado de muerte, igualmente aceptó ese riesgo. No obstante, la prueba demostrará algo distinto, que el acusado no deseaba ese resultado no lo aceptó ni lo buscó, y que lo que existió fue una conducción imprudente, bajo circunstancias emocionales y físicas que derivaron en un accidente trágico, por tanto, estamos frente a un caso de culpa y no de dolo. La prueba demostrará que el acusado no deseaba ese resultado, ni lo aceptó como probable, sino que cometió un error trágico, una conducción imprudente sí, pero motivada por una errónea y fatal evaluación de sus posibilidades de cruzar, creyendo que estamos frente a un caso de culpa inconsciente y no de dolo eventual.

Agregó que es importante que este tribunal no sólo evalúe los hechos en su dimensión jurídica, sino también desde la integridad del ser humano, en ese sentido, solicitó especial consideración acerca de quién es don Alejo Santander, quien cuenta con una red familiar sólida, de apoyo, activa y comprometida; cuenta con 68 años de edad; hasta antes de estar privado de libertad vivía en su domicilio, en la comuna de Hualpén, y durante todo este periodo de su privación de libertad, ha tenido las constantes visitas de su hijo, de su hermana, quienes han expresado su disposición a acompañarlo y apoyarlo también en todo este proceso. Laboralmente, don Alejo posee una amplia trayectoria como mecánico y conductor de buses, experiencia que se inicia desde su adolescencia y formalizada en empresas estatales y privadas, y hasta antes del accidente, se encontraba jubilado desde febrero del año 2023, pero aún colaboraba en forma activa en la línea de San Pedro del Mar, haciendo relevos.

Aseveró que, desde el punto de vista médico y producto de este accidente, sufrió múltiples fracturas, hemotórax y otras lesiones de alta gravedad, que lo dejaron con secuelas físicas severas y movilidad reducida, no tiene antecedentes de consumo de sustancias, además de no contar con antecedentes penales y sí con un profundo sentido de familia y trabajo.

Explicó que el accidente que hoy lo trae ante el tribunal no fue producto de un desprecio por la vida, como se ha pretendido señalar por los querellantes, ni una aceptación del riesgo, sino que don Alejo es un conductor de locomoción colectiva con años de experiencia, que ese día, bajo presión por cumplir su recorrido y al ver que no tenía ningún vehículo que lo anteceda por la vía, creyó equivocadamente que podía cruzar sin ningún problema el cruce ferroviario, y en solo segundos no se representó el riesgo, porque en su errónea apreciación de la realidad no lo advirtió. Confiaba en que podía virar y cruzar la línea sin riesgo

alguno, en tanto que el dolo eventual exige que el autor no sólo prevea la posibilidad del resultado, sino que lo acepte con indiferencia, lo que no ocurrió, y si el señor Santander hubiese realmente actuado y aceptado causar una colisión con 19 pasajeros a bordo, sería ni más ni menos un homicida serial al volante o un suicida, como también se ha pretendido por algún querellante.

Afirmó que no fue indiferencia, sí un acto temerario, imprudente, que terminó en una tragedia, pero que no puede ser elevado artificialmente a la categoría de homicidio doloso, refiriendo que, de las imágenes del accidente, de los testimonios de los peritos, los registros de velocidad del tren y del bus, los elementos de distracción al momento de realizar el giro demostrarán que hubo una conducta negligente, grave si se quiere, pero no una homicida con intención.

Por lo expuesto, solicita que se recalifique jurídicamente la conducta atribuida, que se sancione, si así lo estima el tribunal, conforme a la culpa y no al dolo, porque en un Estado de Derecho no basta el impacto emocional de un hecho para agravar artificialmente su imputación, sino lo que importa es la verdad jurídica, la diferencia entre querer, aceptar o simplemente errar; que el contexto del cruce, su experiencia como conductor y la dinámica del accidente apuntan a una culpa inconsciente.

Explicó que la culpa inconsciente ocurre cuando el sujeto ni siquiera se representa el resultado, pese a que podría y debiera haberlo previsto conforme al deber de cuidado exigido. La culpa inconsciente se produce cuando el autor no se representa el resultado típico, aunque objetivamente pudo y debió haberlo previsto, y a diferencia del dolo eventual y la culpa consciente, no hay previsión del daño.

Cita a los profesores Claus Roxin y Carlos Kunsemüller para los presupuestos de la culpa inconsciente, e indica que en el presente caso se demostrará que el señor Santander, al momento de ejecutar el viraje hacia el cruce ferroviario, no se representó en ningún momento la posibilidad del resultado fatal, ello en base a los siguientes elementos. El señor Santander ejecutó un viraje en no más de tres o cuatro segundos; se enfrentó a un semáforo con luz verde, aunque sin flecha de viraje; existían dos vehículos mal posicionados que obstruían su pista, lo que desvió su atención visual inmediata para evitar una colisión lateral. Asimismo, se encontraba con música fuerte en la cabina, impidiendo escuchar con claridad ruidos exteriores. La barrera del cruce impactó lateralmente la carrocería del bus, lo que demuestra que ya había iniciado la maniobra sin advertir visual ni auditivamente el cierre del cruce y la velocidad del bus era constante y baja.



Adicionalmente, el viraje se efectuó a no más de dieciséis kilómetros, y se posiciona en la línea férrea a no más de once kilómetros; sin signos de que buscara siquiera aumentar esa velocidad al momento del cruce, lo que sería lógico e instintivo frente a un riesgo previsto. Así, y conforme a la experiencia y calidad de conductor profesional del acusado podría argumentarse que debió haber estado atento al entorno ferroviario, sin embargo, como ya señaló, el semáforo en verde generó una expectativa razonable de circulación; la obstrucción por terceros vehículos mal estacionados desplazó su atención hacia una amenaza inmediata, diferente, una colisión vial; y el golpe de la barrera ocurrió en un ángulo ciego de visibilidad lateral, sin señales auditivas previas perceptibles por él. Todo lo cual configura una infracción al deber de cuidado, pero no una aceptación ni representación del riesgo.

Por otro lado, y de la perspectiva del Biotren, este solo advierte la presencia del bus prácticamente tres o cuatro segundos antes de la colisión. Veremos que en ese sector la línea férrea es curva y solo se escucha el claxon del tren prácticamente al segundo, antes del impacto. Señala que la evidencia audiovisual es muy relevante, muestra que al ejecutar dicho viraje el bus circulaba a una velocidad reducida, no superior a 16 kilómetros por hora, y se encontró con un gran elemento distractor, como lo hemos señalado, dos vehículos mal posicionados que bloqueaban parcialmente su pista. Al contrario de lo que digan algunos testimonios, su representado siguió circulando prácticamente a la misma velocidad que realiza el viraje, la que solo fue disminuyendo al incorporarse al cruce y alcanzar una velocidad de 11 kilómetros por hora, y tratando de evitar pasar a llevar a estos vehículos que estaban mal obstruyendo su pista. Esto es relevante porque de la propia actitud de su representado, que se observará a través de los videos, ningún peligro advirtió hasta ese momento, cruzando absolutamente confiado, y durante el viraje su atención estaba centrada en evitar una colisión con estos automóviles. Así, un segundo después de completar el viraje, el bus ya se encontraba completamente sobre la línea férrea, y en el segundo posterior es impactado inmediatamente por el tren, todo lo cual ocurrió en tan solo 3 a 4 segundos.

Esta conducta, si bien lamentable, no revela una voluntad orientada a asumir riesgos mortales ni indiferencia ante la vida de los pasajeros, sino una infracción al deber de cuidado por falta de previsión, típica de la culpa inconsciente, por lo que instó al tribunal a valorar la prueba desde esta



perspectiva, debiendo ser tratada dentro del marco legal del artículo 490 número 1 del Código Penal como un cuasidelito de homicidio.

En su alegato de clausura, indicó que desde el inicio del proceso la tesis de la parte acusadora ha sido atribuir dolo eventual, sin embargo, conforme a la prueba rendida mantiene su tesis de concurrencia de culpa inconsciente. En efecto, sostuvo, en relación a la prueba pericial del teniente Lizama de la SIAT, que si bien concluye que el acusado pudo prever el cruce del tren por existir nueve dispositivos de advertencia, no incluyó en su análisis los dos vehículos, visibles desde los registros visuales, que obstaculizaban la calzada, por lo que el bus debió modificar su trayectoria e implica una distracción provocada por terceros, lo que incide en su capacidad para advertir la presencia del tren. Destacó la fotografía 4, en que el imputado se encuentra iniciando la maniobra de viraje a la derecha, los vehículos color blanco y rojo, detenidos contra el normal sentido del tránsito. En la imagen 5 explicó que la barrera se encuentra activa, hay tres corridas de vehículos, uno de ellos en contra del sentido del tránsito, totalmente detenido, esperando la habitación del cruce ferroviario, y las personas se encuentran en conocimiento de la proximidad del Biotren. Asimismo, aludió a la exposición de la fotografía 6 que es el momento del impacto, en que el bus se desplazaba a una velocidad de 11km/h según el GPS interno del bus, nunca detiene su marcha a pesar de tener todas las señalizaciones descritas. Igualmente, en la imagen 10, consultado sobre el punto afirmó que el conductor tenía visual debido ángulo de viaje que mantenía, lo mismo en las imágenes 11, cuando el conductor se encontraba mirando hacia el costado derecho, y a la imagen 14, 24 en torno a las velocidades y la imagen 25 en que se ilustra la proximidad del Biotren. Además, del análisis de cámaras de video que dice haber peritado, el profesional reseñó en síntesis que se acciona dos veces el claxon, que el conductor tiene su cabeza girada hacia la derecha, quien no se detiene a pesar de verificar la visual amplia y despejada y de las medidas preventivas activas por la proximidad del Biotren. No obstante, confirmó en el contraexamen que había dos vehículos obstruyendo y que el conductor pudo virar igual, que no quería errar en el viraje y estaba atento a no colisionar con esos vehículos, sin que dichos segundos fueran consignados en su informe. Del mismo modo, destacó que la hora de la cabina interior del bus a las 7.54.58, mantenía una velocidad de 56 km/h, en el minuto 7.55.07 aun marcaba la misma velocidad y la mirada del conductor hacia el frente, lo mismo hasta el minuto 7.55.47, que se gira a la

derecha, lo que tampoco consideró el perito en su informe porque no lo estimó relevante.

También expuso el perito de la SIAT, en cuanto a la visual amplia que mantenía el conductor, que tenía tapada una parte de la ventana con una cortina, pero que se ve hacia el exterior y se logra divisar la barrera en forma horizontal. No obstante, en el minuto 7.55.51 segundos el bus había terminado de realizar su viraje y estaba incorporándose a la vía del tren, y ahí es donde tiene la vista hacia la derecha el conductor y con algo de música cuando se escucha el claxon, y el impacto con el Biotren ocurre dos segundos después aproximadamente, estimando que por el ángulo de giro podría no haber visto la barrera, estimando que en el fotograma que marca las 7.55.52, es la única fotografía en que el conductor mira a la derecha advirtiendo la presencia del Biotren, y dos segundos después ocurre el impacto.

En relación al golpe de la barrera, precisó que se produce con el pilar del copiloto y no con el frente, parte media costado izquierda y se ve una luz en la cámara domo, que se aproxima el tren. El bus ya estaba virando, le pega a la barrera de protección del Biotren, avanza y dos segundos después se produce el impacto.

Por otra parte, afirmó que conforme a las imágenes 4 y 5 se consigna una velocidad de 16 km/h al momento del viraje y luego una reducción de la misma, como también se ilustra en la grabación del minuto 7.55.46 al 7.55.51, lo que no se condice con la afirmación de “ganarle la carrera al tren”, por lo que mantiene sus argumentos en torno al error de percepción visual y decisión alterada afectada por la dinámica.

Añadió que el perito Piña no pudo corroborar diversas circunstancias in situ como los sonidos, campanillas, diferentes al claxon, asumiendo que estaban funcionando porque no recibió reporte que estaban malos, y el testimonio del testigo Zavala solo expresa que oyó la bocina de tren y luego fue el impacto.

Expresó que conforme al doctrina existe una infracción al deber de cuidado, y si bien es una conducta riesgosa, se diferencia en la representación y aceptación. En este caso, la conducta del encartado está marcada por un déficit de percepción y falsa confianza de que su maniobra no generaría peligro, lo que calza en la culpa inconsciente. Citó jurisprudencia en que se privilegia el elemento volitivo, manifestando, finalmente que este juicio se basa en las pericias, que son informes técnicos cuyo propósito es aportar información objetiva, no es una opinión subjetiva, sino que es un insumo técnico, que debe ser emitido sin sesgo,



añadiendo que no solo es necesario una conducta riesgosa, sino que se exige, además, una aceptación del desenlace, por lo que solicitó se rechace la calificación de dolo eventual y se aplique el cuasidelito del 490 N°1 del Código Penal.

DECIMOSÉPTIMO: Que, valorando la prueba testimonial, pericial, material y documental rendida en juicio, en cuanto al día, hora y lugar de ocurrencia de la colisión, los testigos presenciales y víctimas Marcos Robles Riffo, Marcelo Alexis Seguel Aguilera y Franco Antonio Zavala Hernández, además del sargento 2° Camilo Medina Gallegos que acudió al lugar en razón de sus funciones, refirieron en forma concordante que el hecho aconteció el 1 de septiembre de 2023, como a las 7.55 de la mañana, en el cruce Boca Sur o Daniel Belmar de la comuna de San Pedro de la Paz, y que la colisión habría tenido como participantes a un tren del Biotren y un autobús de la locomoción colectiva. Como, además, lo corroboraron los peritos de la SIAT Alejandro Lizama Navarrete y Jean Pierre Carvajal Faundez.

DECIMOCTAVO: Que, en cuando a la dinámica del hecho y su contexto, prestaron declaración tres de los afectados. El declarante Marcos Rodrigo Robles Riffo, explicó que como profesor de educación física que laboraba en el CESFAM de San Pedro de la Costa desde noviembre de 2019, se dirigía a sus labores desde la comuna de Santa Juana. Así, tomó un bus en la plaza y se bajó en el Versluys y ahí tomó otro bus, ese día abordó el que va a Boca Sur, que lo deja a una cuadra, subiéndose como a las 7.50 horas, aproximadamente. Recordó que tomó el bus, canceló su pasaje con efectivo, el móvil avanzó, y lo último que recuerda fue haber pasado por el Puente Los Batros, despertando seis días después del coma; olvido que, explica, se debe a un método para evitar los traumas y a la pérdida de masa encefálica que sufrió producto del choque. Detalló que se ubicó sentado al lado de la puerta del bus, por el pasillo, como en la segunda o tercera fila, y que se identificó en el video del bus que su hermano le mostró. Añadió, que ubicaba al chofer porque lo había tomado varias veces, unas cuatro o cinco, y había pasado en otras oportunidades con la barrera abajo, recordando que en una de aquellas oportunidades le llamó la atención por eso, y la forma en que lo hacía era hacerle el quite a la barrera, es decir, pasaban más hacia la izquierda y luego se devolvían, mientras que la barrera estaba abajo y sonaba que venía el tren. Explicó que, en ese cruce, cuando las barreras bajan suena, y cuando el tren pasa también se emite un sonido, como de aviso que viene el tren, sumado a la barrera abajo, como intermitente, declaración que en



términos parecidos prestó el ofendido durante la investigación, como lo expuso la Sargento Ana María Soto Riffo, quien la acogió.

En similar sentido, se expresó la víctima Marcelo Alexis Seguel Aguilera, quien relató que antes del accidente se dedicaba a labores eléctricas en una empresa constructora y ese día iba hacia su trabajo, también desde Santa Juana. Tomó el bus, se bajó por el Versluys, y luego abordó el bus, sin recordar nada hasta recuperar la conciencia el lunes 4 de septiembre, en Santiago, en la Mutual. Refirió que dos semanas después sus padres le dijeron que había tenido un accidente y lo que le había pasado, precisando que iba atrás en el bus, por el último asiento, lo que vio por el video de internet, explicando que siempre se baja ahí, pasando por la línea, pues trabajaba enfrente. Indicó que iba parado por la puerta trasera, no pudiendo recordar más antecedentes al ver el video e ignora como salió con vida; relato que, en síntesis, también prestó durante la investigación a la Sargento Soto Riffo, como lo expuso la funcionaria en juicio.

