

Concepción, cinco de diciembre de dos mil veintiuno.

VISTO Y CONSIDERANDO:

PRIMERO: Que los días 28 y 29 de octubre y los días 2, 3, 4, 5, 8, 9, 10, 11, 12, 15, 16, 17, 18, 22, 23 y 24 de noviembre de 2021, ante el juez Selin Omar Figueroa Araneda, quien presidió, y las juezas Mirentxu Bernardita San Miguel Bravo y Nancy Loreto Vargas Bustamante, se llevó a efecto la audiencia del Juicio Oral en la causa **RUC N° 1901139230-2, RIT N° 116- 2021**, seguida en contra del acusado **LEONARDO ESTEBAN MEDINA CAMAÑO, R.U.N. N° 17.246.605-2**, chileno, nacido el 04 de abril de 1989, 32 años, casado, cuarto medio, funcionario público, infante de marina, domiciliado en calle Rio Los Ciervos km 4,5 de Punta Arenas.

Fue parte acusadora el Ministerio Público, representado por el Fiscal don Julián Muñoz Riveros.

Se presentaron como querellantes el Instituto Nacional de Derechos Humanos, representado por la abogada Carolina Alvear Durán; y doña Luisa Angélica Navarrete Contreras y don Manuel Alejandro Rebolledo Ibacache, representados por el abogado Nelson Villena Castillo.

La defensa del acusado estuvo a cargo de los abogados Humberto Alarcón Corsi y Pelayo Vial Campos.

SEGUNDO: Que los hechos y circunstancias que fueron objeto de la acusación y adhesión a la acusación, contenida en el auto de apertura del juicio oral proveniente del Juzgado de Garantía de Talcahuano, son los siguientes:

*"El día 21 de octubre del año 2019, en horas de la tarde, el acusado, **LEONARDO ESTEBAN MEDINA CAMAÑO**, funcionario en servicio activo de la Armada de Chile, se encontraba desempeñando funciones asignadas a la unidad a la cual se encontraba adscrito, en cumplimiento de las órdenes de sus superiores, dispuestas en el marco del estado de excepción vigente a esa fecha en la provincia de Concepción, Región del Bío Bío. En este contexto, le correspondió cumplir funciones de conductor del vehículo militar pesado de la Armada de Chile, correspondiente al camión marca KIA, modelo KM-250, placa patente CIM 250016, en el que se trasladaba contingente de la Armada de Chile. En estas circunstancias, alrededor de las 18:30 horas, a **LEONARDO MEDINA CAMAÑO** se le instruyó concurrir en el camión que conducía, junto a 17 funcionarios de la Armada de Chile en servicio que transportaba a bordo del mismo, al sector de la empresa Frigorífico Pacífico, ubicada*

en avenida Gran Bretaña N° 1125, de la comuna de Talcahuano, con motivo de saqueos que se verificaban en el lugar. El imputado concurre entonces, conduciendo el vehículo antes singularizado, hasta el lugar ya referido, al que arriba alrededor de las 18:44 horas; al transitar por la calzada de avenida Gran Bretaña en dirección al nor oriente, próximo al N° 1125, de la comuna ya indicada, con luz natural y buena visual, observa a personas que salían de las dependencias de Frigorífico Pacífico en dirección a la población Libertad de Talcahuano, oportunidad en que el acusado desvía el curso del camión que conducía, dirigiéndolo desde la calzada de avenida Gran Bretaña, en sector donde se encontraban dispuestos neumáticos que la obstruían, hacia un sitio erizado de tierra irregular situado a un costado de la vía de avenida Gran Bretaña, frente a la población Libertad, en persecución de las personas que corrían desde la mencionada empresa en dirección a la población antes señalada, incrementando asimismo la velocidad del camión militar que conducía con 17 funcionarios de la Armada de Chile en servicio a bordo, en dirección diagonal confluyente con la trayectoria de personas que huían corriendo, sin retomar el tránsito por la calzada de la citada avenida; entre esas personas se encontraba la víctima, Manuel Alejandro Rebolledo Navarrete, quien se dirigía de a pie hacia la población Libertad donde tenía su domicilio, atravesando el sitio erizado de tierra al que se dirigió asimismo el imputado. En esos momentos Manuel Alejandro Rebolledo Navarrete resbala y cae, siendo entonces atropellado por el camión militar conducido por **MEDINA CAMAÑO**, quien a último momento, en el lugar del atropello, aplicó los frenos del camión militar sin posibilidad de lograr su inmediata detención en el mismo lugar atendidas la velocidad a que se desplazaba, así como las características del camión y las características de la superficie en que transitaba, correspondiente a un terreno irregular adyacente a la calzada que no constituye vía destinada naturalmente a la circulación vehicular. A consecuencia de esta acción del imputado, la víctima, Manuel Alejandro Rebolledo Navarrete, resultó con politraumatismo, lesiones externas consistentes en herida contusa, escoriaciones, equimosis y hematoma, e internas consistentes en infiltrado sanguíneo en cuero cabelludo, fracturas craneales y mandibular, hemorragia subaracnoidea cerebral y cerebelosa; en tórax laceración aórtica y bronquial, contusión mediastínica y pulmonar y hemotórax bilateral; en abdomen, contusión hepática y esplénica y hemoperitoneo secundario; lesiones recientes, vitales, coetáneas y necesariamente mortales, que le ocasionaron su deceso

en los momentos inmediatamente siguientes a ser abatido por el camión conducido por el acusado. ” (sic)

TERCERO: Que los hechos indicados en el motivo precedente constituyen, a juicio del Ministerio Público y de los querellantes, el delito de homicidio simple, previsto y sancionado en el artículo 391 N° 2 del Código Penal, en grado de consumado, correspondiendo al acusado una participación en calidad de autor en los términos lo dispuesto en el artículo 15 N°1 del citado código.