En semejantes términos, pero con más detalles, declaró el ofendido Franco Antonio Zavala Fernández, quien manifestó que ese día 1 de septiembre iba en el bus San Pedro del Mar, línea 23, pues vivía en Barrio Norte. Tomó locomoción hacia Paicaví con Carrera y esperó la siguiente hacia Candelaria, donde se desempeñaba como panadero e ingresaba a las 8.00 horas. Puntualizó que iba sentado en la parte trasera del bus, al lado derecho, hacia la ventana, hablando por teléfono con su pareja. Cortó y se percató que el bus adelantó unos vehículos a un lado, y cuando cruzó, vio la barrera abajo, se dio cuenta que escuchó la bocina del tren, una bocina larga, miró hacia su lado derecho, vio la barrera, el tren y no se recuerda más. Después del choque, despertó dentro del bus, en el pasillo, al lado de la escalera en la bajada trasera, sin poder respirar bien, escuchaba gente gritar y sentía miedo pues pensaba que iba a morir. Luego vio a un carabinero, le preguntó si lo podían sacar de ahí, lo bajaron con ayuda de la gente del frente de la construcción, lo dejaron a un costado de las líneas. Explicó en cuanto a la barrera, que éstas estaban abajo, que observó que el bus hizo un zigzag, pasando entremedio de la barrera, la que pudo ver por su lado derecho, después de eso escuchó la sirena, la bocina del tren, una larga antes del impacto, y luego el tren en la micro.

DECIMONOVENO: Que, asimismo, el testigo ya referido sargento 2° Camilo Medina Gallegos, narró lo que pudo observar en razón de sus labores e identificar los móviles involucrados. Así, expuso que se desempeñaba en la 6ª Comisaría de San Pedro de la Paz, y como a las 7.56 horas recibieron un

comunicado vía radial en que les manifiestan que había ocurrido un accidente de tránsito, en Daniel Belmar, cruce Boca Sur entre un Biotren y una micro de San Pedro del Mar, cuyo certificado de inscripción y anotaciones vigentes también fue incorporado, como prueba documental 9, identificado como un bus AGRALE RWJG.38-2, año 2022, a nombre de Karina Cortes Cortes. Propietaria que fue entrevistada durante la investigación por la Sargento Ana Soto Parra, quien declaró en juicio y señaló en síntesis que Cortes Cortes admitió ser la dueña del autobús; que el día 1 de septiembre de 2023 fue conducido por el imputado; que el recorrido era de Michaihue, San Pedro de la Paz hacia Nonguén Concepción; que tomaron contacto con ella diversas instituciones; que el seguro obligatorio estaba al día, no así la revisión técnica, que se encontraba vencida del 17 de junio de 2023, y que era su responsabilidad y de la empresa Ruta del Mar mantener los papeles al día. Tanto el vínculo laboral de la propietaria del taxibus con el acusado, su documentación vigente y vencida, además del registro interno del vehículo RWJG-38, fue corroborado con la documental 14 consistente en Carta emitida por el Sr. Andrés Vidal Pérez, representante legal de “Comercial San Pedro Sur S.A.” al Ministerio Público en que entrega información y adjunta la documentación.

El sargento Medina explicó que en el lugar se percataron que efectivamente se encontraba el Biotren que había colisionado de manera frontal con la micro. Había mucha gente, había llegado Emergencias, bomberos, ambulancias, verificaron que había dos personas por ambos costados de los vagones de la línea férrea tendidos y al interior otras personas heridas, además de otras que habían sido trasladadas a otros centros asistenciales como el Hospital Regional de Concepción, Hospital Higuera, y CESFAM de Boca Sur.

Expresó que informaron a los mandos lo que había pasado, dentro de lo posible se intentó aislar el sitio del suceso e informaron al fiscal lo que había sucedido. Además, como primeras diligencias se identificaron a los conductores, esto es, al maquinista y al conductor de la micro, que ya había sido trasladado al Hospital Regional y no pudieron entrevistarse con él por las diversas lesiones de consideración, indicando que su acompañante, el Cabo 2° Jonathan Orellana, le acogió la declaración al maquinista.

De igual forma, manifestó que se le tomó declaración a la víctima Jareth Loyola Bobadilla, de 19 años, quien relató que venía como pasajero, adentro del bus, en los últimos asientos, cerca de la puerta trasera, con un amigo y pudo observar cuando ocurrieron los hechos, describiendo que la micro venía echando



competencia con otros vehículos, los adelanta, llega al cruce con las barreras abajo, acelera no respetando las barreras y colisiona con el tren. Además, expresó que producto del accidente se golpeó la cabeza y perdió el conocimiento unos minutos, se fueron a su domicilio particular, una tía lo recibió, luego se fue a la Vega Monumental y llegó su mamá que venía de Antuco, quien los trasladó a Hospital Higuera y el funcionario de ese lugar le tomó la declaración, además de ser diagnosticado con lesiones de carácter leve en abdomen. Añadió el funcionario que también se le tomó declaración a la madre del joven quien proporcionó un relato similar.

De igual modo, refirió que se le tomó declaración a un testigo de apellido Ilabaca Fuentes, que se transportaba ese día en su vehículo Sprinter, y narró que venía atrás de la micro y vio cuando aquella cruzó las barreras que permanecían ya abajo, producto de lo cual quedó al medio y chocó con el Biotren.

Manifestó que se registró información en la “toma de datos de accidente de tránsito” que es el documento para recabar antecedentes del día, hora y lugar, estado atmosférico, personas involucradas, de los vehículos y un pequeño relato de los conductores, añadiendo que se les efectuó alcoholemia a los conductores, además al maquinista la prueba respiratoria. En este caso, relató que se contaba con luz de día, estaba nublado, un poco lloviznando, sin perjuicio que concurrió la SIAT para investigar y hacer primeras diligencias y Labocar, para identificar a los cuerpos que se encontraban fallecidos en el sitio del suceso, además de fotografiarlo.

Agregó, ante las preguntas, que verificó la documentación del bus, y éste mantenía la revisión técnica vencida desde junio, sí contaba con el permiso de circulación, seguro obligatorio y el conductor licencia A1.

Además, se refirió a la declaración que proporcionó el maquinista Bastián González Contreras a su colega, quien explicó que venía con su acompañante en el Biotren, cinco para las ocho, aproximadamente, indicando que como protocolo deben tocar el aparato sonoro, y al momento verificó que venía una micro que no respetó la señal Pare ni las barreras que se encontraban abajo, quedó apostado al medio del cruce, activaron el freno de emergencia, pero no evitó la colisión. Expuso, además, que el sonido claxon se mantiene para evitar el riesgo o peligro inminente, pero la micro hizo caso omiso, y poco antes de encontrarse con la micro activó el freno de emergencia para disminuir la velocidad del tren, pero igual colisionó con la misma. Situó el hecho en el ingreso del cruce Daniel Belmar desde oriente a poniente para llegar al cruce ferroviario, comúnmente conocido

como Boca Sur, de la ruta 160 esquina Daniel Belmar. El funcionario describió que el maquinista estaba tranquilo, pero impactado por lo sucedido, con la documentación al día que le entrega EFE y contaba con experiencia.

Finalmente, el sargento Medina declaró que tanto los vehículos particulares como los de transporte público están claros que deben detenerse cuando están las barreras abajo, las que describió como automáticas mientras pasa el tren ferroviario, y existe visibilidad, y en este caso, como se describe por los declarantes las barreras se encontraban abajo cuando se preparaba a venir el tren, además de activar el maquinista el aparato sonoro, la micro cruzó y activó frenado de emergencia. Además, en el lugar, existe un Pare, una barrera y un semáforo, como asimismo un aparato sonoro y un claxon, con un protocolo de sonidos que se activa 300 metros antes.

Conjuntamente el funcionario indicó que había nueve personas lesionadas, pero les empezó a llegar la información de a poco, cinco fallecidos, dos en ambos costados del tren en el piso, otras tres personas que estaban atrapadas al interior de la micro.

Ante los cuestionamientos de la defensa, aclaró que no le corresponde trabajar el sitio del suceso; que no verificó si había vehículos mal posicionados en otra vía del tránsito, tampoco las condiciones del semáforo, ni tuvo acceso a las cámaras, afirmando que es la SIAT la que hace pericias y diligencias como investigadores de tránsito, adicionando que, en base a su experiencia sobre el cruce, éste es utilizado por bastantes personas, con faltas de respeto, lo ha visto cuando transita en micro y ha observado que éstas andan rápido y no respetan las señales de Pare, les dice que bajen la velocidad y no hacen caso, adelantan, pero sin haber presenciado vehículos que se posicionan contra el tránsito.

VIGÉSIMO: Que, de igual modo, prestó declaración en juicio el maquinista del tren participante Nelson Ignacio González Contreras, quien además de confirmar la fecha y hora de los hechos, explicó que estaba trabajando en el tramo Concepción Coronel, y salieron de la estación Juan Pablo II, junto a su compañero a las 7.51 horas hacia Coronel. Aproximándose al cruce de Daniel Belmar de Boca Sur, divisó vehículos detenidos, explicó que circulaba por la vía 1, que el cruce estaba protegido con ambas barreras y señales luminosas, y como a unos 10 metros del cruce vio que el bus sobrepasó por el costado izquierdo y golpeó la barrera con su costado derecho. En ese momento, la micro se metió en ambas vías, él efectuó un frenado de emergencia y trató de resguardarse detrás de su asiento, pero no alcanzó y fue arrojado al piso. Preciso que vio como el bus



empujó la barrera con su costado derecho; que él tocó el claxon antes de ver el derribo de la barrera, detallando que es un claxon de aproximación, extenso, el que siguió tocando cuando vio que la locomoción estaba entre ambas vías, pero el bus no hizo nada, no respetó la barrera, tampoco hizo algo cuando estaba entre las vías. Señaló que 13 segundos se demoró en frenar el equipo desde que activó el freno de emergencia, y que lo hizo en forma simultánea con su compañero, sin recordar cuánto antes del impacto, y se arrastró 80 metros con el bus, afirmando que, si no se hubiese detenido, habrían sido más víctimas lamentablemente.

Añadió que se desplazaba a 68 km/h en zona de 100, incluyendo el cruce, y explicó que los frenos de emergencia se activan en caso de excepción, es el último freno que tiene el tren y no es reversible, sino hasta que se detenga por completo, y se activa con manipulador que lleva en la mano derecha y su acompañante lo puede activar en cualquier momento con un pulsador. Además, expuso que es una ruta que realiza hace 10 años, y que, si bien el cruce está en curva, contaba con visual cuando el bus rompe la barrera, además de estar demarcado el Pare. Visual que ha podido apreciar, además, cuando efectúa el cruce en el transfer que los transporta, aunque lamentablemente existe mucha imprudencia, ven a diario, en buses de locomoción, en el ingreso a Candelaria, peatones y vehículos que no paran, y los vehículos de adelante o atrás quedan asomados y se ven sometidos a impactos leves porque quedan al medio de la vía, en este caso, el bus venía en la tercera fila, fue el único en sobrepasar el cruce, sin que se les haya informado ese día alguna falla en la barrera u otra circunstancia que les obstaculizara el cruce.

Puntualizó que el bus fue avanzando desde el costado de la línea férrea, de a poco y que cuando el freno fue activado, la locomoción estaba al medio, estancada. En cuanto al claxon, expresó que hay uno de salida de estaciones, luego antes del cruce otro, posteriormente cuando se acercan al Humedal Los Batros donde está la curva y unos 200 metros antes del cruce. Siguió avanzando, y al aproximarse al cruce, cuando el bus sobrepasa la barrera, lo toca otra vez y aplica el freno de urgencia, describiendo como suave el claxon que se toca en las estaciones por la afluencia de pasajeros para la salida y los otros ruidosos y prolongados, para cruces, que es el que tocó 200 metros antes, adicionando que el uso del claxon es oído por los vehículos y se oye a distancia, aunque con bajo porcentaje de respeto. En cuanto a las barreras automáticas, existe una indicación y cuando sobrepasa ese pedal que se encuentra en el riel entre Diagonal Bio Bio y

Boca Sur, las barreras comienzan a hacer su descenso, con las luces destellantes para estar en su posición horizontal

Finalmente, detalló que observó que el bus sobrepasó la barrera como a unos 10 metros de distancia, luego poco a poco por sobre las vías del tren, nunca se detuvo ni tampoco aceleró o realizó otra maniobra similar, fue un acercamiento de unos 3 segundos, reiterando que tocó el claxon también antes del cruce, a pesar que refrescada su memoria con su declaración prestada durante la investigación, se evidenció que en ella no quedó consignada esta última acción que refirió.

Por su parte, el ayudante del maquinista referido resultó ser Carlos Alamiro Villar Montecino, quien también se ubicó junto a su compañero Nelson González, e indicó que luego de hacer pruebas al tren, de dispositivos de seguridad, claxon, paro, freno de emergencia, todos los sistemas de freno y la tracción del tren, iniciaron viaje a Diagonal Bio Bio pasando por tres cruces a nivel, todos funcionando y los vehículos esperando, antes de llegar al de Boca Sur. Expuso que se toca el claxon de salida de estación, avanzan para el cruce de Boca Sur, y 200 metros antes tiene una baliza de toque de pito, donde el maquinista tiene que tocar el claxon, explicando que hay una señal fija puesta en un punto estratégico de la vía, son dos palabras que forman una cruz, y constituyen un aviso para que los operadores del tren activen el claxon que es largo en ese caso, y antes de llegar al cruce hay otra baliza de toque de pito, precisando que en ambas balizas su compañero accionó el claxon y, por lo que se ve en los videos, se escucha fuerte. En primera instancia, tocó el claxon alto y en la segunda tocó ambos, ahí es cuando la micro comenzó a avanzar y derribar la barrera, calculando que el segundo claxon se tocó como a unos 100 metros. Su compañero tocó el claxon a ver si la micro se detenía y ambos presionaron el freno de emergencia a la vez, uno lo opera el maquinista y hay dos pulsadores más, lo que ocurrió en segundos, confirmado que el tren circulaba a 68 km/h en zona de 100, y fue perdiendo velocidad progresivamente.

Añadió que después del impacto comunicaron el accidente a tráfico y a la jefatura directa, por reglamento siguen un procedimiento, como anotar la hora del accidente, verificar la integridad de los pasajeros y evaluar posteriormente los daños del tren.

Recordó también que había más vehículos distintos al taxibús, en fila de tres vehículos, en ambos sentidos y estaban todos detenidos. Y explicó que, si

existiera alguna falla, Control Tráfico les avisa y les da un formulario para sobrepasar el peligro y proceder con precaución, además, cuentan con radio y se comunican por canales entre trenes de carga o pasajeros y revisaron las prevenciones, que es un boletín impreso, donde están anotados todos los trabajos que hay en la vía y las velocidades estipuladas.

VIGÉSIMO PRIMERO: Que, si bien, parte de las víctimas que declararon en el juicio no recuerdan el momento del hecho por el impacto sufrido y sus secuelas, se obtuvo la versión del maquinista y su ayudante que conducían el tren hasta la colisión, pero, además la versión entregada por estos últimos fue ratificada y complementada por las grabaciones que fueron levantadas desde el taxibús, el tren y la estación donde se sitúa el cruce, y peritadas por el teniente de la SIAT Alejandro Lizama Navarrete, quien expuso en juicio que le correspondió investigar este accidente tipo colisión con muertos, lesionados y daños, ocurrido en la ruta 160 con Daniel Belmar, acaecido a las 07.56 am el 1 de septiembre de 2023, estableciendo como participante 1 al acusado Santander Faúndez, conductor del bus RWJG.38, y al conductor 2 del Biotren González Contreras, quien conducía la locomotora de siglas F101, estableciendo que el participante 1 condujo el bus por la vía de viraje de la ruta 160 en dirección a sur- sur poniente, y el conductor de la locomotora se dirige, por la vía ferroviaria de la misma ruta en la misma dirección. En esas condiciones, el conductor 1 efectuó un viraje a la derecha con la finalidad de ingresar al cruce ferroviario de manera riesgosa y temeraria, sin ceder derecho preferente de paso al Biotren, al que estaba obligado porque no presenta flecha de viraje activa, sumado a restricciones físicas, como es barrera a nivel, y visuales activas, como un Pare y señales preventivas al cruce, obstruyendo la circulación al Biotren ocurriendo la colisión. A raíz del impacto y la proyección de los vehículos la estructura del móvil 1 impacta una barrera, postes de utilidad pública, entre otros, hasta su detención.

Manifestó que para arribar a las conclusiones se verifican los vehículos y posiciones finales, personas fallecidas y las cámaras del sector, que detalló eran 4, la del interior del bus, la del Biotren, una “ojo de gato”, que graba de forma circular y amplia, que está en la parte superior del cruce ferroviario y otra periférica. Además. se realizó un levantamiento planimétrico que señala desplazamientos de cada vehículo y set fotográfico.