Señalan también los acusadores que respecto del acusado concurre la circunstancia atenuante de responsabilidad penal de su irreprochable conducta anterior, solicitando se le imponga la pena de doce años de presidio mayor en su grado medio, las accesorias legales y el pago de las costas de la causa.

En la audiencia de determinación de pena, los acusadores reiteraron que concurre la circunstancia de la irreprochable conducta anterior del acusado. Pero los tres concuerdan en que no concurre la atenuante del artículo 11 n° 9 del Código Penal y solicitan se imponga al acusado la pena de quinientos cuarenta días de reclusión.

La querellante Instituto Nacional de Derechos Humanos señala que en el monto de la pena debe considerarse más allá del tipo penal, que el hecho configura una violación de derechos humanos, pues el sujeto activo es un agente estatal que durante el estado de excepción, en sus funciones, priva de derecho humano fundamental, causa la muerte de la víctima.

El querellante particular, por su lado, señala que debe considerarse la extensión del mal causado por el delito, pues se ha afectado el bien jurídico máspreciado.

CUARTO: Que, en sus alegatos, la defensa del acusado solicitó su absolución, señalando que al inicio indicó que quien conducía un camión en estado de emergencia y se le cruzaba un peatón no podía ser responsable de lo que se le imputaba en este caso concreto y debía ser absuelto. También dijeron que en el juicio no habría ningún perito que estableciera la responsabilidad del acusado en los hechos del 21 de octubre de 2019. Ambas promesas se han cumplido. Pero además debemos en esta etapa verificar si lo sostenido por los acusadores se logró probar con el estándar requerido en Código Procesal Penal.

La acusación señala que alrededor de las 18:44 horas su representado transitaba por avenida Gran Bretaña en dirección nor oriente, observa que personas salían de dependencias del frigorífico en dirección a la población Libertad de

Talcahuano, oportunidad en que el acusado desvía el curso de su camión, luego señala que habían neumáticos y va en persecución de las personas que corrían desde la mencionada empresa

Qué es lo importante de esta parte de la acusación, que conforme lo sostienen los acusadores su representado habría visto a las personas antes de enfrentar los neumáticos, no sabemos cuánto antes. Pero, la secuencia es que los vio antes y por eso desvía el camión, además de los neumáticos, y luego continúa.

Se pregunta si se probó que el acusado viera a las personas antes de enfrentar a las personas. No. Basta ver el video acceso camiones minuto 18:43:58 para verificar que a la distancia que la acusación establece que su representado habría visto a los tres peatones, éstos estaban tras la garita y era físicamente imposible verlos.

Pero lo que quedó acreditado en este proceso es que al menos hay dos grupos: las 20 de que hablan Medina, Ducaud y los infantes, y las 3 o 4 involucradas en el accidente. En esto queda acreditado conforme la revisión del video acceso camiones, 18:30:00, aproximadamente a las 18:36 en que se ve gran cantidad de personas entrando y saliendo del frigorífico, vehículos entrando y luego saliendo, estas personas salen hacia el sitio eriazó que se encontraba en la población Libertad, en la parte final. Luego entre 18:38 y 18:43:30, prácticamente no salen personas y solo luego de ello hasta 18:44:10 salen las 3 o 4 personas involucradas en el accidente. Entonces puede hablarse a lo menos de esos 2 grupos. Hay 6 minutos en que prácticamente no salen personas.

Luego, hay que poner atención en el video acceso portería minuto 18:43:55 a 18:43:15, ahí se ve gente que estaba pegada a la muralla del estadio Gaete, efectivamente corre al mismo instante en que por el otro costado de la cancha ingresa camión al sitio eriazó. Además quedó probado que en el sitio eriazó o en la población había mucha gente. El carabinero Retamal dice 100 o 150. Esto es importante porque el señor Retamal estaba en sentido contrario al camión, que estaba siendo violentado por la gente. Por tanto es evidente que la gente que salió del frigorífico, la gente que refiere Retamal, que es la misma que refiere Ducaud, estaban en el lugar. Por eso Retamal señala que fue agredido