Le fueron exhibidas las imágenes del Set 29, ilustrando que en la fotografía 1 se aprecia la cámara interna del bus que registra las 07.55 horas y velocidad de 11 km/h, explicando que el conductor nunca detuvo su marcha. En el costado

izquierdo se ve la barrera a nivel en colores blanco y rojo y está abajo, precisando que la cámara se ubica en la parte central del bus, éste está iniciando la maniobra de viraje a Daniel Belmar, ingresando al cruce ferroviario, hay vehículos detenidos por el paso que está cerrado por el tránsito del Biotren que venía hacia Coronel, por el costado derecho desde la fotografía. El fotograma 2 ilustra el desplazamiento previo que toma por la ruta 160 el taxibús, la señal preventiva de cruce a nivel a la que se hace un acercamiento, explicando que está automatizada, va a 16 km/h el taxibús y lo que se observa es de la cámara que está situada en su parte frontal. Se aprecia la pista de viraje a la derecha para ingresar a Belmar, y es una fotografía previa a la 1. Se puede observar, la pista de viraje del móvil 1, señales preventivas de advertencia de proximidad de cruce, como Cruz de San Andrés, un Pare y la barrera física señalizando a conductores el no ingreso al cruce ferroviario. Se observa el desplazamiento del móvil 1 por la pista de viraje, efectúa la maniobra, añadiendo que se cuenta con el claxon que se encuentra en el Biotren, que es una señal preventiva de proximidad del mismo, y otra previa al impacto y que la luz verde que se observa del semáforo es para continuidad de vehículos que van por ruta 160, no de viraje. El viraje se realiza cuando la luz de viraje está activa.

En el fotograma 3, destaca la hora 07.55.45, y es el mismo desplazamiento del móvil 1 se observa la señal preventiva de Cruz de San Andrés, que conforme al manual de recomendación ferroviario es señal de proximidad de cruce. Se registra una velocidad de 16 km/h según el GPS, previo al impacto. Se observa un vehículo rojo y blanco en el sector frontal, ocupando parte de la pista contraria, contra el normal sentido del tránsito, pero detenidos. En la imagen 4, se destaca la señal reglamentaria de Pare que obliga a todo conductor a detener la marcha. Se efectuó la maniobra de viraje a la derecha, los dos vehículos estaban ocupando la pista de circulación del bus, pero esto no constituye mayor o menor problema para el mismo. En el acercamiento están las barreras a nivel activas, de forma horizontal, cumpliendo la función de obstruir el cruce para que no ingresen. En el fotograma 5, se marca la velocidad que se mantiene en 16 km/h, reiterando que el bus nunca detuvo su marcha a pesar de mantener las señales obligatorias de detención como Pare, cruce a nivel y barreras horizontales activas. Precisando que la barrera del frente está activa, de forma horizontal y en las tres corridas de vehículos que se observan en la parte derecha, están detenidos esperando la habilitación del cruce ferroviario. Por lo que colige que todas las personas se encontraban en conocimiento de que se avecinaba el Biotren.



En la imagen 6, explica que al momento del impacto sigue señalando 11 km/h, confirmando que nunca detuvo su marcha a pesar de las señalizaciones antes descritas. La barrera horizontal se encontraba activa, se ve una persona proyectada, luego del impacto, de la estructura del vehículo. Vehículos detenidos, un segundo después del impacto. En la fotografía 7, señaló que debido a la velocidad en que circula el Biotren, a pesar del sistema de freno, mantiene su desplazamiento y el taxibús sigue siendo arrastrado, quedando la barrera a nivel destruida por el móvil 1 por impacto y proyección, así como también el cableado público producto del arrastre del mismo vehículo. La fotografía 8, ilustra posición final de los móviles y se aprecian los vehículos que estaban en el cruce de Daniel Belmar.

La fotografía 9, es una imagen extraída desde el Biotren, móvil 2, que se desplaza desde Concepción a Coronel, al costado de la ruta 160, en que se observa que el conductor ya se encuentra realizando el viraje a la derecha, se logra ver el semáforo sin flecha de viraje y la barrera ya horizontal en la parte anterior al bus, el que no detuvo la marcha, no respeta el Pare ni la barrera activa. En el fotograma 10, se ilustra la barrera que está siendo impactada, fracturada desde su base por el mismo bus. Se aprecia el semáforo sin flecha de viraje, el conductor accede igualmente al cruce ferroviario, teniendo la visual del tren, debido al ángulo que mantenía por su costado derecho o izquierdo. En la 11, se grafica la proximidad que mantiene el Biotren del bus, se logra ver que la barrera está fracturada con el impacto de bus, el que ya está de forma “paralela” al Biotren, teniendo el conductor amplia visión para verificar la proximidad del tren, sin que se haya detenido. En la imagen 12, ya se ve que el bus está en la mitad del cruce ferroviario, alcanza a desplazarse una cantidad de metros previo al impacto en el tercio medio derecho, principalmente con la parte frontal de Biotren. El fotograma 13 muestra el momento posterior al impacto y arrastre, proyectados los vehículos hasta su posición final.

En la imagen 14, se observa la imagen captada de la cámara “ojo de gato” que ilustra de forma más periférica el cruce ferroviario. Se logra ver el móvil 1, la barrera a nivel está en forma horizontal, además de la señal Pare en forma vertical reforzada horizontalmente con la descrita en el suelo, y vehículos detenidos obstruyendo parte de la pista de circulación, que no alteran el normal desplazamiento del móvil 2. En la imagen 15 se ilustra el impacto con la barrera fracturada desde su base, señalando que el bus ingresa al cruce ferroviario, sin ser obstaculizado por los vehículos que estaban contra el sentido de tránsito



detenidos. El conductor del bus no se detiene frente al Pare y se encuentra en una posición perfecta para divisar si viene el Biotren, ya puede verificar la proximidad del Biotren. En el fotograma 16, se ven todos los vehículos de la parte superior e inferior detenidos, la barrera activa bloqueando el cruce, la barrera desde la ruta 160 se fractura por la misma estructura del vehículo y proximidad del Biotren, donde el conductor continúa su marcha ante la presencia del Biotren, quien activa el sistema de emergencia, pero por su masa no alcanza la detención. En la imagen 17, es posible observar el momento exacto del impacto al móvil 1, principalmente en el tercio medio lateral de su estructura, mientras que los vehículos que están en la parte superior e inferior se encuentran todos detenidos. En el fotograma 18 se fija el momento posterior al impacto, donde se ve, en la parte inferior derecha, la fractura de la otra barrera, y arrastre, por impacto y proyección. En el 19, se destaca el cruce a nivel que debe existir en Manual de recomendaciones ferroviarias (MRF) como señal preventiva, la que puede ser manual o automática, en este caso es un cruce automatizado. En la imagen 20, se destaca la proximidad del cruce de ferrocarril con la Cruz de San Andrés, que indica que son dos vías. En la 21, se destaca la barrera física. En la imagen 22, la señal reglamentaria de Pare existente. En el fotograma 23, la imagen del semáforo y la luz del semáforo que debía mantener al momento de hacer ingreso. En el caso, se mantiene solo con luz verde sin flecha de viraje a la derecha, pues se desactiva automáticamente para que los automóviles se mantengan en circulación recta, y una vez levantadas las barreras, vuelve a funcionar para la maniobra de viraje.

En la imagen 24, se fija la fecha, hora y velocidad, la maniobra de viraje a la derecha, y el conductor del autobús mirando a la derecha, que es la dirección desde donde viene circulando el tren. Se ve la visión desde el vidrio despejada, también la puerta de ingreso de pasajeros, por lo que tiene amplia visual. En el caso de la visión del parabrisas si bien se observa obstruida por el pilar, hacia el costado, la visual es amplia para advertir un peligro en la vía. No había elementos que obstaculizan la visual y existía luz natural, estaba nublado, sin lluvia, nada que dificultara la visual del conductor.

En el fotograma 25, se ilustra la proximidad del Biotren, mientras el conductor del taxibús se desplaza a 11 km/h. En la 26 se observa la imagen frontal del bus para mostrar sus daños. En la 27, la parte posterior de la posición final en la que queda el bus luego del impacto con el tren, que no pudo ser separado en primera instancia por las partes que sobresalen del bus. En la 28



se exhibe el lateral derecho del bus que recibió principalmente los daños del Biotren, quedando su estructura totalmente fracturada y dañada, y en el fotograma 29 se observa la parte posterior de la estructura del móvil, y su estado debido al impacto del Biotren.

Asimismo, se le exhibe la prueba material N°25 (NUE 4770742) consistente en un registro filmico desde las 07.55.18, en que se aprecia la vista desde la cámara situada al interior del tren y su trayecto desde la estación Diagonal Bio Bio hasta el cruce donde colisiona con el taxibús. El perito destaca del video que el Biotren acciona dos veces el claxon con la finalidad de advertir de la presencia y la proximidad del tren, en una primera oportunidad, y en la otra ya es una señal de emergencia de la proximidad de un peligro en la vía. Agregó que el claxon suena bastante fuerte y que los conductores, a pesar de que se encuentren con sus vidrios “abajo” conversando, con música o gritando, se puede oír. Describió, además, al exhibírsele la prueba, que se ve en tiempo real las acciones que genera el conductor del taxibús de no detenerse, pese a las señales activas y preventivas, añadiendo que todos los vehículos en su entorno estaban detenidos, lo que califica de acciones riesgosas y temerarias.

Fue reproducido, además, en la audiencia el video correspondiente a la prueba material N°24, consistente en los registros filmicos del microbús, en que se aprecia en cuadrículas de videos de forma simultánea, desde la hora 07.54; explicando el perito que el bus se desplaza por ruta 160 y ejecuta un viraje a las 07.55, donde ingresa a la pista de viraje hacia la derecha y en la escena superior derecha se observan las señales preventivas que se pueden apreciar a una distancia considerable del cruce ferroviario. Indica, además, que el conductor se encuentra mirando hacia el cruce ferroviario y pudo observar las barreras a nivel, en forma horizontal, además, de contar con una visión amplia para verificar las señales preventivas. Añadió que se observan los demás vehículos que también insertó en los fotogramas, las señales reglamentarias, en este caso, la señal Pare demarcada en color rojo en la calzada y vertical, sin contar con flecha de viraje encendida. En tanto, la barrera se encontraba horizontal y los vehículos detenidos por Daniel Belmar. Expuso, igualmente que se logra divisar la barrera que se encuentra en sentido contrario y los vehículos detenidos. Luego describe que, antes de acceder con toda la estructura a las vías del ferrocarril se ve la barrera, lo que implica que el bus aún mantiene una distancia, en la cual pudo haber evitado (la colisión) y el conductor se encuentra mirando hacia su derecha, de modo que vio que todas las medidas preventivas



se encontraban activas por la presencia y proximidad del Biotren. Luego, se encuentra posicionado poco antes de la vía en que pasa el Biotren y el conductor continúa mirando hacia la derecha, por tanto, vio que se acercaba el Biotren, ya se ve su presencia, además de la activación del claxon previo al cruce. Ya una vez que el autobús se situó sobre la vía férrea, visualiza las personas que están sentadas en el autobús en la imagen inferior, que verifican que el Biotren se encuentra próximo al impacto que denota las acciones que estos ejercen para intentar resguardar su integridad física, y se produce el impacto un segundo después.

De igual forma, le fue exhibido al perito el mismo medio de prueba N°25, segundo disco compacto que contiene las grabaciones de la cámara denominada "Ojo de Gato" situada en el cruce ferroviario, desde el minuto 07.57 según este video. 07.58 barreras abajo, explicando el perito que es una grabación periférica del cruce que engloba todo el cruce, la proximidad del Biotren, el posicionamiento de los vehículos, la calzada de Daniel Belmar y ruta 160, tiene visión amplia de los vehículos, Biotren y cruces peatonales, por lo que puede ilustrar de mejor manera el cruce ferroviario. En cuanto a su contenido, explicó que se trata del cruce ferroviario de la ruta 160 con calle Daniel Belmar; se observan los vehículos que se encuentran detenidos, tanto pasado el cruce ferroviario, tres vehículos detenidos, que probablemente no alcanzaron a acceder a la calzada, y vehículos que se encuentra detenidos con la señal Pare, inclusive obstruyendo o contra el normal sentido del tránsito, no obstante, esto no genera ningún error ni ningún problema de desplazamiento por parte del móvil 1, el que pudo efectuar la maniobra de viraje a la derecha sin ningún problema, de otro modo, habría impactado al vehículo rojo que se observa y se encuentra detenido posterior al cruce ferroviario, lo que no sucede. Luego aprecia la proximidad del bus que se ve en la parte superior de la grabación, y enseguida, cuando inicia la maniobra de viraje a la derecha, destacando que el bus nunca se detiene y que, si bien tiene vehículos contra el normal sentido del tránsito detenidos, no le obstruyen la circulación. (Minuto 07.58 17) se denota el momento exacto donde el conductor impacta la barrera, la fractura desde su base. La barrera se abre hacia la parte interna, el conductor no se detiene, finaliza la maniobra de viraje accediendo a su calzada, momento en que es impactado por el tren, y luego se observan personas que salen proyectadas por la parte anterior del bus, el que le pega a la barrera de enfrente y a un costado a un poste de utilidad pública que mantiene electricidad que es



parte del Biotren de ahí que se vean los destellos, propios de corte de luz. Hace presente, finalmente, que el conductor luego se levanta y camina cierta cantidad de metros y se sienta.

En último término, fue exhibido también de la prueba material N°25 el video de la cámara del cruce, con una duración de 1 minuto con 8 segundos, sin sonido, que ilustra la bajada de la barrera a nivel que señala la proximidad del Biotren. Además, se aprecia vehículos situados contra el sentido del tránsito, estos no obstaculizan ni generan ningún problema al desplazamiento de bus. Se ve que el conductor impacta la barrera, la fractura e ingresa al cruce regulado siendo impactado por el Biotren.

El perito destacó como aspectos relevantes del video, que se ilustra y se verifica que las barreras se encuentran en buen estado de funcionamiento, las que se activan previo a la llegada del Biotren, bajan de forma vertical a horizontal y no permiten el ingreso de los vehículos que se encuentran virando desde la ruta 160 a Daniel Belmar, sumado a la existencia de las demás señalizaciones ya referidas, las que no tomó con cuenta el conductor del móvil 1 e ingresó al cruce ferroviario.

Estimó que, como no se detuvo e ingresó al cruce regulado no respetando la señal de advertencia reglamentaria, quería ganar el ingreso al Biotren, querer pasar antes del mismo, pero poniendo en riesgo a la salud de las personas que estaban al interior del vehículo, añadiendo que el conductor nunca se detuvo, verificó la existencia del Biotren y de todas formas cruza, por lo que concluye que quería pasar antes, poniendo en riesgo su salud y la de todos los pasajeros, lo que calificó de acciones premeditadas, riesgosas y temerarias. Descartó que fuera despistado o distraído el conductor, pues pudo efectuar la maniobra de viraje como corresponde, con un vehículo de mayor envergadura a uno convencional y con vehículos que obstruían parte de su pista de circulación, añadiendo que el conductor realiza recorridos habituales en el transporte público, de modo que conoce el cruce, y sabe que si los vehículos están detenidos y tiene una barrera enfrente horizontal conoce la presencia del Biotren, sin que además fuera realizando otras acciones, como manipular dinero, cortar boletos o conversar con otra persona, sino que va mirando hacia el frente y costado derecho por la presencia del tren, como se ilustra en los fotogramas y videograbación de la cámara situada al interior de bus.

Expresó, además, ante las preguntas, que se necesita fuerza o presión para que se fracture la barrera desde su base, y aclara que estas bajan de

forma horizontal y no pueden moverse de forma lateral. En cuanto a las alertas que tuvo el conductor antes de cruzar, reseñó: claxon, como medida auditiva de la proximidad del Biotren, que fueron dos; dos señales preventivas de proximidad de cruce de demarcación de cruce a nivel; Cruz de San Andrés; señal Pare de forma horizontal y vertical; barrera abajo; y luz de semáforo no activa para viraje a la derecha.

En referencia a la música que se oía en el bus, expuso que no pudo haber obstruido el sonido del claxon porque es un aparato sonoro audible fuerte, y su misión es avisar la proximidad de un tren o peligro de cruce ferroviario, por lo que tendría que escucharse con decibeles que no son para conductores, para que el claxon no se escuchara, pues se oye a mucha distancia. Preciso asimismo que, si bien el Biotren venía de una zona de curva leve a la izquierda, que desaparece metros antes, no impide que el conductor haya efectuado la maniobra de viraje, pues aun cuando pueda no verse, están las demás medidas activas, teniendo la obligación de detener la marcha, inclusive al realizar la maniobra de viraje, donde estaban situados los vehículos rojo y blanco, pudo haber visto con su amplia visibilidad y visual, la presencia del Biotren.