Esta primera parte de la acusación de que persiguió a estas 3 personas no es correcta. Efectivamente se fue en seguimiento de las 20 o 30 personas que habían salido antes y como el mismo imputado señaló, estaban en sitio eriazó. Parte de esta confusión se produce en relación a lo dicho por el carabinero Retamal, quien dice

haber conversado con el imputado. El tribunal debe valorar la legalidad de esa acción, porque como quedó demostrado con las preguntas de la defensa, no le leyó sus derechos, lo más grave, no consignó la declaración, no llamó al fiscal. Sino que dice que Medina le dijo y escribe lo que supuestamente Medina le dijo. Por cierto Medina dijo que persiguió a la gente que estaba en el sitio eriazo, jamás dijo que persiguió a los 3. Retamal reconoce que la memoria es frágil. Cuando se le muestran los dos videos citados, se le pregunta si pueden ser dos grupos, Retamal contesta que sí parecía haberlos y que en realidad podría ser que se refería al seguimiento de las personas de la población y no a los 3. A Figueroa el imputado también dice que su vista se fijó en sujetos que arrancaban en la población

La fiscalía ha intentado probar los hechos no en la forma contemplada en el Código Procesal Penal. Lo dice porque trató siempre de probar no con los testigos directos, sino con lo que habrían dicho esos testigos a otras personas que vinieron a reproducir de oídas. Esa no es la forma de probar según el Código Procesal Penal, el artículo 329 es claro, testigos y peritos, su declaración no podrá ser sustituida por la lectura de los registros en que constaren anteriores declaraciones. La norma debe leerse conforme al artículo 331 sobre reproducción de declaraciones anteriores a la audiencia de juicio oral. La reforma siempre tuvo por objeto no leer el sumario, sino que los testigos vinieran a declarar y ese fuera el medio de prueba. Las excepciones están en el 331. Pero esta forma de probar, de traer a los testigos cuando no me gusta lo que dicen y preguntarle a otros lo que supuestamente dijeron en etapa investigativa no es la forma de probar. Lo que procede es que se contrasten las declaraciones para que el tribunal valore la credibilidad. Eso fue lo que la defensa hizo, con doña Katherine, con el médico, con el físico. Si revisamos la declaración de Medina que la defensa expone al tribunal, lo que el fiscal logra obtener es que Medina dice que se ven personas arrancando en el sitio eriazo. Ahí se traba una discusión sobre qué se entiende por seguimiento. Finalmente Medina reconoce haber ido en seguimiento de personas, pero en ninguna parte dice que haya ido en persecución de las 3 personas involucradas en el accidente.

Por tanto esta primera parte de la acusación que nos trata de decir que Medina vio a las 3 personas previo a enfrentar los neumáticos, previo a desviarse por aquello, no fue probado. Lo que Ducaud y Medina siempre dijeron fue que ir en seguimiento de esas personas que estaban en el sitio eriazo, lo que Medina específicamente dijo fue que tenía su vista al lado izquierdo y que jamás vio a esas tres personas.

La acusación continúa señalando que fue hacia un sitio eriazo, en persecución de personas que corrían desde la mencionada empresa. Ya dijimos que eso no es correcto. Luego la acusación dice "incrementando asimismo la velocidad del camión". Lo primero que hay que decir es lo señalado por el físico que dijo que no se podía determinar en qué momento supuesto se había aumentado la velocidad. Eso fue lo que dijo el físico, no otra cosa como se ha dicho en las clausuras. Luego el tema de la velocidad resulta curioso, porque se dice la aumentó, porque hay 2 velocidades, la de la parte pavimentada y un segundo tramo en el ripio, A-B y B-C, pero eso como dijo el físico es totalmente aleatorio, si se hubiera medido la mitad del pavimento y la mitad del ripio habría resultado otra velocidad. Por tanto, lo que se intenta construir sobre la velocidad es aleatorio. El propio físico dijo que no se podía determinar cuándo se había producido el aumento.

También se habló de las velocidades recomendadas por la armada para este vehículo en tres tipos de terreno, todo terreno 40Km/hr, camino de segunda clase 50 y carretera 60 km/hr. La perito Sanhueza dijo que a ella le parecía que la cancha de ripio se parecía a todo terreno, es curioso porque si eso es todo terreno, no se sabe qué podría ser esta cancha de ripio, pues claramente se parece más a un camino de segunda clase. Pero fuera de eso dijo además que había corregido la velocidad en el juicio. Pero lo que es claro es que ella cuando informó originalmente dijo que era 50 Km/hr y no solo eso, cuando amplió su informe nada dijo de que supuestamente se había equivocado con la velocidad.

Por tanto, cuando la acusación dice "incrementando la velocidad", no resulta probado con la intención que se hace porque la intención que trasunta esa afirmación es que al verlos habría aumentado la velocidad para poder alcanzarlos. Eso no está probado.

La acusación también dice que el camión se dirige en dirección diagonal "confluente" con la trayectoria de personas que huían corriendo. Que se probó, que el camión siempre siguió la misma trayectoria, con la vista hacia el fondo para desplegar la fuerza y que Medina nunca pudo determinar la trayectoria del propio peatón. Entonces, esta es una conclusión emitida por la perito Sanhueza, el propio físico, en el peritaje original y en la ampliación y es lo que lleva a los peritos de la Policía de Investigaciones a decir que no advierten intencionalidad. Cuando se ve una de las láminas de la reconstitución de escena no se explica por qué el propio peatón que termina siendo atropellado no se detiene como su compañero o no espera que pase el

camión, sino que se abre hacia la derecha e inexplicablemente se cruza frente al camión. Tan poco confluyente desde el punto de vista del conductor es la trayectoria del peatón que el propio físico dice que si no se hubiera resbalado no se habría producido el accidente. Este elemento es clave, que el propio peatón haya sido el único que tenía dominio de su trayectoria hace que esta afirmación no se dé por probada y como dijo, Vidal Escalona no advierte intencionalidad.