De igual modo, señaló que, el mismo día, posterior al choque concurrió al lugar y verificó las condiciones en que habría ocurrido, explicando que en su informe no verificó que el semáforo se encontrara funcionando, pues no estaba el sitio del suceso habilitado, por ende, no se incluyó empíricamente, pero si en las fotografías de la fundamentación con funcionamiento normal. En cuanto a las barreras, una se ubica en sentido del tránsito de vehículos que quiere virar a la derecha, y la otra, en sentido contrario a los vehículos que quieren salir de Boca Sur hacia la ruta 160, las que no midió porque, la primera quedó fracturada desde su base, y luego del impacto, ambas quedaron totalmente destruidas por el arrastre. Consultado por la defensa acerca de los segundos que transcurren desde el viraje al impacto, explica que se observa en los fotogramas de la grabación el rostro del chofer que mira hacia a la derecha, aunque no puede determinar qué es lo que observa, y si bien no tiene certeza de cuántos segundos antes ocurre, calculó como 5, desde que se inicia el viraje, mira hacia adelante y vuelve a mirar a la derecha como se aprecia en el video.

En cuanto a los dos vehículos estacionados, que se encontraban obstruyendo parcialmente la pista de viraje, refiere que el conductor no quería errar en el viraje sino habría impactado con el móvil rojo, precisando que la referencia la realiza en atención a que iba atento a las condiciones del tránsito,



confirmando en la defensa que no consignó porque dicha circunstancia no genera ningún trastorno en la conducción ni participaron dichos automóviles directa o indirectamente en el accidente de tránsito.

Agregó que en la fundamentación de su informe se encuentra consignado, con qué parte del bus chocó la barrera, puntualizando que en los fotogramas se puede ver el vértice anterior derecho del bus.

Le fue exhibida por la defensa la misma grabación que la correspondiente a la prueba N°24, de los registros fílmicos del taxibús, pero únicamente en aquél que registra el enfoque de la vista del conductor. En dicho video, se registra como fecha 01-09-2023 a las 07.54.58, con una velocidad de 56 km/h. A las 07.55.07 con 56 km/h mira hacia la derecha, describiendo que hay una cortina de una ventana que cubre el tercio posterior de la ventana y la puerta está descubierta, haciendo presente que no hay certeza de la velocidad a la cual circula puede tener una diferencia de hasta 5 segundos. En el minuto 07.55.14, observa hacia la parte frontal, lo mismo en el 07.55.17, enseguida se observa recién detenido a 0 km/h con luz roja antes de enfrentar la pista de viraje, añadiendo que estos últimos segundos no están consignados en el fotograma, por no estimarlo relevante. En el minuto 07.55.23 no se observa el tren, el vehículo está detenido. En el minuto 07.55.29 comienza a avanzar el bus y la vista del chofer está hacia adelante, lo mismo en los segundos 36, 41 y 47, segundos que tampoco ilustró en los fotogramas por la misma razón. En el minuto 07.55.51, es el mismo del fotograma expuesto, donde se ve la barrera y su base, justo en la puerta, lo que implica que el conductor tenía visión amplia desde su asiento, su vértice, tapada un poco la parte posterior con la cortina, pero se ve, y también desde la puerta, con visual amplia a la derecha. En el minuto 07.55.52 se escucha el claxon, y el choque fue dos segundos después, pero precisa que en el otro video se ilustra que el claxon fue tocado preventivamente, antes del impacto. Añadiendo, ante las preguntas de la defensa, que la barrera por un grado de giro podría no verse, pero se ve desde todos los puntos de vista, y se pudo percatar que la barrera esta abajo.

Exhibido el video de la prueba N°25 de la cámara denominada “ojo de gato”, describe en el minuto 07.57.52 el cruce ferroviario con la ruta 160, los vehículos están detenidos con la barrera arriba, tráfico detenido, puntualizando que los horarios no son los mismos, tampoco con los del Biotren, para el bus el choque ocurre a las 07.55.54. Muestra la fila de autos que se ven al lado del disco Pare pintado, y dos vehículos contra el tránsito en el costado superior,



obstruyendo la pista de viraje, sin que hasta ahí se vea la proximidad del Biotren. En el minuto 07.58.05 se aprecia la calzada de la ruta 160 con desplazamiento habitual de vehículos. En el minuto 07.58.14 se visualiza la proximidad del bus. En el 07.58.02 se bajaron las barreras, y ya en el 07.58.13 se visualiza el bus y aun no el Biotren. En el segundo 16 se logra ver el inicio de la maniobra de viraje. En el segundo 19 el bus golpea la barrera con el vértice anterior derecho, con el pilar del copiloto, en términos coloquiales, añadiendo el perito que aún no había golpeado la barrera y ya se ve el tren, con una luz a distancia. El bus aún está virando para cruzar la línea del tren, y es en el mismo segundo que le pega. En el segundo 21, está en la pista izquierda de la vía ferroviaria. En el segundo 22, posicionado entre la pista derecha e izquierda de la vía férrea, prácticamente al medio. Consultado por la imagen 24 del fotograma, señaló que el chofer mira a la derecha, y puede coincidir con ese segundo 22, y dos segundos después ocurrió el impacto, añadiendo que ya se veía la luz y que esto no está en su informe, pero que debajo de cada imagen se encuentra una lectura.

Interrogado, también por la cámara del cruce de la prueba 25, refirió que en el minuto 07.57.58 las barreras no están abajo y se observan vehículos avanzando por ruta 160. En el 07.58.01 la barrera se aprecia con algo en el extremo, explicando que no verificó algún desperfecto o daño, porque luego del impacto quedó destruida, pero lo que se aprecia no debería ser parte estructural, añadiendo que las barreras solo cubren la primera pista de circulación. En el segundo 18 y 19 aparece el bus, el que contaba con visión periférica hacia la derecha y amplia para verificar vehículos al frente y barrera a un costado, y al momento de virar tuvo que mirar a los vehículos y distraer su vista para no chocar. Comienza el viraje y en el segundo 20 la barrera, que tiene una altura de 1.20 a 1.30 se ve, donde empieza el parabrisas, la barrera se encuentra sobre la altura, y a menor velocidad mayor campo visual. En el segundo 21 mira a la derecha conforme a la otra grabación. En el segundo 22 le pega a la barrera con el pilar, que nunca la tuvo al frente, se posiciona sobre la línea férrea y la barrera sale de la visual de la cámara. En el segundo 24 atraviesa la línea del tren, haciendo presente que el bus nunca se detuvo, siempre continuó su marcha hasta el impacto.

Respondió a la defensa que desde el viraje hasta el momento del impacto en todas las cámaras no transcurren más de 5 segundos, y a 18 segundos desde la bajada de la barrera.



En cuanto a la disminución de velocidad del bus de 16 a 11 km/h, y su afirmación de ganar la carrera al tren por lo que hubiera resultado lógico acelerar, explicó el perito que no se puede determinar la velocidad exacta en base a las cámaras por una diferencia de 4 a 5 segundos.

Con relación al fotograma de la prueba 29, respecto de la imagen 4, refiere como minuto 7.55.46, 16 km/h según la cámara al interior del bus y enfrentaba luz verde de continuidad de ruta, no de viraje. En la imagen 5, el minuto 07.55.51, 16 km/h realizando el viraje. En su informe realiza estos fotogramas, pero no hizo un análisis del segundo 46 al 51, que son los del viraje del bus con los automóviles que obstruían parcialmente su pista.

Finalmente, el perito, sostuvo que el conductor mira unas 5 o 6 veces, en el video exhibido por la defensa, hacia a derecha percatándose si viene algo, y que el bus tiene visual hacia la barrera, pues si bien hay una cortina, aquello no obstruye más de un tercio de su visual. En un cruce ferroviario, se ve la barrera que está abajo, y se logra ver de la cabina.

VIGÉSIMO SEGUNDO: Que, asimismo, prestó declaración el perito planimétrico de la SIAT Jean Pierre Carvajal Faúndez, quien explicó que ese día 1 de septiembre alrededor de las 8.15 horas se da aviso a la SIAT de tres accidentes y de su oficina le señalaron que fuera al más grave, centrado en el cruce ferroviario de la calzada norponiente con Daniel Belmar. Se constituyeron en el lugar con el equipo, utilizó un instrumento que se llama Estación Total, que tiene incluido un teodolito y un distanciómetro, además de un prisma que rebota y lleva todas las mediciones y las sitúa en un plano, añadiendo que se ocupa un software denominado Autocad para elaborar el levantamiento planimétrico de todas las cosas que quedaron en el lugar. Se confecciona el diseño y configuración vial cruce, señales de tránsito, semáforos, demarcaciones, indicaciones de la vía férrea, la posición final de los cadáveres, del bus, del tren y las cámaras, añadiendo que se levantaron las cámaras existentes con cadena de custodia, un domo, la del taxibús patente RWJG38 y la del tren.

Le fue exhibida la prueba material N°30, consistente en el levantamiento planimétrico donde se consigna lo relevante para determinar el origen del accidente. Identifica la calzada norponiente, el cruce ferroviario y la calzada de Daniel Belmar. Las señales informativas de color verde; las preventivas de amarillas y las reglamentarias (en rojo). Además, se consignaron otras señales como semáforos, señales verticales y horizontales, barreras y semáforos ferroviarios y las cámaras.



Se representó en 69,30 metros desde la línea de detención hasta el sur - sur oriente, que es de donde venía el tren y el bus. En 44 metros aproximadamente desde la demarcación de la flecha de viraje hacia arriba del plano recto al sur-surponiente. En la primera medida referida, precisa que luego de ella se formula una especie de curva de diseño geométrico de la calzada, extensa y suave que empieza antes del puente Los Batros, de 780 metros aproximadamente el radio de curvatura.

Expuso que el plano, además, muestra cómo ocurrieron los hechos, previo análisis de las cámaras de videograbaciones que se levantaron, describiendo la intersección y la proyección de la solera de Daniel Belmar, en 12,60 metros a la Zona A de primer impacto, que se realiza entre el ferrocarril y el bus, golpea la barrera ferroviaria y se produce un quiebre de la misma barrera, que estaba a un costado, al lado de la reja perimetral ferroviaria. Y Zona de impacto B, en la que se observa que el bus es trasladado por el ferrocarril e impacta con la barrera ferroviaria. Se muestra, además, el poste de alumbrado público y se agranda la zona de impacto, quedando el bus en su posición final a una distancia de 64.50 metros, frente a un montículo de tierra que se encontraba al costado derecho del levantamiento.

Manifestó, asimismo que desde la demarcación del Pare hay visibilidad, por tanto, de haberse detenido, si hubiese hecho el ejercicio de mirar, se ve la trayectoria del tren. Añadió que la barrera ferroviaria midió 4,50 metros, la que se encuentra por enfrente de Daniel Belmar, la otra barrera estaba desalojada de su base y fracturada por el impacto, no completamente extendida.

Igualmente, expuso que tuvo acceso a las cámaras y también constituyó un insumo para realizar la dinámica. Según los videos había dos vehículos estacionados mal posicionados, registrados en la cámara del bus en parte frontal, que estaban detenidos para incorporarse a la ruta 160, puntualizando que se trataba de aquellos situados en la parte superior, ya que en la parte de abajo el bus tenía despejada su pista de viraje según su planimetría.

Aseveró que no indicó en su planimetría el largo de la barrera desde su base y cuánto ocupaba de la calzada; que la distancia real del tren son 76 metros y fracción en corte Júpiter que se llama en levantamiento, es más largo que lo que se muestra en el plano, son tres carros, pero por tema de espacio se acota y se indica el valor real del tren, y la flecha denota que va en movimiento. Contestó, también, que no tiene el valor desde la parte frontal de tren hasta el cruce, pero desde el inicio del plano hacia la línea de detención son 69,30



metros de distancia, y en línea recta 44 metros aproximadamente y hacia atrás hay segmento de la curva.

Adicionó que, en cuanto a las señales preventivas, se señalan en el manual de tránsito y se encuentran ubicadas en los cruces ferroviarios por ley. “Cruce ferroviario a nivel con barrera” es la primera, son permanentes, y hay otras señales que cambian, como el cambio de la luz del semáforo, que es intermitente y direccional. Las barreras, en tanto, bajan al activarse el circuito de vía cuando el tren pasa por sobre ellas y se encuentran en la línea férrea.

VIGÉSIMO TERCERO: Que, también depuso el ingeniero mecánico que trabaja en el área de investigación de accidentes de ferrocarril, con experiencia desde 2012, Pablo Aníbal Piña Abarca, quien explicó que su informe se elabora en función de un evento materializado, del cual se les notifica y ellos se presentan en el lugar del accidente como empresa y como área.

Refirió que, en el desarrollo de la investigación, claramente se puede identificar que existió un servicio de pasajeros de la empresa FSUR, el cual al aproximarse a un cruce vehicular que se encontraba debidamente protegido con barrera automática, ingresa de forma imprevista un taxibús, que invade las barreras que se encontraban prestando servicio y se interpone en la circulación del tren, que lo impacta.

Refirió que se analizaron los antecedentes del equipo, aquellos del sector del accidente, el funcionamiento de los mecanismos automáticos de las barreras, donde se puede identificar claramente que el tren circulaba a una velocidad dentro de lo que se encuentra permitido en el sector, esto es, entre 68 a 70 km/h en una máxima de 100. También se observó que el funcionamiento de las barreras automáticas se encontraba de acuerdo a diseño, en posición horizontal, impidiendo y protegiendo claramente el ingreso de algún vehículo a la vía férrea. Se identifica, igualmente, que no hay alguna condición del mismo funcionamiento de las barreras que pudiese haber favorecido el ingreso hacia el cruce, y se identifica claramente que el microbús, a pesar de tener todas las señalizaciones presentes en el sector, ingresa e interfiere la circulación del tren mencionando que existen señales de cruce ferroviario, Cruz de San Andrés, posteriormente el disco Pare y un semáforo destellante.

Detalló que las barreras se activaron cuando el tren se acercaba al cruce, aproximadamente a unos 550 metros. El tren pisa un pedal de activación de barrera, lo que genera la activación de un circuito, donde en el lapso que el tren pisa ese pedal, aproximadamente pasan entre 14 a 15 segundos para que el

cruce logre protegerse de forma completa.

En base lo expuesto, no se identificaron incumplimientos a la normativa vigente de EFE por parte de la tripulación del tren, que circulaba a la velocidad reglamentaria, existían las medidas de seguridad en la zona del accidente que se encontraban todas en óptimas condiciones. De modo, que la conclusión de su informe sobre la causa del accidente fue que el conductor del vehículo claramente ingresa al cruce, infringiendo la ley de tránsito, pues debe detenerse antes de cruzar un cruce ferroviario y se interpone a la circulación del tren produciéndose el accidente.

Adicionalmente, calificó el cruce ferroviario con máxima seguridad o estándar máximo en relación a su automatización para impedir que los vehículos ingresen, sin perjuicio de las restantes señalizaciones.

Explicó que, dentro del proceso de investigación, realizan análisis de antecedentes que son solicitados a las áreas técnicas, partiendo, por ejemplo, con el tema del equipo ferroviario. El equipo ferroviario mantiene una caja negra dentro de la cual pueden identificar la velocidad de circulación, si es que el tren aplicó freno de emergencia y si hizo uso de claxon o bocina. Así, se identifica que el tren aproximadamente entre 8 a 10 segundos antes de enfrentar el cruce vehicular hace uso de claxon o la bocina y posteriormente entre 4 a 5 segundos antes de impactar al bus hace uso de claxon nuevamente y ahí es donde activa el freno de emergencia. Frente a eso, lo que señala la reglamentación vigente es que la aproximación de un tren a un cruce ferroviario debe ser advertida mediante uso de claxon, independientemente de que éste con barreras automáticas o no, lo que se logró. La velocidad de circulación, como lo analizaron también en los registros de la caja negra del equipo, se mantenía dentro del máximo permitido, que en la zona era 100 km/h, sin que en ningún momento superara esa velocidad, antes de llegar al cruce cree que la velocidad máxima fue 70, 71, pero ya cuando el tren visualiza el vehículo y aplica el freno de emergencia su velocidad era aproximadamente 68 km/h.