Luego la acusación señala que efectivamente el accidente se produce por la caída, resbala siendo atropellado. Y se señala que en el lugar del atropello aplicó los frenos sin posibilidad de lograr su inmediata detención. Previo a ver el aspecto subjetivo y objetivo en relación a esta afirmación, cabe señalar que en palabras del físico, que nos habló del momento de percepción, este se producía 2 segundos antes y según la huella dejada en el lugar, levantada por los planimetrístas, Medina Camaño, desde el momento de percepción, en palabras del físico, aplica inmediatamente los frenos. Desde que percibo, decido y ejecuto, son 2 segundos, en palabras del físico 25 a 30 metros. Entonces, Medina ve a las 2 personas, aplica los frenos, bloqueo que se dijo fue uno o dos metros antes e incluso en el momento del atropello y por eso se dijo que quedó 16 metros más allá del atropello y no 45 como dijo el físico si es que no hubiera decidido aplicar los frenos al momento de la percepción.

Respecto de aplicar los frenos al momento de la percepción, esto tiene vital trascendencia en el aspecto objetivo y subjetivo del delito.

Los procesos penales no tienen por objeto establecer cuál de las posiciones fácticas de los litigantes es más creíble, sino que lo único que tiene cabida es que la acusación pruebe más allá de toda duda razonable la imputación objetiva y subjetiva del tipo penal.

En cuanto a la tipicidad objetiva, como se ha señalado por la doctrina, está claro que requiere o necesita previamente establecerse una causalidad natural. Es necesaria pero no suficiente. Por ello la doctrina sostiene que la imputación objetiva es una cuestión de carácter normativo, en donde lo que se busca es imputarle a una persona que una conducta humana realizada voluntariamente y que ha creado un riesgo típicamente relevante y que esa conducta que ha creado ese riesgo típicamente relevante se ha materializado en un resultado. Por lo tanto tenemos una imputación objetiva de la conducta que debe ser valorada ex ante y una imputación objetiva de resultado que debe ser valorada ex post. Pero además tenemos como tercer elemento el nexo causal.

Estos elementos que integran la imputación objetiva del tipo o la imputación al tipo objetivo, deben ser acreditados más allá de toda duda razonable y lo cierto es que de acuerdo a la prueba que ha rendido la acusadora que tiene la carga de probar, no se ha probado más allá de toda duda que podamos establecer ese nexo causal y que por tanto su representado haya realizado una conducta típica relevante que se materializa en un resultado y esto sencillamente porque la perito que compareció a estrados, bastante joven en su experiencia, pero que también concuerda con lo que concluye el perito físico en cuanto a que la causa basal del accidente no ha podido ser establecida. Es decir no puede darse por acreditado más allá de toda duda razonable que en este caso el señor Medina haya desviado el camión y que por ese desvío, por esa conducción, haya creado un riesgo que se materialice en la muerte de la víctima. Por el contrario ella indica que no es factible determinar la causa basal, porque en la cara opuesta a esa situación tenemos a la víctima que se desplazaba corriendo, dándose a la fuga de un lugar donde se aprestaba a cometer delitos. Aquí quiere ser muy respetuoso, pues en el juico se ha caricaturizado el que la defensa haya dicho esto y por ello debe sufrir las consecuencias de una conducta riesgosa. Eso no es lo que ha dicho, lo que el tribunal debe analizar es que era una persona que estaba agitada, que huye al ver la presencia de agentes del estado que llegan a controlar el orden público, arranca y que además había consumido sustancias prohibidas y por tanto tenía sus facultades sicomotoras disminuidas.

Por tanto como esa relación de causalidad no ha podido ser establecida más allá de toda duda razonable, porque los propios peritos y testigos de la fiscalía así lo han establecido el tribunal no puede dictar un veredicto comendatorio respecto del acusado

La fiscalía ha planteado esto como cual versión es más creíble. En su alegato lo que uno escucha más bien es impugnar las declaraciones de los testigos, decir que la tesis de Ducaud no es creíble o la tesis del imputado no es creíble. Si nosotros pudiéramos establecer que esta relación causal está acreditada, debemos también aplicar aquellos correctivos que señala la doctrina como la disminución riesgo, el incremento del riesgo, la creación del riesgo y el fin de protección de la norma. Debemos ver si en este caso concreto ellos pueden descartar el tipo o acreditar el tipo desde el punto de vista de la imputación

En cuanto a la creación de un riesgo. La doctrina pone un ejemplo, quiero matar a alguien y compro un pasaje de avión con la esperanza que caiga y muera, se

dice que eso no es un criterio, no hay creación de un riesgo y por tanto obviamente no hay un riesgo relevante. Pero acá cuando una persona crea un riesgo uno puede decir que se enfrenta a un riesgo dinámico que no puede dominar, como ha dicho el señor Romero es un riesgo que no se puede determinar cuál va a ser la conducta del peatón, si va a cruzar por delante o por atrás del camión, si se va a desviar como ocurrió con uno de los peatones. ¿Puedo decir si ha creado un riesgo? Evidentemente que no porque eso tampoco está acreditado más allá de toda duda razonable.