Referente al tema del cruce a nivel, el sistema de automatización del cruce mantiene unos registros bajo un sistema de automatización, donde indica en qué momento el tren realiza la ocupación del primer pedal de activación del cruce, y el mismo sistema después arroja en qué momento la barrera se mantiene en forma horizontal, y posteriormente a eso, también el sistema les informa en qué momento la barrera fue atropellada por el bus cuando ingresa al cruce vehicular. Eso efectivamente se revisó, funcionó de acuerdo a diseño, el

tren pisa el primer pedal que se encuentra a aproximadamente 550 metros desde el cruce, y se inicia el proceso de protección del cruce a nivel, que eso conlleva que el tren pisa el pedal, se activan inmediatamente las luces semafóricas del costado del cruce, y posterior a eso empieza el descenso de las barreras. Todo ese ciclo se cumplió en lo que se pudo analizar dentro de la investigación. De esta forma, se activa el semáforo destellante y sonoro que se encuentra al costado del cruce, y posterior a la activación del semáforo, serían tres o cuatro segundos después que el semáforo empieza a sonar y a mostrar las luces intermitentes, se inicia el proceso de descenso de la barrera automática, y eso sucede hasta que se completa el cierre de la barrera, bloquea el cruce, y una vez que el tren sobrepasa el cruce vehicular, con el cruce debidamente protegido, en el otro extremo hay otro pedal, que cuando el tren lo pisa, recién ahí el cruce empieza el proceso de desprotección y las barreras nuevamente vuelvan a subir. En el mismo sentido, los semáforos destellantes, consistente en un poste con dos luces por ambos lados que destellan en forma intermitente e indican a los vehículos que se viene aproximando un móvil ferroviario, también emiten una campana, sonido que dura hasta que las barreras toman su posición horizontal, pero el semáforo se mantiene prendido, destellando, hasta cuando después el tren circula y se libera todo el sistema de protección del cruce. Dicho semáforo, corroboraron que estaba instalado, el tema es que con la destrucción que tuvo el impacto, se dañaron varios sistemas de seguridad, todo el componente de las barreras y de accionamiento; añadiendo que consultaron en ese momento si es que el cruce había tenido alguna falla reportada o no, porque si aquello hubiese ocurrido, se registran dentro de los procesos internos de EFE y se entrega la información al proceso que ellos estaban ejecutando. Hacen la consulta al área técnica, quien les envía el registro completo del software que mantiene el funcionamiento del cruce a nivel y el software no registra ninguna alteración y registra todo el funcionamiento del cruce en óptimo estado, explicando que EFE tiene un área de infraestructura que lleva todo el mantenimiento, ya sea de la vía catenaria y todos los sistemas complementarios de seguridad, como semáforo, llevan el registro y directamente trabajan con los contratistas que efectúan el mantenimiento dichos sistemas, quienes les informaron que el cruce estaba funcionando en óptimas condiciones, haciéndoles llegar el registro de la activación de los pedales y la protección mediante barrera automática, que en definitiva es lo que completa todo el circuito de la automatización del cruce.



Indicó, igualmente, que analizaron la imagen con audio de la cámara de la cabina del tren. En ella se puede verificar el uso del claxon del tren, cuando éste se va acercando al cruce vehicular, el microbús venía circulando ya paralelo a la vía y se observa que el semáforo que permite un viraje al lado derecho para ingresar al cruce se mantenía con la flecha apagada, por ende, el bus no tenía autorizado el girar hacia la derecha. El bus invade la zona del cruce y rompe la barrera para poder ingresar y posteriormente se aprecia la colisión. Ante las preguntas, informó que se utiliza el claxon aproximadamente entre 10 segundos antes que el tren ingresa o sobrepase la zona del cruce vehicular y posteriormente a eso, 5 segundos antes que el tren ingresa al cruce vehicular, que es justo el momento cuando el tren ve que el taxibús invade la barrera, vuelve a tocar claxon y ahí lo mantiene tocando hasta el momento del impacto, lo que fue corroborado con la caja negra. Asimismo, el tren aplicó freno de emergencia a 68 km/h hora y estiman en unos 50 km/h por hora la velocidad del impacto.

Expresó que existe una fotografía que se saca al software del equipo, como es la caja negra, que registra estas gráficas para que no puedan ser intervenidas y se analizan, que reconoce en la prueba material N°23 que le fue exhibida, consistente en una tabla que corresponde al tramo de la operación del tren, hasta que se detuvo después del impacto, desde las 7.56 hasta las 7.57 con 24 segundos aproximadamente, y se consigna en la gráfica la velocidad del tren, que es la primera línea; el freno de emergencia, en la tercera línea, hacia abajo; el pantógrafo, que es la parte mecánica que se conecta con la corriente que va hacia la catenaria, que se desconecta después del impacto. Además, se grafica el claxon, que tiene dos tonos, alto y bajo, y se aprecia que aproximadamente a las 7.57.02 empieza a hacer uso de claxon, toca bocina alta y baja, después de eso sigue recorriendo un tramo, y ahí vuelve a accionar bocina alta y baja, llega abajo con el claxon y aplica el frenado de emergencia, que es consistente con lo que se ve en el video. Agregó que se puede observar debajo de la línea azul que tiene el 100%, hay una línea que marca voltaje, venía con 2.800 volt y la última medición fue 2.969 volt., luego de eso baja a cero, producto del impacto, pues dos segundos aproximadamente después del impacto, cae el poste y el tren se desconecta de la corriente.

Entonces, previo a unos 4 o 5 segundos antes de aplicar el frenado de emergencia, el maquinista aplica los dos tonos de claxon, alto y bajo. Y después de eso, cuando ya visualiza al móvil que ingresa al cruce, toca alto y bajo y se



queda con el tono pegado de claxon, que cree que fue el tono alto, hasta el momento del impacto, el que es perceptible fácilmente a unos 300 o 400 metros de distancia. Calculó que, manteniendo el escenario más crítico versus el tiempo que demora desde que activa el claxon hasta la colisión, son aproximadamente entre 8 a 10 segundos y estima que son 180 a 190 metros antes del impacto que el tren toca el claxon. Luego, el segundo uso del claxon, sin considerar la desaceleración, en una velocidad media solamente, fue a unos 90 metros.

Se le exhibieron las restantes imágenes del Set de otros medios de prueba N°23, describiendo en la 1.- la posición final después de la colisión. Los postes que cayeron sobre el tren y que provocaron la caída de la catenaria. En la 2.- se visualiza el mecanismo de accionamiento de la barrera automática que se encuentra adosado al costado del cruce que fue desplazado y destruido. Existían 2 barreras en el lugar, esta corresponde a la del lado hacia donde se dirigía el bus en dirección a la carretera. La 3.- corresponde a la posición final del bus después del impacto. Se visualiza un poste de catenaria, daño en parte de la electrificación y pantógrafos del equipo, explicando que el pantógrafo es un mecanismo que se encuentra en el techo del tren que se pliega y toma contacto por el cable sobre la vía férrea que se llama catenaria y maneja 300 volts de corriente continua, permitiendo el traspaso de energía desde la catenaria hacia el interior de equipo y funcionamiento del tren. Son postes de Ferrocarriles. La imagen 4.- corresponde a una foto de elevación del lugar del accidente. Se ve que el tren desplazó al autobús con la cabina frontal hasta su posición final. La imagen 5.- corresponde a un diagrama donde se trata de expresar la dinámica del accidente. Se puede observar que el tren va en movimiento hacia el sur, y el autobús que se mantiene circulando de forma paralela a la vía. La 6.- trata de explicar la dinámica y cuando el autobús ingresa al cruce e invade las barreras que estaban en posición horizontal. Es un dibujo que se hace en computador sin software especializado sino superponiendo imágenes en la imagen satelital, describiendo que hay bastante visión, y si un conductor se detiene y mira puede ver un tren que se aproxima, lo que se ratifica con las imágenes del video, se observa en ellos hasta el semáforo que estaba con la luz de flecha apagada. Si bien el tren viene de una curva, de la cámara fija se tiene menos ángulo de visión que una persona que puede mover el cuello, y se cuenta con una visibilidad en más de 100 metros. En la fotografía 7.- es el mismo ejemplo, cuando el bus ya se interpone en la circulación del



tren. La imagen 8.- trata de ilustrar la posición final del bus y del tren. La imagen 9.- constituye una elevación que permite observar la totalidad de la señalización que había antes de ingresar al cruce. Señales reglamentarias, cruce de San Andrés; señal de cruce ferroviario con barreras; banderista luminoso o semáforo destellante que tiene dos luces y parpadeo; semáforo vial, además de la señalización Pare dibujada en el piso y en forma horizontal.

En cuanto a la barrera, señaló que tiene movimiento de arriba a abajo, es rígida, lo que además genera un tipo de sonido, perceptible por una persona si se roza o topa, y al empujarla genera un daño al mecanismo.

En la fotografía 10.- se ilustra el estado de la catenaria y sus daños, los postes derribados por arrastre del bus. En la 11.- se observa la posición final del tren, los daños en la parte eléctrica, catenaria prácticamente en el suelo y los postes. En la imagen 12.- se aprecia el costado derecho del tren, la posición final del bus y huella de arrastre del mismo luego del impacto, el sistema de barreras del lado contrario con daños producto del impacto. En la imagen 13.- se muestra la cabina que impactó al taxibús, sus daños en la parte frontal, en sus focos, pintura y fibra, posterior a haber retirado el bus. En la fotografía 14.- se observan los daños completos del microbús. La fotografía 34.- es una imagen extraída de la cámara frontal, donde se ve el cruce de vehículos, la barrera en posición horizontal, el semáforo vial que no mantiene ninguna indicación para doblar a la derecha. Tiene que pararse el bus donde esta señalizado el Pare, antes de sobrepasar la barrera, para tener visibilidad, indicando que está dibujado el disco Pare en el suelo, y si la persona se detiene y mira puede ver la aproximación del tren, en tanto el confinamiento se encuentra por el lado, adosado a la carretera, la señalética está adosada antes del ingreso y se tiene visualización hacia la dirección donde viene el tren. La fotografía 35.- muestra la barrera que impactó el costado del bus ingresando al cruce, al detenerse en la zona previa a la barrera donde está la imagen de Pare en el suelo se observa visibilidad, detallando que tendría visibilidad si va lento, y enfrenar un cruce ferroviario amerita estar atento a las condiciones del tránsito.

Además, consultado por la extensión de las barreras, explicó que éstas no se extienden completo en el largo de la calzada por si un vehículo queda atrapado y pueda salir en caso de que quede incluido dentro del cruce, pero, si impacta para uno de los dos lados, cede y se puede desprender de su base, constituyendo la barrera la última advertencia que tiene el conductor antes de pasar, agregando que son de aluminio.



Ante las preguntas de la defensa, sostuvo que el objeto de la pericia era determinar causas y hallazgos que puedan atentar contra la seguridad de EFE o de las personas que transitan, y en lo que se analizó, todos los competentes que intervinieron en la operación funcionaron. Afirmó que no tuvieron acceso a la posición del conductor del bus al interior de la cabina, ni determinó qué enfrentaba, que vio o no, ni tuvo acceso al video del interior del bus. Tampoco consignó en su informe a qué distancia se activó el claxon, pero realizó el cálculo que expresó en base a la información de la caja negra y cámaras.

Respondió, además que no se observa que el bus detenga su marcha al ingresar al cruce hasta ser impactado por el Biotren, y que, en cuanto a la barrera, su movimiento normal es hacia arriba y hacia abajo, pero si se aplica cierta fuerza la barrera cede hacia atrás en caso de emergencia para los vehículos.

Precisó que en su informe no consignó que el semáforo funcionara, pues no marcaba cuando hicieron el levantamiento, tampoco en forma posterior. Asimismo, no recuerda haber consignado específicamente que funcionara la luz destellante y sonora, sino que consigna es que el funcionamiento estaba en óptimas condiciones.

La declaración del perito Piña, además se condice con el documento N°22 correspondiente a carta de fecha 24 de Octubre de 2024, suscrita por el Subgerente de Seguridad Ferroviaria de EFE, Sr. Omar Antimán Rodríguez que remite informe de investigación de la colisión Tren EFE 101 en cruce vehicular Boca Sur de 1 de septiembre de 2023, e informa que la velocidad del automotor es controlada por el maquinista conforme a la establecida para un determinado tramo; que los cruces que se encuentran en funcionamiento no requieren medidas adicionales, y si existe algún problema en el cruce se define con restricciones de velocidad definidas en boletines de vía publicados diariamente para conocimiento de las tripulaciones; como también lo refirió el testigo Villar Montecino, ayudante del maquinista en su declaración judicial. En el mismo sentido el documento N°20 incorporado, consistente en- Carta de fecha 15 de noviembre de 2023, suscrita por el Sr. Gerente General de “EFE”, don Nelson Hernández Roldán, y un anexo con doce carillas de documentos, cuadros gráficos y fotografías, en particular, destaca la información de la caja negra del tren con velocidad, la individualización del automotor SFE101, la individualización del maquinista y su ayudante, la fecha y hora del incidente, y fotografías del tren con sus daños. Como, asimismo, la información de estado



del automotor y daños producidos con motivo del incidente de 1 de septiembre de 2023, de conformidad al peritaje N°10 incorporado mediante su lectura.

VIGÉSIMO CUARTO: Que, del mismo modo, se incorporó la hoja del conductor del acusado, correspondiente a la documental N°2, donde consta que cuenta con licencia profesional, y el documento N°3 consistente en Ordinario N° L-029, de 08 de enero de 2024, del director de Tránsito de la I. Municipalidad de Hualpén, con copia del expediente municipal de conductor del acusado, con exámenes aprobados para Licencia A1. Además, se incorporó prueba documental N°7 correspondiente a Oficio Ordinario N°357/2024 SRM-BIO, de fecha 27 de Noviembre de 2024, suscrito por el Sr. Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región del Bío Bío con señalamientos de documentos remitidos a la Fiscalía Local de Concepción, en esa misma fecha, en relación a la representación legal de la Sociedad Comercial San Pedro del Sur S.A., como copia del título habilitante; nómina de flota de buses; juntas de accionistas; copia de inscripción en registro de Comercio; copias de escritura pública e inscripción; copia de seguros; garantía de prestación de servicios; infracciones respecto del mismo bus. Como asimismo, la prueba documental N°10, correspondiente a Ordinario de 09 de enero de 2024, de la Inspectora Provincial del Trabajo, Carmen Gloria Araneda Escobar, y copia de antecedentes relativos a fiscalizaciones de comisiones 0801/2023/1594 y 0801/2023/1696, efectuadas a la “Sociedad Comercial San Pedro Sur S.A.”, durante el año 2023, que incluye investigación del accidente de tránsito ocurrido el 1 de septiembre de 2023, en Boca Sur, San Pedro de la Paz, se cursa infracción y se consigna que el trabajador resultó con lesiones de gravedad, como asimismo otras multas cursadas, además del contrato de trabajo.

VIGÉSIMO QUINTO: Que, adicionalmente, en relación a la imputación personal del acusado, prestó declaración la perito del Servicio Médico Legal Yael Oñate Antilao, de conformidad al artículo 329 inciso final del Código Procesal Penal, dando cuenta de una pericia realizada el 17 de mayo de 2024 al imputado, tratándose de un hombre de 67 años, viudo, chileno, estudios medios completos, chofer de buses con experiencia hace 45 años, y mecánico.

Explicó que la metodología implica revisión de la carpeta investigativa, entrevista clínica y examen mental, concluyéndose que no presentaba patología psiquiátrica al momento de los hechos, y si bien el usuario manifiesta que no recordaba lo ocurrido, no presentaba patología psiquiátrica o neurológica que



hubiese interferido con su capacidad de comprender, por tanto, se encontraba en pleno uso de sus facultades mentales, añadiendo que su falta de memoria de los eventos está asociada a sus emociones.

Se incorporó, además, de conformidad al artículo 315 del Código Procesal Penal, el informe toxicológico del acusado que concluye que en la muestra de sangre no se detectó la presencia de drogas de abuso estudiadas ni medicamentos.

VIGÉSIMO SEXTO: Que, en el caso, lo discutido se centró en la imputación subjetiva del agente, pues los acusadores atribuyeron al encartado haber obrado con dolo eventual, es decir, que el acusado conocía o se representó la posibilidad de producirse el resultado típico, y se conformó con ello, si se sigue la tesis que combina tanto la conciencia de la peligrosidad de la conducta con el elemento volitivo, sin perjuicio de las diversas teorías doctrinarias para su definición.

Cabe tener presente, como punto de partida, que ni en el dolo eventual ni en la imprudencia el sujeto busca, desea o quiere el resultado dañoso, y tanto en la culpa consciente como en el dolo eventual, además, el autor se representa la posibilidad del resultado. No obstante, en la especie, la defensa postuló la concurrencia de una culpa inconsciente, la que fue descartada por parte del tribunal.

En efecto, y en referencia al aspecto cognitivo del dolo, el sujeto debe conocer que la realización de su conducta en las circunstancias concretas posee el significado que le atribuye intersubjetivamente a partir de la descripción abstracta propia del tipo penal. En este marco, conocimiento significa representación actual, es decir, coincidencia temporal entre el conocimiento y la conducta, además de ser cierta o verdadera.¹

En tanto, al aspecto volitivo, tratándose de un resultado no buscado ni deseado por el sujeto, a diferencia del dolo directo, bastará con que lo considere posible y apruebe la realización del tipo, la considera probable o la afronta con indiferencia, como plantea la tesis combinada².

En similar sentido, el Ministerio Público insta a aplicar en el caso la fórmula de Frank para el análisis, que aparece resumida en la expresión “si el sujeto se

¹ Jesús María Silva Sánchez. Derecho Penal Parte General. Primera Edición 2025. Pag 887.

² Claus Roxin, Derecho Penal Parte General. Tomo I. Ed. Civitas. Pág. 439



dice: sea de una forma u otra, pase esto o lo otro, yo actúo en todo caso, entonces su culpabilidad es dolosa”³.

Nuestra jurisprudencia ha sostenido que *“En su "segunda fórmula", Frank sostiene que hay dolo cuando el autor actúa en todo caso, a todo evento, diciéndose "suceda así o de otra manera, en cualquier caso continuo adelante con mi acción". La categoría de dolo eventual concurre, según la teoría del consentimiento o asentimiento -la más aceptada tanto por la jurisprudencia, como por la doctrina alemana y española (Díaz, op. cit., p. 176) - en la medida que el sujeto se representa como probables las consecuencias antijurídicas de su actuar y, pese a ello, actúa, asumiéndolas. Así, la mera representación del resultado es insuficiente para calificar de dolosa la conducta del autor; por cuanto el dolo requiere, necesariamente, de un momento volitivo. El sujeto que obra con dolo eventual no busca intencionalmente el resultado lesivo, pero se lo representa mentalmente como una posibilidad, aceptando su ocurrencia. "Si el autor decidió actuar a toda costa, con independencia de que el evento ocurriese o no, entonces hay dolo" (Cobo del Rosal-Vives, op. cit., p. 628).....En el mismo sentido, esta Corte, en el pronunciamiento Rol N° 36.665- 2019, de 24 de enero de 2023, ha sostenido que para que el actuar del hechor sea calificado como constitutivo de dolo eventual, resulta indispensable que éste acepte el daño grave que se prevé se ocasionará al ofendido con su acción”.*⁴

Asimismo, y no obstante las diferencias doctrinarias acerca de la primacía del elemento intelectual o volitivo en la delimitación del dolo, como explica el profesor Roxin *“hasta los elementos de tinte volitivo, como el “tomarse en serio” o la “confianza” pueden deducirse solo de indicios objetivos.....La magnitud del peligro conocido y la circunstancia de si el sujeto tenía desde su posición algún motivo para conformarse con el resultado desempeñarán el papel más importante al respecto; otros criterios como la habituación al riesgo, los esfuerzos de evitación y la cobertura o aseguramiento poseen una trascendencia más indiciaria para la valoración del peligro”*⁵

³ Claus Roxin, Derecho Penal Parte General. Tomo I. Ed Civitas. Pág. 438

⁴ Sentencia Excm. Corte Suprema Rol N° 250.819-2023, de veintidós de febrero de dos mil veinticuatro. En similar sentido, en cuanto a las definiciones, Sentencia Excm. Corte Suprema Rol N° 10.506-2023, de veintitrés de junio de dos mil veintitrés, y Rol N° 31.704-2024 de once de octubre de 2024.

⁵ Claus Roxin, Derecho Penal Parte General. Tomo I. Ed Civitas. Pág. 447



En el primer criterio citado, sustentado por Jakobs, destaca elementos de la probabilidad, y en los ejemplos que se citan, diferencia la conducta de superar el máximo de velocidad o no respetar la distancia de seguridad, a aquella en que sí existiría un dolo de lesión como adelantar en una carretera estrecha ante un cambio rasante o saltar a ciegas un semáforo en rojo. En el segundo criterio indiciario, desarrollado en base a la acción final de Kaufmann, se plantea como dolosa la conducta de dejar que las cosas sigan su curso sin hacer nada en contra, lo que se asimila a resignarse al resultado. En el tercer criterio, desarrollado por Herzberg, se plantea que un riesgo no cubierto es aquel que durante o después de la acción del sujeto ha de intervenir la suerte o la casualidad para que el tipo no se realice, es decir, aquel en que el sujeto no puede evitar posiblemente la producción prestando atención.

VIGÉSIMO SÉPTIMO: Que, en la especie, conforme al peritaje elaborado por el teniente Lizama Navarrete de la SIAT, respaldado por las cámaras de seguridad del tren, del bus y las dos del cruce, además de la pericia planimétrica desarrollada por el perito Carvajal Faúndez y del informe de investigación de la colisión expuesto por el perito Piña Abarca; el acusado, como conductor del autobús de transporte de pasajeros, en primer término, transitó por la ruta 160 y luego se dispuso a enfrentar un viraje, por el que debía enseguida traspasar una vía férrea, la que se encontraba previamente advertida con dos señaléticas, tanto aquella que informaba la existencia de cruce regulado, como la denominada Cruz de San Andrés. Cabe destacar que el acusado no presentaba alguna clase de dificultad en su percepción y se desempeñaba como conductor profesional en el transporte público con licencia clase A1 como da cuenta su hoja de vida de conductor, los antecedentes remitidos por la Municipalidad relativos a la obtención de su licencia de conducir, su contrato de trabajo y el registro interno de uso del microbús RWJG-38. Además, efectuaba dicho recorrido, tal como informó el testigo Robles Riffo que declaró haberlo visto en unas 5 oportunidades en tal línea de buses cuando se dirigía a sus labores. De modo que, la existencia de la vía férrea en dicha ruta y viraje le era conocida al acusado, además de ser visible a simple vista, máxime con luz de día como la que imperaba antes de la colisión, estando debidamente demarcada en la vía.

En segundo término, se enfrentaba a un viraje con la existencia de una señal semafórica, de modo que debía esperar el encendido de la flecha de viraje en verde para realizar la maniobra de giro a su derecha, lo cual, sin embargo, no efectuó, tal como se observa en los videos de las grabaciones tanto del Biotren

como del microbús, es decir, el acusado viró sin contar con flecha verde que le permitiera la maniobra, y sin detenerse, como se dirá.

En tercer lugar, antes del cruce, se contaba con la señal Pare pintada de rojo en el pavimento, específicamente en la calzada por donde circulaban los automóviles, y también se encontraba situada aquella de forma vertical, que mandaba la necesidad de detención total al enfrentarse a la vía férrea. Detención que el acusado tampoco ejecutó, pues efectuó el viraje sin detener su marcha, tal como lo refirió el perito Lizama Navarrete de la SIAT y se observó de las cuatro videograbaciones incorporadas, inclusive en aquella obtenida de la cámara del interior del bus, en que se aprecia que se mantuvo con velocidad de 16 km/h, la que si bien puede tener cierto desfase de tiempo por la utilización de GPS como lo informó el teniente Lizama, corroboró, tal como se observó en las grabaciones, que el acusado nunca detuvo su marcha, únicamente la velocidad disminuyó por la maniobra de viraje que realizaba.

En cuarto lugar, quedó demostrado que el tren, además, accionó en dos oportunidades el claxon, tal como lo explicaron el maquinista y su ayudante en sus declaraciones, se oyó en la grabación extraída de la cámara del Biotren y lo informó detalladamente el perito Piña Abarca. El primer accionar del claxon se realizó antes del cruce con una distancia de 180 a 190 metros, esto es, de 8 a 10 segundos, haciendo el cálculo el perito sin considerar ninguna desaceleración, y el segundo, a unos 90 metros, que equivalen a unos 5 segundos previos, el que luego se mantuvo hasta la colisión, junto con accionarse el frenado de emergencia, al advertir la presencia del bus en la vía férrea. Sin que aquellos sonidos elevados y característicos de la presencia del tren, como lo describieron los testigos, sirvieran para que el conductor del bus detuviera su marcha, no ingresara a la vía o realizara alguna maniobra evitativa.

Adicionalmente, si bien la señal intermitente de luz que antecede a la vía, también denominada semáforo destellante, no pudo ser probada en el lugar por los peritos debido a los daños causados tanto en las estructuras como en los postes que les proporcionan energía eléctrica, se observó en la grabación de la cámara denominada “ojo de gato” que se encontraba en funcionamiento, irradiando una luz parpadeante que también alertaba la venida del tren. Aquella medida, como explicó el perito Piña Abarca se activa conjuntamente con el descenso de la barrera que impide a los vehículos el ingreso a la vía, la que también genera un sonido.

No obstante, todo lo ya expresado, el acusado además se enfrentó a la barrera propia del cruce ferroviario regulado, es decir, una barrera de color blanco y rojo que tiene por objeto, como se indicó, impedir que los vehículos ingresen a las vías del tren, en atención a la proximidad de su paso. Tales barreras son activadas por el propio tren en su trayecto, antes del cruce, como lo refirieron los peritos Lizama, Carvajal y Piña, último que detalló su funcionamiento manifestando que se activan a unos 550 metros del cruce, mediante la presión de un pedal de activación por parte de la máquina, lo que genera la activación de un circuito, y pasan entre 14 a 15 segundos para que el cruce logre protegerse de forma completa, lo que no cesa hasta que el tren alcanza el otro costado del cruce y comienza a liberarse todo el conjunto de protección. Todo lo cual, operó conforme a diseño, como se pudo corroborar con las filmaciones correspondientes al cruce y al Biotren, detectándose, en la denominada cámara “ojo de gato”, que la barrera comienza su descenso a las 07.57.55 y el tren se enfrenta a ella a las 07.58.20, de modo que la barrera se encontraba en posición horizontal hacía aproximadamente 15 segundos antes de la proximidad del bus al cruce, el que no solo no la respeta sino que la enfrenta, colisiona y fractura desde su base para incorporarse a la vía a pesar que aquello significaba el paso inequívoco del tren.

Dichas conductas, tal como se viene diciendo, frente a las numerosas y consecutivas advertencias, implican necesariamente una representación verdadera y actual del paso del tren por el cruce, pero además la existencia de la barrera en posición horizontal obstaculizando el paso, permite ni siquiera hablar de una probabilidad sino prácticamente de una certeza de la proximidad del tren por el cruce regulado, sin que el acusado realizara, además, ningún acto evitativo, y dejara, en definitiva, entregado al azar la verificación de la colisión; lo que como ya se refirió, importa la concurrencia de dolo eventual y no de imprudencia, en el obrar del acusado, que puso en riesgo la integridad física y vida de sí mismo y de los pasajeros a quienes trasladaba, lo que finalmente se concretó con las consecuencias provocadas a los pasajeros y en los bienes materiales luego de la colisión.

VIGÉSIMO OCTAVO: Que, por lo expuesto, ante el razonamiento de la concurrencia de dolo eventual, queda excluido un posible obrar con culpa consciente del acusado. No obstante, en la especie, la defensa argumentó la existencia de una culpa inconsciente. En aquella, a diferencia de la anterior, no solo no se quiere el resultado lesivo sino que ni siquiera se prevé su posibilidad,



no se advierte el peligro⁶. En estos casos “el sujeto padece un déficit cognitivo total e inevitable *in actu* sobre el peligro desaprobado inherente a su conducta debido a una falta de percepción de la situación o de interpretación del significado de ésta”⁷

Sin embargo, en el caso, tal como se indicó, existía a simple vista una vía férrea, que permitía el paso del Biotren; el acusado, adicionalmente tenía conocimiento de aquello en su calidad de conductor del transporte público en ese recorrido; se emplazaban distintas señales de tránsito que el acusado no respetó (semáforo sin flecha de viraje activa, señal de Pare en pavimento, señal de Pare vertical), pero además aquellas propias de la existencia de una línea férrea (señales amarillas y negras indicativas de cruce ferroviario, luz parpadeante y barrera en posición horizontal que impedía el acceso a la vía), en especial la barrera bicolor activada y en posición horizontal hacía más de 15 segundos antes del cruce del bus, que informaba a los conductores la proximidad del paso del tren por dicha intersección, de modo que no es posible sostener que el acusado, como conductor de locomoción colectiva, sufrió un déficit que impidió su percepción de la situación o una errónea interpretación de la misma, sumado finalmente al uso del claxon característico del tren.

La defensa, no obstante, lo ha fundamentado en algunas circunstancias fácticas concurrentes. En primer término, la existencia de luz verde en el semáforo que generaba una expectativa razonable de circulación. Aquella, sin embargo, indicaba el paso a los conductores que circulaban por la ruta 160. No obstante, el acusado, se posiciona en la pista derecha precisamente para no continuar en la circulación por esa vía y efectuar la maniobra de viraje, por lo que necesariamente debía esperar la activación de la flecha verde del mismo semáforo que le autorizara a doblar.

En segundo término, la defensa sostuvo que la atención del conductor se centró en evitar la colisión con los vehículos que se encontraban obstruyendo su pista de circulación, debiendo realizar una maniobra para evitar impactarlos, lo que desplazó su atención. Ante ello, si bien el perito planimétrico no posiciona tales vehículos en su plano, resultó efectivo conforme a las filmaciones del cruce y los fotogramas que, al momento del viraje del acusado hacia Daniel Belmar, antes de enfrentar la línea férrea, se encontraban tres automóviles detenidos esperando

⁶ Santiago Mir Puig. Derecho Penal. Parte General 8va Edición Pág. 285

⁷ Jesús María Silva Sánchez. Derecho Penal Parte General. 1ª Edición Pág. 985



ingresar a la ruta 160, dos de ellos, contra el sentido del tránsito, sobre parte del signo Pare pintado en el pavimento y ocupaban parte de las vías de circulación de la dirección del bus. No obstante, como lo refirió el perito Lizama y se apreció de las filmaciones, aquello no impidió ni resulto óbice para que el encartado efectuara igualmente el viraje, que ya le estaba vedado por la inexistencia de luz verde. De modo que, por un costado se encontraban los dos vehículos referidos y por la primera pista de circulación no había móviles que le obstruyeran el paso, pero si se encontraba de frente la barrera en posición completamente horizontal que en forma inequívoca la impedía el paso a la línea férrea. Por tanto, contrario a lo sostenido por la defensa, el conductor de ninguna forma debió haber insistido en su avance, no obstante, realiza un movimiento intentando esquivar en parte la barrera para continuar pese a todo, pasando a llevar la misma con su pilar delantero derecho, e insistir en su cruce. En consecuencia, se comparte lo expresado por el perito de la SIAT en orden a que la ubicación de los dos vehículos en parte de la vía de circulación del bus en nada influyó su trayecto ni estuvo en riesgo de impactarlos, manteniendo el acusado su decisión de virar y cruzar la línea férrea, maniobra que pudo realizar sin inconvenientes, sin perjuicio de fracturar la barrera que únicamente se posicionaba por su pista, por tanto, tampoco la presencia de dichos automóviles se relaciona con la rotura de la barrera por parte del encartado.

Respecto de la dificultad para apreciar la barrera, tal como ya se indicó, ésta se encontraba de forma horizontal y activa hacía aproximadamente 15 segundos antes de la llegada del bus al cruce, y medía más de 4 metros, como detalló el perito planimétrico; de modo que el acusado pudo observarla al llegar al mismo, además de estar alertada con el semáforo destellante. Y si bien intentó soslayarla, terminó golpeándola y haciéndola ceder a su paso, de modo que no es posible concordar con la defensa en que ésta no era visible o pudo no verla el conductor, pues de la propia cámara posicionada al interior del bus fue posible observarla, y tal como explicaron los peritos Lizama y Piña, el conductor, a diferencia de la cámara puede mover su cuello y tener una mejor visibilidad del entorno desde la cabina. Visual que, al mismo tiempo, se encontraba despejada, tal como lo expresaron los mismos expertos y el planimetrista Carvajal, quienes coincidieron en que bastaba la detención y observación para la visualización del entorno y la proximidad del tren, como además se ilustró en las imágenes 34 y 35 del Set 23 explicado por el ingeniero Piña Abarca. Lo único que dificultaba en una parte la visión del conductor, pudo estar constituido por una cortina levemente

extendida en una ventana del costado, pero aquello no obstaculizaba la visión del conductor, como también fue respondido por el perito Lizama con las filmaciones extraídas desde la cabina del bus, y fue apreciado por el tribunal al exhibirse las imágenes en el juicio.

Cabe destacar que la totalidad de automóviles que se encontraban antes y después del cruce estaban detenidos, esto es, los seis próximos a la vía, más la fila de automóviles que continuaban por Daniel Belmar, además de una bicicleta que también se detuvo ante la barrera horizontal, de modo que todos los demás conductores advirtieron, por la señalética y activación de sistemas de seguridad, la inminencia del paso del tren.

Por otra parte, la defensa intentó enmarcar los hechos en solo un par de segundos que habrían transcurrido, entre el último claxon activado por el Biotren y la colisión, para demostrar que los hechos acaecieron sumamente rápido, con la consecuente imposibilidad para su defendido de haber percibido la proximidad del tren y reaccionado. Sin embargo, tal como se analizó, el acusado hizo caso omiso a una serie de advertencias previas insistiendo en su ingreso a la vía férrea a pesar de estar vedado, además de que quedó demostrado que el claxon fue activado reglamentariamente por el Biotren antes del cruce como aviso previo y regular de su paso por la intersección, que se encontraba cerrada por la barrera, como tantas veces se ha mencionado.