Pero además tenemos el fin de protección de la norma. Aquí cita al profesor Cury, última edición, página 402, señala de conformidad "conforme al criterio de la esfera de protección de la norma el resultado no es objetivamente imputable aunque haya sido causado por la conducta del autor cuando de acuerdo con el sentido de la norma penal la situación en el contexto no es de aquellas que se propuso evitar". Se pone el ejemplo por la doctrina, de Roxin, el de los ciclistas que van en la carretera y uno de ellos lleva farol apagado y un camión lo atropella, aquí se dice que el fin de la norma es proteger a aquel que cumple la norma, no a aquel que lleva faroles apagados. El fin de protección de la norma es proteger a los ciudadanos y lo dice con mucho respeto, no está diciendo que una persona que por consumir drogas o por aprestarse a cometer un delito deba morir, no, pero son criterios que el derecho penal nos impone. El fin de protección de la norma no está dado para proteger a alguien que no está atento al riesgo, porque tiene sus facultades mentales disminuidas por el consumo de drogas, porque se aprestaba a cometer un delito, según lo dijo el propio compañero de la víctima en estrados y porque además eso muestran los videos. El fin de protección de la norma no es proteger a quien, por las circunstancias señaladas, corre y tropieza y cae y es arrollado por el camión. En el caso del ciclista, donde se exige que el conductor de un vehículo deba pasar a 75 centímetros de distancia al menos de peatones o ciclistas, porque eso permite que los movimientos que realiza el ciclista puedan ser evitados por el conductor de un camión. En el caso que conoció el Tribunal Supremo alemán era el de un ciclista ebrio, Supremo Alemán, se sostuvo que no puede condenarse por homicidio doloso, sino solo por homicidio imprudente.

En este caso concreto, Medina enfrenta un riesgo dinámico, a una persona que huye al ver la presencia de la autoridad que llega a recomponer el orden público, donde había 100 a 150 más manifestantes, como dijo el carabinero Retamal, que tenían replegados a carabineros. Carabineros no podía entrar al lugar. Entonces desde ese punto de vista, más allá de toda duda razonable, no se puede imputar

objetivamente el tipo, sino que más bien debe descartarse la imputación al tipo objetivo. Ello porque existe una duda razonable que se ha instalado a través de los testimonios de testigos y peritos.

Pero la acusación también procede a imputar a su representado no solamente el tipo objetivo, sino también el subjetivo, que es la imputación de un hecho subjetivo, es una imputación de un hecho psíquico, que también debe acreditarse conforme al artículo 340. Estamos de acuerdo en lo que es el dolo directo y el dolo eventual.

Pero lo que sí es relevante y cree es la discusión: si aquí concurre o no el dolo eventual. Y en ese sentido el dolo eventual, que es aquel donde el autor se representa el delito como algo posible, ese resultado no es un objetivo que tiene por alcanzar, pero le es indiferente que ese resultado se produzca. Por tanto el problema aquí consiste en determinar cuándo hay dolo eventual y cuando hay culpa consciente. Ello ha provocado que se derramen litros de tinta en el papel escribiendo una y otra concepción, porque ni en la culpa consciente ni en el dolo eventual se desea el resultado, en ambos el autor reconoce la posibilidad que el resultado se produzca. Pero cuál es el problema, que es un problema práctico, es un problema que el tribunal debe enfrentar para condenar a una persona que se presume inocente. El problema es que el dolo eventual constituye un delito doloso, un crimen, y la culpa un delito culposo, un simple delito. Y si se va al catálogo de la pena, en el homicidio doloso, la persona arriesga una privación de libertad efectiva. Si el delito es culposo, lo más probable es que cumpla en libertad. Por tanto como dice la doctrina, Etcheberry, Cury, Matus y Ramírez, entre otros, esa estrecha frontera que existe entre dolo eventual y culpa consciente y que se da en la dogmática, en la práctica es un océano, porque implica que una persona quede privada de libertad. Por ello los tribunales son muy exigentes para tener por probados los elementos del dolo, la representación y la voluntad y en el caso del dolo eventual, la representación y el asentimiento o la aceptación.

Esto quiere graficarlo en tres casos que ha conocido la jurisprudencia. Uno que es muy importante, rol 3970-2008, caso sala cuna. En este fallo la Corte Suprema establece los elementos y exigencias del dolo eventual. En ese sentido el fallo establece que lo que la doctrina jurisprudencial ha exigido respecto del dolo eventual, no es solo que el agente se hubiere representado el resultado como posible, sino que además lo hubiere aceptado, y lo que se ha probado en autos no ha sido aquello, no se ha probado que la encargada de la sala cuna haya puesto la cinta con la finalidad

de dar muerte y que el resultado se produjo porque no retiraron esa cinta. Otro hecho relevante de esta sentencia es que además de estos dos elementos del dolo eventual, es que el conocimiento que debe tener el agente respecto del riesgo, debe ser actual, concreto, no genérico (que es muy relevante en el caso del señor Medina) y que además la prueba del dolo eventual lo que busca es indagar un hecho síquico, la prueba del dolo no es una atribución normativa.