En cuanto a la música que el acusado oía en la cabina, y se pudo detectar en el video del interior del bus, no pudo obstaculizar el sonido del claxon del Biotren, si los propios pasajeros también lo oyeron desde el interior, como detalló el testigo Zavala Fernández y se extiende por unos 300 a 400 metros, como detalló el perito Piña Abarca. Y, a pesar de aquello, no solo el sonido del claxon constituyó una medida preventiva sino el conjunto de señales y sistemas de protección distribuidos en el trayecto, tantas veces descritos y no acatados por el acusado.

Otra argumentación levantada por la defensa para demostrar que el encausado no advirtió el peligro, y descartar que su finalidad hubiese sido pasar antes que el tren, como lo propone el perito de la SIAT, es que de ser así habría acelerado en su tránsito por la vía férrea y no desacelerado, como se fijó en los fotogramas de la videograbación del interior del bus. Ante ello, hay que indicar primeramente, que la notoria desaceleración se produjo con anterioridad por el bus, al iniciar la maniobra de viraje, pasando de 56 a 16 km/h, de modo que si durante el cruce se registró una levísima disminución a 11 km/h aquello resulta de

una menor entidad y, al existir una diferencia de segundos por el registro del GPS, como lo explicó el perito Lizama, tampoco es posible precisar si aquello ocurrió en la mitad de la intersección, como lo posiciona la defensa, por lo que no resulta determinante para sustentar la teoría de descargo. En tal sentido, los fines personalísimos que tuvo el acusado para desplegar su conducta carecen de relevancia para el tribunal, a quien únicamente le corresponde establecer si la acción desplegada por el sujeto activo fue dolosa o meramente imprudente, considerando el contexto de su ocurrencia, y en el caso, las diversas señales y advertencias de proximidad del tren que el acusado estuvo en condiciones de conocer y observar, y pese a ello decidió continuar su marcha en el microbús con pasajeros, pasando a llevar inclusive la barrera férrea para insistir en su paso por la intersección no obstante el inminente paso del tren.

Finalmente, la defensa cuestionó que los peritos no pudieron corroborar en el sitio del suceso el funcionamiento activo de los semáforos y sus sonidos, y el claxon del Biotren. En efecto, los peritos explicaron la imposibilidad de revisión a su llegada al sitio del suceso por el estado en que éste quedó y los daños provocados por la colisión, que afectaron postes con energía eléctrica. Pero también manifestaron el modo en que constataron su debido funcionamiento antes del impacto, lo que implicó reportes de la empresa EFE, revisión de los software de funcionamiento del cruce automatizado, y la propia revisión de las cámaras levantadas del sitio del suceso, donde el tribunal pudo observar el funcionamiento del semáforo de la vía, la existencia de señalética, el descenso de la barrera de la línea férrea, el semáforo destellante operando y el sonido del claxon en la cámara del Biotren, de modo que aquella observación no desvirtúa las conclusiones de los profesionales, ya expuestas.

De esta forma, considerando todas las circunstancias anotadas, no es posible sostener, como lo plantea la defensa, que el acusado no pudiera prever el peligro, su posibilidad de concreción, o que haya concurrido un defecto en su percepción o una errónea interpretación de la situación, propios de la culpa inconsciente.

VIGÉSIMO NOVENO: Que, producto de la colisión generada por el obrar del acusado, resultaron las siguientes personas fallecidas:

a.- Marcela Viviana Diaz Lagos, lo que se acreditó a través de su respectivo certificado de defunción, que registra como fecha de fallecimiento 1 de septiembre de 2023 a las 08.00 horas, a causa de politraumatismo músculo esquelético y visceral /hecho de tránsito-colisión -pasajera. Asimismo, de conformidad a lo



dispuesto en el artículo 331 b) el Código Procesal Penal se incorporó la respectiva autopsia, realizada por el médico legista Pablo Aravena Rivera que en sus conclusiones corrobora la causa de muerte registrada en el certificado, y que fue secundario a un hecho de tránsito.

b.- Roberto Alfonso Inostroza Quiñonez, lo que se evidenció con el respectivo certificado de defunción, que registra como fecha de muerte 1 de septiembre de 2023 a las 09.26 horas, a causa de un traumatismo abdominal /hecho de tránsito-colisión-pasajera. De igual modo, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 331 b) el Código Procesal Penal se incorporó la respectiva autopsia realizada por el medico forense Pablo Aravena Rivera que concluye como causa de muerte en un traumatismo abdominal secundario a un hecho de tránsito.

c.- Barbara Camila Bustamante Ravets, corroborada con su certificado de defunción, de fecha 1 de septiembre de 2023 a las 08.00 horas y que consigna como causa politraumatismo esquelético visceral/ hecho de tránsito, pasajera. En el mismo sentido, prestó declaración la médico legista Carla Aldana Saavedra, quien informó que realizó un informe de autopsia al cuerpo de la víctima, con antecedente de haber sufrido un hecho de tránsito el mismo día a las 8.00 horas, en sector cruce Boca Sur, de San Pedro de la Paz, concluyendo como causa de muerte, un politraumatismo esquelético visceral secundario a un hecho de tránsito, correspondió a una muerte médico-legal por trauma contundente de alta energía, con afectación principalmente en cabeza, tronco y miembros, y se estableció la concordancia del intervalo postmortem con lo informado desde el sitio del hallazgo, determinando la fecha de defunción ya referida.

d.- Claudia Angela Yevenes Yevenes, probada con su certificado de defunción de fecha 1 de septiembre de 2023 a las 09.15 horas, a causa de politraumatismo/accidente de tránsito. Además, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 331 b) el Código Procesal Penal se incorporó la respectiva autopsia, suscrita por el médico legista Juan Jorquera Cartes que consigna la misma causa de muerte, y, finalmente se incorporó también a su respecto dato de atención de urgencia 01 de septiembre de 2023, que se registró sin signos vitales desde su ingreso con maniobras de reanimación avanzada, sin pulso.

e.- Esteban Andrés Briceño Briceño, acreditado a través de su respectivo certificado de defunción de fecha 1 de septiembre de 2023 a las 08.00 horas, a causa de un traumatismo encéfalo craneano complicado/accidente de tránsito. Misma causa de muerte que registra la autopsia efectuada a dicha víctima,



incorporada de conformidad a lo dispuesto en el artículo 331 b) el Código Procesal Penal y suscrita por el médico legista Juan Jorquera Cartes.

f.- Soledad del Carmen Rioseco Marín, sustentado en su certificado de defunción de fecha 1 de septiembre de 2023 a las 08.00 horas, a causa de un politraumatismo/ pasajera de taxibús siniestrado/ accidente de tránsito. Misma conclusión a la que arribó la respectiva autopsia de la ofendida incorporada de conformidad a lo dispuesto en el artículo 331 b) el Código Procesal Penal y suscrita por el médico legista Juan Zuchel Matamala.

g.- Elizabeth América Soto Orellana, acreditada a través del respectivo certificado de defunción de 1 de septiembre de 2023, a las 08.00 horas, a causa de un traumatismo encéfalo craneano /accidente de tránsito, colisión Biotren y microbús. Además, se incorporó la respectiva autopsia, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 331 b) el Código Procesal Penal, en que se consigna la misma causa de muerte, suscrita la médico legista Heidi Schuffeneger Salas.

TRIGÉSIMO: Que, al igual que el acápite anterior, tampoco resultó controvertido que debido el mismo hecho resultaron las siguientes ocho personas lesionadas de forma grave:

1.- Franco Antonio Zavala Hernández, con lesiones graves, por politraumatismo. Lo que fue referido, en primer término, por su propia declaración judicial, donde expresó que antes hacía su vida normal, y que enseguida de ocurrido el accidente no podía respirar; mantenía daño en la cadera; lo bajaron del autobús y despertó en el consultorio de Candelaria, luego en el Hospital Regional le dijeron que tenía un hemotórax, estuvo varios días hospitalizado para que lo drenaran, pues tenía acumulación de líquido en la caja torácica. Luego le dio una neumonía, lo operaron posteriormente de la cadera, del brazo, y la pierna derecha, le pusieron un fierro atravesado para acercar el fémur a la cadera. Actualmente está esperando que lo llamen para colocarse una prótesis de cadera completa, añadiendo que lo más complicado ha sido el tema de la cadera porque lo limita mucho, no puede trabajar, y su pareja es su actual cuidadora.

Asimismo, el dato de atención de urgencia correspondiente a la prueba documental N°5, de fecha 01 de septiembre de 2023, refiere paciente politraumatizado, de carácter grave, accidente de tránsito de alta energía, se deriva con sospecha de neumotórax derecho, paciente pasajero de microbús que colisiona con Biotrén, actualmente consciente, con dolor en Ab izquierda y cadera izquierda; y su ficha clínica, correspondiente a la prueba documental N°15, en que se consignó el procedimiento efectuado en tórax y arterias pulmonares.



2.- Maikol Stuben de la Jara Cabezas, con lesiones de carácter grave, fractura molar y facial. Se incorporó a su respecto el dato de atención de urgencia, de fecha 1 de septiembre de 2023, correspondiente a la prueba documental N°5, que consigna policontuso, traído en ambulancia luego de accidente de tránsito con fractura de malar de carácter grave, y en la ficha clínica de la documental N°15 se registra evidencia de múltiples fracturas de macizo facial y como hipótesis diagnóstica fractura del malar.

3.- Kimberline Joseth Escobar Gacitúa, con lesiones graves, fractura frontoparietal y fractura femoral derecha, conforme al comprobante de atención de urgencia de la prueba documental N°5, de fecha 1 de septiembre de 2023, que consigna accidente de tránsito, como pasajera de microbús, además de su ficha clínica que refiere fractura de fémur, con cirugía de control de daños por FX fémur, traumatismo intracraneal, indicación de pabellón para sutura de scalp frontoparietal derecho, de carácter grave, y el Oficio Ordinario N° 008056, de 17 de octubre de 2024, de la Sra. directora del Hospital Las Higueras y anexa información médica brindada por dicho centro a la víctima, acompañada como prueba documental N°19.

4.- Martina Isidora González Yévenes, con lesiones graves, una fractura de fémur; como da cuenta su dato de atención de urgencia, de la prueba documental N°5, el mismo oficio, N° 008056, de 17 de octubre de 2024, ya referido, y su epicrisis que da cuenta que fue operada de fractura de fémur, paciente ingresada el 1 de septiembre de 2023 posterior a accidente de alta energía (bus impactado por Biotren)

Asimismo, la médico legista Carla Aldana declaró, en torno a Martina, que le correspondió examinarla y tenía 16 años. Que la adolescente le expuso que siendo ella pasajera de taxibús, su madre, con quien iba, falleció en ese hecho, viéndose afectada al momento del relato y con una pérdida parcial de conciencia posterior al evento. De los antecedentes clínicos que tuvo a la vista, se diagnosticó una fractura medial del fémur derecho, con posterior terapia al examen físico de ese momento, consignó cicatrices en ambos muslos con una funcionalidad conservada de ambos miembros inferiores y se concluyó que correspondió a una lesión de carácter grave que debió sanar entre 65 y 75 días, salvo complicaciones, con un tiempo de rehabilitación motora entre 15 a 18 semanas sin secuela estética, compatible con el relato.

5.- Israel Alejandro Marval Oyalbe, con un traumatismo encéfalo-craneano, de carácter grave; que se acreditó con la documental N°17 correspondiente a una



copia de epicrisis y diagrama de tratamiento, ambos de 01 de septiembre de 2023, e informe de atención de 19 de marzo de 2024, todos documentos emitidos por el Hospital Regional de Concepción, y referidos a la víctima, y la prueba documental N°15 correspondiente a la ficha clínica del Hospital regional que registra, dentro de otros diagnósticos TEC secundario de carácter grave.

6.- Marcelo Alexis Seguel Aguilera, con una fractura maxilofacial de carácter grave; lo que fue ratificado con su ficha clínica del Hospital Regional en que se registra como diagnósticos de egreso fractura de los huesos propios de la nariz, fractura del maxilar inferior y fractura del maxilar superior. Además, la médico legista Carla Aldana declaró en juicio respecto de dicha víctima de 25 años, informando una disfemia muy pronunciada. Tuvo a la vista antecedentes clínicos principalmente del Hospital Guillermo Gran Benavente de Concepción y de la Mutual de Seguridad con sede en Santiago, del cual pudo destacar que ingresó ese mismo día 1 de septiembre de 2023 alrededor de las 9 de la mañana al servicio de urgencia del Hospital Guillermo Gran Benavente con categorización de máxima gravedad, tratado y manejado por personal principalmente en neurocirugía por presentar múltiples fracturas faciales, principalmente en nariz, maxilar superior en dos porciones, mandibular, también en cabeza presentó fractura de la base de cráneo. Posteriormente, en la Mutual de Seguridad se diagnosticó una fractura pélvica. Al momento de ser examinado en octubre de 2024, aún permanecía en tratamiento y manejo por fisiatra, por traumatólogos y principalmente por psiquiatra, fonoaudiólogo y terapeuta ocupacional por la disfemia severa, la tartamudez y la lentitud en la expresión del lenguaje con una conservación de la comprensión y con la conservación de la memoria. Se concluyó que correspondió a una lesión de carácter grave que debieron sanar, salvo complicaciones, entre 75 a 95 días con un proceso de rehabilitación motora entre 15 a 18 semanas y al momento del examen, en octubre de 2024, aún estaba bajo manejo médico.

Aquello fue, además, coincidente con el propio relato prestado por el ofendido en juicio, en torno a que antes del accidente era eléctrico en una empresa constructora, pero hoy no puede desempeñarse porque tiene dificultades para levantar el brazo y por “la parte metálica que tiene por la cara”. Indicó que sufrió daños en su cara, se le rompió por completo, la mandíbula se le salió, se le partió y se le quedó pegada por el pecho, además de sufrir una fractura en el hombro y la pelvis. Tiene reconstrucción facial por la cara, se le rompió la nariz y el pómulo y tiene metales en la mandíbula para sujetarla. Igualmente, refirió que

recibió terapia psicológica, psiquiátrica, fonoaudiológica y actualmente mantiene la kinesiología.

7.- Ignacio Nicolás Fierro López, con una fractura de fémur de carácter grave; que fue acreditado a través del comprobante de atención de urgencia y su ficha clínica del Hospital Regional, correspondientes a las pruebas documentales N°5 y 15, que registran, en síntesis, que dicha víctima, de 25 años, sufrió fractura de fémur, diáfisis tercio inferior, tercio medio, tercio superior derecho, de carácter grave; debiendo ser operado por dicho diagnóstico.

8.- Marcos Rodrigo Robles Riffo, con un traumatismo encéfalo- craneano con exposición de masa encefálica, de carácter grave. Lo que fue confirmado con los diagnósticos que se tuvieron a la vista por el Servicio Médico Legal al elaborar la pericia incorporada de conformidad al artículo 331 b) del Código Procesal Penal, las que fueron calificadas de graves por el perito Juan Zuchel Matamala. Y además se incorporó su ficha clínica en que también se consigna como diagnóstico TEC con exposición de masa encefálica, de carácter grave.

Igualmente, en torno a sus consecuencias físicas, el ofendido declaró en juicio que sufrió pérdida de motricidad y pérdida de visión del ojo izquierdo. Producto del impacto perdió masa encefálica, lo que le compromete diversas funciones en manos, pierna y ojo, lo que le afecta porque estudió Educación Física, además de perder funciones matemáticas. Refirió, igualmente, que sufrió una fractura expuesta en la pierna izquierda y una craneoplastía para cerrar el espacio vacío que quedó en el cráneo. Ha tenido dos cirugías en el ojo izquierdo para que quede céntrico, pues está desviado hacia la derecha, por lo que genera visión doble.

TRIGÉSIMO PRIMERO: Que, además, otras dos víctimas sufrieron lesiones de carácter menos grave. Así, Yonaiker Josue Medina Oyalbe, diversos traumatismos, como da cuenta la prueba documental N°16, consistente en copia de solicitud de interconsulta y epicrisis; documental N°5 correspondiente al dato de atención de urgencia y su ficha clínica incorporada como prueba documental N°15, que consigna policontuso, contusión y herida frontal. Contusión de cráneo. Neumotorax leve post trauma centrado, traumatismo abdominal cerrado, TEC, herida contusa frontal suturada y hospitalización pediátrica, de mediana gravedad.

Asimismo, el ofendido Juan Carlos Hidalgo Casanova sufrió dolor lumbar, como se consigna en el peritaje elaborado por el Servicio Médico Legal, incorporado de conformidad al artículo 331 b) del Código Procesal Penal, que estima el lumbago previamente diagnosticado en el dato de atención de urgencia



que se tuvo a la vista, como lesión compatible con evento de tránsito, de carácter leve. Calificación médica que, a juicio del tribunal y teniendo en cuenta los parámetros proporcionados por el artículo 494 N°5 del Código Penal, corresponde calificarla jurídicamente de menos grave, del artículo 399 del mismo cuerpo legal, como lo realiza el Ministerio Público, teniendo especialmente presente las circunstancias del hecho, su entidad, gravedad, alta energía de impacto, mientras la víctima se desplazaba en el transporte público en horas de la mañana.