Se pregunta si en este caso concreto, más allá de toda duda razonable, está acreditado que su cliente se ha representado el resultado y que además lo hubiere aceptado como posible. De hecho los autores recién citados, en el libro Casos destacados del Derecho Penal (Tatiana Vargas), indican que lo relevante y lo que la doctrina ha confundido es que la exigencia de esta acreditación es un estándar alto que debe ser más allá de toda duda razonable por las consecuencias del dolo eventual, que don las mismas que el dolo directo.

Cita además el caso tran Santiago, del Tercer Tribunal Oral de Santiago y de la I. Corte de Apelaciones de Santiago Rol 2449-2007; y la causa rol 1103-2012 de la I. Corte de Apelaciones de San Miguel.

No queda más que concluir que en este caso concreto claramente no podemos imputar subjetivamente la conducta materia de la acusación al imputado, porque más allá si el dolo lo ubicamos en la culpabilidad o en el injusto propiamente tal, más allá de todos esos elementos del delito y como elemento del delito, debe acreditarse más allá de toda duda razonable y ese hecho psíquico debe acreditarse con comportamientos ciertos. Así, como indica Frank, citado en los fallos de la Corte Suprema, que si el autor alberga la expectativa de que las circunstancias que se ha representado como posibles no se verifiquen en los hechos y actúa bajo esa expectativa, entonces no hay dolo. En los casos citados la relación de causalidad estaba establecida. ¿Podemos decir que don Leonardo Medina actuó con dolo eventual? cuando tomó la determinación de frenado 25 metros antes del atropello, como dicen los peritos, que si hubiese frenado en el mismo momento del impacto hubiese quedado 45 metros más allá. Si eso no es duda razonable re escribamos los libros de prueba. Don Leonardo albergaba la expectativa de que los hechos no se verifiquen los hechos porque frena 25 metros antes, 2 segundos antes del accidente. Eso claramente es duda razonable.

Pero acá también debemos ver, muy relacionado con el tipo objetivo, para analizar el asentimiento, la aceptación, la confianza o desconfianza, la indiferencia. Lo

que se indica en Alemania, que son las consecuencias inciertas de una acción, aquellas que no se imponen al intelecto como probabilidades cerradas y donde hay un espacio de reflexión del autor que no puede dominar. El señor Romero dijo, al analizar el informe, dice que hay riesgos estáticos y dinámicos, que el peatón y el conductor tenía riesgos dinámicos que no son posibles de determinar la conducta que uno u otro iba a hacer, es más si no se hubiere caído, cruzaba, dado el ancho camión, a la velocidad con que lo hacía, perfectamente podría cruzar y el resultado no se hubiere producido. Por tanto el señor Medina claramente no tenía el control de ese riesgo dinámico, no podía tener una voluntad de evitación, porque no podía saber la conducta que iba a realizar el señor Rebolledo, de hecho su compañero desvía su trayectoria.

En los casos que se han citado, debe indagarse el hecho psíquico conforme a qué hechos tenemos acreditados. Y aquí tenemos acreditado: el hecho que el conductor frenó, aquí hay huella de frenado, de acuerdo a los cálculos matemáticos, toma la determinación antes del accidente. El peatón cae, hay que considerar el contexto, se estaban cometiendo conductas ilícitas. El señor Medina frenó, realizaba su labor, en cumplimiento de su deber, estaba mandatado para ir al lugar, es un conductor sin antecedentes, no hay certeza en qué momento el peatón es visto por el señor Medina. El físico dice que lo más cierto es que percibe en un momento al peatón, a 10.6 metros y por ello el peatón necesitaba 5,2 metros para no ser arrollado de no haber caído. Por tanto aquí también hay una duda respecto del momento de percepción.

También hay duda respecto a la causa basal del accidente y por tanto tampoco podemos hacerlo dominador del riesgo, porque ese riesgo también es creado por el peatón al caer y es por ello que en la búsqueda y en la acreditación de ese hecho psíquico, conforme a lo entiende la doctrina y la jurisprudencia en cuanto a la exigencia que el sujeto se haya representado la conducta riesgosa, que el señor Medina se haya representado que la conducta que realizaba, conducir un camión militar que concurre al sector de las canchas que están al frente de un frigorífico y pesqueras iba en el caso concreto a crear un riesgo que se iba a concretar en el resultado de la muerte de la víctima, ello no está acreditado. En ese sentido la prueba de la imputación objetiva y de la atribución subjetiva ha sido simplemente una prueba de establecer qué historia es más creíble y no de probar más allá de toda duda razonable cada uno de los elementos del tipo.

Por lo anterior solicitan la absolución de Leonardo Medina Caamaño por los hechos que se le han atribuido

En la audiencia de determinación de pena, señalaron que concurren respecto de su representado las circunstancias atenuantes de su irreprochable conducta anterior y la de haber colaborado al esclarecimiento de los hechos y por tal razón, la pena debe rebajarse en un grado e imponer la de cuarenta y un días de prisión. Además solicita se sustituya la pena temporal por la de remisión condicional y que se le exima del pago de las costas.

QUINTO: Que el acusado, renunciando a su derecho a guardar silencio, declaró en el juicio señalando que todo empezó el 19, estuvieron desplegados en la provincia de Concepción, en el mall el trébol, ahí estaba su punto de salida; el lunes 21 les notificaron que había protestas en el sector de 4 canchas de Hualpén, hacia donde se dirigieron con personal de la armada, eran en total 18 personas, como más antiguo iba el teniente Ducaud; llegaron al sector, se distribuyeron, pasó una marcha, después de eso se fueron a sector cerro amarillo, iba a ser una marcha pacífica, donde personas cerca 17.55, cerca del toque de queda, se retiran; reciben llamada de teniente Ducaud, donde le avisan que hay un saqueo o posible incendio, se dirigieron a ese sector, sector la Libertad, conoce ese sector como Libertad, donde están los frigoríficos, llegan a sector rotonda Bío Bío, ingresan hacia la población Libertad, estaban ingresando, como conductor ve a personas a lo lejos llegando cerca de un estadio que hay allí, vieron alrededor de 20 a 30 personas, lo que vio en ese momento el sitio eriazo donde estaban las personas, a su lado izquierdo, se iban a dirigir hacia allá, el teniente había dispuesto que se iban a desplegar en ese sector, el sitio eriazo, llegando casi a la altura del frigorífico se encuentra con los neumáticos, se tenía que tirar hacia la izquierda porque los neumáticos eran muy grandes, no daba la altura del camión para pasar por arriba, se tiró a su izquierda, siempre mirando al fondo donde estaban estas personas, debían seguir ese eje de avance, pasó los neumáticos, pasó por unos hoyos, debía pasar por entre dos postes, una torre de alta tensión y un poste de alumbrado público, pasó por entre medio cuando el teniente Ducaud le dice "cuidado vienen 3 personas", o siente 3 personas, mira hacia él y ve por el espejo la persona que pasó por detrás, luego mira hacia el frente y la persona que se atraviesa por delante estaba muy cercana al camión, 12 metros o antes, como el camión es muy alto no logró verlo desde el espejo hacia abajo, es difícil cuando una persona está cercana al camión, vio solamente la cabeza o el tronco que pasa delante del camión y lo único que hizo fue frenar, pisó embrague y freno al verlo al frente y cuando lo vio fue muy tarde, la persona estaba delante del camión, después le dijeron que se había

resbalado, se bajó, lo fue a ver y le tomó los latidos, en ese momento tenía signos vitales, sangraba narices y oído, después a él lo sacan del sector, lo llevan al camión y ahí lo mantienen hasta que después carabineros lo lleva a hacerse alcoholemia, después declara ante la SIAT y a las personas que le preguntaban; pero la visual que tuvo fue de su lado izquierdo porque el camión tiene una división de metal al medio que le dificulta la visual hacia el lado derecho; el camión tiene una altura pronunciada, él llega al capot del camión, y mide 1.74; cuando las personas están al lado derecho, que es el punto más ciego del camión, uno no sabe si hay personas o cosas cerca del camión por ese lado.

Nunca ha sido una mala persona, siempre ha tratado de ayudar, nunca uno se levanta para causar daño, al contrario, trata de ayudar; esto que le pasó ha sido un malestar para él y su familia, no es grato estar en sus zapatos; cualquier persona que se sube arriba del camión con casco, va a estar incómodo arriba del camión; uno trata de hacer el bien, no perjudicar a nadie.

Interrogado por el fiscal, señaló que es funcionario público, toda su vida profesional la ha desempeñado en la Armada de Chile, ingresó el año 2007 a la escuela de grumetes; es infante, especialista en infantería; han cambiado sus puestos de combate, han sido varios, el primer año en unidades de fusileros, estuvo alrededor de 8 años; después de eso se ha desempeñado como comandante de cuadros, comandante equipos, tirador escogido, arma automática liviana; también como instructor de soldados que van al servicio militar, ha estado dos periodos como instructor; el año 2017 en unidad logística del fuerte O'Higgins donde se desempeña como abastecedor; año 2018 postula al curso genérico para conductor militar, el cual lo capacita para el vehículo 250; el 2019 lo pasan a la sección de transporte donde se desempeña como conductor de vehículos militares del fuerte; y luego le pasa el accidente y lo trasladan a Punta Arenas donde actualmente trabaja en taller donde se reparan los vehículos; sí, siempre ha estado en el cuerpo de infantería de marina; sí, recibió preparación para combate de infantería; sí, es tirador escogido, comandante de escuadra y armas livianas; sí, tiene licencia para conducir vehículos militares, la obtuvo el 2018, es clase F; sí, el 2018 para obtener licencia F debió aprobar el curso genérico para ir al municipio a obtenerla; sí, en esa capacitación se le enseña contenido de la Ley de tránsito, de las vías destinadas a tránsito de vehículos; sí, sabe la diferencia entre calle y calzada, entre calzada y camino; sí, cuando se sale de la calzada se dirige a un sitio eriazo, que no era calle ni calzada; es efectivo que el sitio eriazo no era vía