TRIGÉSIMO SEGUNDO: Que, en el caso de las víctimas Jareth Fidel Loyola Bobadilla, que se describió como policontuso y Marcelo Alexander Cid Silva, respecto de quien se indicó en la acusación fiscal haber sufrido un traumatismo encéfalo-craneano y múltiples fracturas de carácter clínico grave; lo cierto es que no se incorporaron documentos médicos similares a los restantes ofendidos, sin embargo, el tribunal logró establecer su calidad de víctimas y el hecho de haber resultado lesionados producto del accidente, pero no la entidad de las mismas tratándose de Cid Silva, de modo que las calificó conforme a la figura residual, contenida en el artículo 399 del Código Penal. Como, asimismo, a pesar de la calificación médica de leve recibida para las lesiones de Loyola Bobadilla, se siguió el mismo parámetro ya expuesto para calificarlas jurídicamente de menos graves, en atención a las circunstancias del hecho que las originaron.

En efecto, tratándose de Loyola Bobadilla, resultó establecido que prestó declaración el mismo día de la ocurrencia de los hechos, como lo expuso el sargento Medina Gallegos, quien relató lo sucedido, explicó cómo llegó en compañía de su madre hasta el Hospital Higueras, a quien también se le tomó declaración por el funcionario apostado en el centro asistencial. El afectado expuso que producto del accidente se golpeó la cabeza y perdió el conocimiento unos minutos, siendo diagnosticado con lesiones de carácter leve en abdomen, como detalló el sargento Medina.

En el caso de Marcelo Cid Silva, se incorporó el Oficio Ordinario N° 008056, de 17 de octubre de 2024, de la Sra. directora del Hospital Las Higueras, que remitió información acerca de diversas víctimas. En él se expresa que Marcelo Cid Silva resultó, entre otros, ser paciente lesionado y sobreviviente. Por lo que, proviniendo dicha información de la directora de un centro asistencial público, a solicitud de la fiscalía y coincidiendo las restantes víctimas con otras ya analizadas en torno a sus lesiones, el tribunal no puede omitir tal antecedente para establecer la existencia de lesiones por el ofendido Cid, las que, en todo caso, no pueden



calificarse de graves, al desconocerse sus características, entidad y duración de incapacidad, pero sí de menos graves como figura residual.

TRIGÉSIMO TERCERO: Que, en relación a los daños, el maquinista del tren relató los deterioros sufridos en la barrera, en el automotor, en la vía y la caída de postes, detallando que demoró meses la reparación del tren.

Del mismo modo, tanto el perito Lizama de la SIAT como el experto Piña de EFE, describieron los daños que observaron en el sitio del suceso, en concordancia con la pericial N°10 y se apreció en los distintos fotogramas, que incluyeron partes del tren, postes ferroviarios y líneas eléctricas.

Además, la querellante de Ferrocarriles incorporó prueba documental consistente en la cotización N°55 de 13 de septiembre de 2023, en que se proporciona un monto total de UF 5741,88 en reparación de la Unidad 101, averiada. Orden de compra 700041910 de 29 de diciembre de 2023, emitida por EFE, por el mismo monto, que incluye los términos generales. La aprobación de estado de pago de EFE por la suma antedicha y la factura electrónica 1468 por la suma de \$209.945.354

TRIGÉSIMO CUARTO: Que, en consecuencia, el tribunal pudo establecer los siguientes hechos, dentro del marco de las acusaciones:

En la comuna de San Pedro La Paz, el día 01 de septiembre de 2023, siendo aproximadamente entre las 07:50 y las 8:00 horas, ya con luz diurna a esa fecha y hora, el acusado ALEJO FERMÍN SANTANDER FAUNDEZ conducía por la Ruta 160 de dicha comuna y dirigiéndose hacia el sector de “Boca Sur”, en un vehículo taxibus de locomoción colectiva urbana de la línea o recorrido “San Pedro del Mar”, placa patente única RWJG-8, bus marca “AGRELE”, transportando pasajeros en el interior del bus.

El acusado, al conducir dicho taxibus, llegó hasta el cruce ferroviario, del tipo “regulado”, ubicado en la esquina de la Ruta 160 con la Avenida Daniel Belmar, el cual es un cruce conocido por el acusado donde se encontró con el cruce ya claramente cerrado, con las barreras ya abajo, con el semáforo ferroviario vehicular especial ya activado, sin flecha verde para virar, es decir, con la señalética de seguridad que le estaba indicando claramente que no contaba con la autorización para virar y menos para cruzar la línea férrea ubicada en dicha intersección. Al mismo tiempo, se aproximó a dicho cruce el tren de pasajeros, Carro N° SFE-101, de la empresa EFE, cuyo conductor don NELSON IGNACIO GONZÁLEZ CONTERAS, adicionalmente procedió, mientras se acercaba al cruce, a



activar la bocina de alto volumen que mantiene el tren advirtiendo a todos los vehículos y peatones que el tren se acercaba al cruce.

No obstante todo este conjunto de advertencias activadas por el sistema de seguridad del cruce y la advertencia del propio maquinista del tren, el acusado y conductor del bus, ALEJO FERMÍN SANTANDER FAUNDEZ, a sabiendas que venía el tren, y habiéndose perfectamente representado la posibilidad o consecuencia cierta e inminente de una colisión, muerte y/o lesiones de todos o parte de los pasajeros a su cargo, más los daños materiales, conscientemente asumió y aceptó dicho riesgo y decidió insistir, cruzar y seguir su marcha, llegando incluso a derribar intencionadamente con la estructura del bus la propia barrera del cruce ferroviario que estaba bajada precisamente para impedirle el paso.

Dicho conjunto de acciones y omisiones dolosas y homicidas del conductor acusado llevaron a que, en medio del cruce, el taxibús que conducía fuese estrellado, colisionado e impactado violentamente por el mencionado tren en movimiento.

Como consecuencia de ello, resultó destruido el taxibús y resultaron fallecidas siete personas: Doña MARCELA VIVIANA DÍAZ LAGOS, por politraumatismo muscular esquelético y visceral; don ROBERTO ALFONSO INOSTROZA QUIÑONES, por traumatismo abdominal; doña BÁRBARA CAMILA BUSTAMANTE RAVETS, por politraumatismo esquelético visceral; doña CLAUDIA ÁNGELA YÉVENES YÉVENES, por politraumatismo; don ESTEBAN ANDRÉS BRICEÑO BRICEÑO, por traumatismo encéfalo-craneano complicado; doña SOLEDAD DEL CARMEN RIOSECO MARÍN, por politraumatismo; y doña ELIZABETH AMÉRICA SOTO ORELLANA, por traumatismo encéfalo-craneano.

Además, resultaron con lesiones de carácter clínico grave los siguientes ocho pasajeros: don FRANCO ANTONIO ZAVALA HERNÁNDEZ, con lesiones graves, por politraumatismo y fractura de cúbito proximal; don MAIKOL STUBEN DE LA JARA CABEZAS, con lesiones de carácter grave, fractura molar y facial; doña KIMBERLINE JOSETH ESCOBAR GACITÚA, con lesiones graves, fractura frontoparietal y fractura femoral derecha; doña MARTINA ISIDORA GONZÁLEZ YÉVENES, con lesiones graves, una fractura de fémur; don ISRAEL ALEJANDRO MARVAL OYALBE, con un traumatismo encéfalo-craneano, de carácter grave; don MARCELO ALEXIS SEGUEL AGUILERA, con una fractura maxilofacial de



carácter grave; don IGNACIO NICOLÁS FIERRO LÓPEZ, con una fractura de fémur de carácter grave, y don MARCOS RODRIGO ROBLES RIFFO, con un traumatismo encéfalo- craneano con exposición de masa encefálica, de carácter grave. Las lesiones de todas las víctimas antes señaladas significaron para todas ellas, a lo menos, enfermedad o incapacidad para el trabajo por más de treinta días o mucho más.

A su vez, resultaron con lesiones menos graves YONAIKER JOSUE MEDINA OYALBE, con diversos traumatismos, JUAN CARLOS HIDALGO CASANOVA, con un dolor lumbar, JARETH FIDEL ANTONIO LOYOLA BOBADILLA, quién resultó policontuso, y MARCELO ALEXANDER CID SILVA.

Finalmente, la acción del conductor acusado también ocasionó, asimismo, DAÑOS en postes ferroviarios, diversas líneas eléctricas y otros elementos y equipamientos del ferrocarril y otras partes y piezas del tren, daños evaluados preliminarmente por la empresa de ferrocarriles en un monto no inferior a los cuarenta millones de pesos.

TRIGÉSIMO QUINTO: Que los hechos son constitutivos de siete delitos de homicidio, del artículo 391 N°2 del Código Penal; ocho delitos de lesiones simplemente graves, previsto en el artículo 397 del mismo cuerpo legal; cuatro delitos de lesiones menos graves del artículo 399 del mismo código; y un delito de daños calificados, del artículo 485 N°6 del Código punitivo, en atención a la naturaleza de los bienes afectados; todos en grado de consumado, cometidos por el acusado en calidad de autor ejecutor.

TRIGÉSIMO SEXTO: Que determinada la existencia del hecho constitutivo de delito y la participación del acusado corresponde determinar la pena aplicable. En primer término, tal como reconoció el Ministerio Público el acusado no cuenta con condenas pretéritas en su extracto de filiación y antecedentes, de modo que a sus 68 años cuenta irreprochable conducta anterior, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 11 N°6 del Código Penal.

En segundo término, la defensa solicitó, además, que le fuera reconocida en su favor, la minorante del artículo 11 N°9 del Código Penal, a lo que se opusieron los acusadores. Para ello se tendrá especialmente presente que el acusado luego del impacto fue atendido en la asistencia pública debido a sus propias lesiones, tal como se observó, además, del peritaje expuesto por el teniente Lizama Navarrete en orden a que el conductor salió expelido del bus



luego del impacto. Concordante con aquello, la perito del Servicio Médico Legal refirió que el acusado no recuerda lo sucedido debido a su estado emocional posterior al accidente. De este modo, al acusado si bien no le fue posible, por las razones reseñadas, poder declarar acerca de la forma en que ocurrieron los hechos ese día, efectuó lo que sí estaba a su alcance para colaborar con la investigación. Así, se sometió al peritaje toxicológico y al médico legal para establecer su imputabilidad, se puso a disposición para la realización de diligencias y compareció a la fiscalía para intentar responder las preguntas que le formulare el persecutor. Y si bien esta última diligencia no tuvo resultados, como lo afirmaron ambas partes, aquello se explica en la imposibilidad del acusado de recordar lo sucedido, como puntualizó la médico legista. No obstante, al asentir realizarse los restantes peritajes permitió al Estado efectuarle la imputación o reproche personal en los términos contenidos en la acusación, prueba que fue, además, utilizada e incorporada por el persecutor.

TRIGÉSIMO SÉPTIMO: Que en cuanto a las normas de determinación de pena, si bien los hechos pueden enmarcarse dentro de la figura prevista en el artículo 75 del Código Penal, al constituir un solo hecho; lo cierto que resulta más favorable al encartado la aplicación de la norma de la reiteración, prevista en el artículo 351 del Código Procesal Penal, al ser considerados de la misma especie los delitos de homicidio y lesiones por atentar contra la vida e integridad física de las víctimas, siendo por ende aplicable el inciso segundo de la mencionada disposición.

De esta forma, si consideramos el delito con la penalidad más gravosa, esto es, el homicidio, y aplicando la concurrencia de dos circunstancias atenuantes, previa rebaja de un solo grado considerando la entidad de las mismas, en particular de la minorante del artículo 11 N°9 ya referida, la pena aplicable quedaría en el rango de presidio mayor en su grado mínimo. Luego, producto de la reiteración se subirá un grado, y se regulará la cuantía teniendo en cuenta la extensión del mal causado, en el caso, la cantidad de víctimas afectadas, la gravedad de las lesiones en el caso de los ofendidos sobrevivientes, y las consecuencias para las víctimas indirectas, como se observó de los antecedentes incorporados para dicho efecto, consistentes en certificado médico, extendido el 21 de enero de 2025, por el neurólogo Sr. Sergio Juica Avello, de la Clínica Bío Bío de Concepción, relativo al estado de salud psíquica y física de don Víctor Manuel Yévenes Belmar, y el certificado



de atención reparatoria de doña Juana Ravets Morales. De modo que dentro del grado se aplicará la cuantía de catorce años de privación de libertad.

Tratándose del delito de daños calificados, del artículo 484 N°6 del Código Penal, también concurriendo las dos circunstancias atenuantes, la pena legal se rebajará en un grado, imponiéndose el mínimo de la sanción privativa de libertad y rebajándose la pena pecuniaria, teniendo en vista, su informe social incorporado por la defensa, su privación de libertad y lo dispuesto en el artículo 70 del Código Penal.

TRIGÉSIMO OCTAVO: Que, en cuanto a la forma de cumplimiento de la pena privativa de libertad, ésta deberá llevarse a cabo en forma efectiva, tanto por su cuantía, naturaleza del delito más grave, y expresa disposición del artículo 1 de la Ley 18.216 que obliga a la sumatoria total de las sanciones, en caso de que aquellas fueran diversas, para determinar el requisito de su concesión. Le servirá de abono el tiempo que ha permanecido privado de libertad en esta causa, con la medida cautelar de prisión preventiva desde el 17 de octubre de 2023.

Por estas consideraciones y visto lo dispuesto en los artículos 1, 3, 11 N°6 y 9, 14 N°1, 18, 21, 25, 26, 28, 30, 50, 67, 68, 69, 70, 391 N°2, 397, 399 y 485 N°6 del Código Penal; y 1, 4, 36, 45, 47, 48, 295, 296, 297, 309, 315, 331, 333, 340, 341, 342, 344, 348 y 351 del Código Procesal Penal, se declara que:

I.- Se condena al acusado **Alejo Fermín Santander Faúndez**, ya individualizado, a la pena de **catorce años** de presidio mayor en su grado medio, a las accesorias de inhabilitación absoluta perpetua para cargos y oficios públicos y derechos políticos y de inhabilitación absoluta para profesiones titulares mientras dure la condena, por su responsabilidad en calidad de autor siete homicidios, ocho lesiones graves y cuatro lesiones menos graves previstos en los artículos 391 N°2, 397 y 399 del Código Penal, cometidos el 1 de septiembre de 2023, en la comuna de San Pedro de la Paz..

II.- Se condena al acusado **Alejo Fermín Santander Faúndez**, a la pena de **sesenta y un días** de presidio menor en su grado mínimo, y a la accesoria de suspensión de cargo u oficio público durante el tiempo de la condena y a la multa de cinco Unidades Tributarias Mensuales, por su responsabilidad en calidad de autor del delito consumado de daño calificado del artículo 485 N°6 del Código Penal, cometido el 1 de septiembre de 2023 en la comuna de San Pedro de la Paz.

III.- No reuniéndose en la especie los requisitos exigidos por el legislador



en la Ley N°18.216, la pena privativa de libertad deberá cumplirse en forma efectiva y comenzar a contarse desde el 17 de octubre de 2023.

IV.- En atención al cumplimiento efectivo de la pena impuesta por parte del condenado y encontrándose representado por la Defensoría Penal Pública, se le exime del pago de las costas de la causa.

Ejecutoriada esta sentencia, remítanse los antecedentes necesarios al Juzgado de Garantía competente, para su cumplimiento, de conformidad a lo dispuesto en los artículos 113 del Código Orgánico de Tribunales, y 468 del Código Procesal Penal.

Dese cumplimiento a lo establecido en el artículo 17 inciso 2° de la Ley 19.970 y su Reglamento.

Devuélvase las pruebas y antecedentes incorporados y dejados a disposición del tribunal en la audiencia de juicio y de determinación de pena, con la correspondiente constancia.

Regístrese y, en su oportunidad, archívese.

Redactada por la jueza Antonia Flores Rubilar, quien no firma por encontrarse con comisión de servicio.

RUC: 2310045474-2

RIT: 211-2025

PRONUNCIADA POR LAS JUEZAS TITULARES DEL TRIBUNAL DE JUICIO ORAL EN LO PENAL DE CONCEPCIÓN MARÍA JOSE VIDAL ARAYA, MICHELE SOFÍA BASCUR POSTEL Y ANTONIA FLORES RUBILAR. NO FIRMA LA MAGISTRADA FLORES RUBILAR, PESE A CONCURRIR AL ACUERDO Y REDACTAR EL FALLO, POR ESTAR EN COMSIÓN DE SERVICIOS.