para circulación de un vehículo normal; en la Ley de tránsito no se contemplan vehículos militares transitar por ahí; la licencia clase F es solamente para personal que conduce vehículos militares, porque estos vehículos tienen características distintas a los comunes; sí, el camión que conducía el día 21 de octubre de 2019 es un vehículo militar pesado, debido a la cantidad de tonelaje que tiene y la capacidad de carga, a la cantidad de ejes que tiene; sí está diseñado para transportar un gran peso, no recuerda cantidad exacta de tonelaje que puede cargar; el día del hecho, sí, estaba cumpliendo funciones de resguardo de orden público porque la provincia de Concepción estaba en estado de excepción; había estado en estado de excepción el 2010 para el terremoto; no, no se estaba en estado de guerra a la época del hecho; sí, este vehículo militar pesado está sujeto a velocidades máximas; según la normativa institucional en una carretera la velocidad máxima es de 90 km; si mal no recuerda en carretera son 90, en caminos segunda clase 60 y tercera clase alrededor de 50 a 40 km; sí, las velocidades están reguladas por la institución; también está regulada la conducción y seguridad de los vehículos militares; sí, para obtener licencia clase F tuvo que aprobar curso genérico dentro de la armada; hay unas cartillas que le informan de la velocidad que hay que tener; respecto al documento llamado disposiciones relacionadas con la seguridad de vehículos militares, señala que no lo recuerda; no recuerda muy bien si la velocidad límite en carretera es de 60 km, en la cartilla dice algo, pero no recuerda si era de 60; a la pregunta de si recuerda que ese documento u otro establece que la velocidad límite para un vehículo militar pesado en todo terreno es de 40 Km/ hr, responde que recuerda algunas cosas pero no todo lo que se le pregunta; VMP se denomina a estos vehículos militares pesados; a la pregunta de si sabe que existe un documento llamado "cartilla de apoyo instrucción conducción de vehículos militares", responde que solo recuerda el nombre, no cada cosa que dice; sobre este documento se le pregunta si formaba parte del curso genérico para licencia Fiscalía, responde que sí; qué señala este docto como norma básica para cualquier tipo de conducción militar, no recuerda específicamente; a la pregunta de si la norma básica es la prudencia, responde que siempre hay que manejar con prudencia, dentro o fuera de la armada, tendría que leer el documento; a la pregunta de que un vehículo militar sea pesado tiene incidencia y debe considerarse a la hora de frenar, responde que sí lo es; sí, algo recuerda que así dice esta cartilla; el 21 de octubre de 2019 no iba solo en el camión militar, lo acompañaban otros 17 miembros del cuerpo de infantería, portaban equipamiento, armamento, no llevaba mochila, él llevaba chaleco,

casco, pistola y su funda; sí, esto aumentaba el peso del vehículo; a la pregunta de si el camión además transporta 18 infantes de marina con su armamento, incide en el frenado, responde que no afecta tanto en el frenado debido a que es muy poco peso para que afecte al camión, pero no puede afirmar que afecte al camión arrastrase más o menos; sí, dijo que al ver una cabeza y tronco por el frente del camión aplicó frenos inmediatamente; sí, es efectivo que el vehículo no se detuvo de inmediato, se detuvo metros más adelante del lugar de atropello.

Sí, ha participado en control de orden público para el terremoto de 2010 y para el 2019, y también en Haití; en cuanto a si tiene preparación para ello, responde que solamente la RUF, regla de unidad de la fuerza; son las reglas para enfrentar algún tipo de enfrentamiento con diversas manifestaciones, no es necesario una manifestación, pueden atacar a una patrulla con piedras o palos y uno tiene que actuar conforme a como los están atacando; respecto a quien dicta las RUF, responde que la zona naval; a la pregunta de si para el 21 de octubre de 2019 la RUF la había dictado la zona naval de Talcahuano, responde que sí; el jefe de zona era Carlos Huber; respecto a qué dicen estas reglas RUF dictadas por el jefe de zona para ese 21 de octubre de 2019 respecto a cuándo se puede usar la fuerza, señala que la fuerza se puede usar solamente cuando una patrulla es atacada de hecho, en ese momento para resguardar algunas personas o instalaciones importantes; cuando son atacados de hecho o cuando hay personas o instalaciones que pueden estar en peligro; sí, cuando hay ataque o peligro hacia personal militar o civiles o instalaciones la RUF autoriza el uso de la fuerza, pero no de la fuerza letal, va a depender todo de cómo es atacado; sí, las RUF solo autorizan uso de fuerza letal para ataques contra personal civil o militar o para proteger a personas; a la pregunta de que la RUF no autoriza uso fuerza letal para personas que se dan a la fuga, responde que ello no está dentro de la regla, tampoco contra una persona que intenta afectar el cumplimiento de una misión militar, como controlar orden público, ni controlar disturbios por civiles, no se debería actuar hasta que se esté agrediendo a alguien; a la pregunta de que la RUF no permite usar fuerza letal para detener a alguien que está cometiendo delito, responde que así es.

No, no es la primera vez que declara por este caso; sí, declaró el mismo día 21 de octubre de 2019, después del alcotets, ante personal SIAT de carabineros; sí después esa noche volvió a declarar ante la Policía de Investigaciones; a la pregunta de si en el mismo lugar donde ocurre hecho se entrevistó con un carabinero que llegó

al lugar, responde que sí, hay varios que le preguntaron como sucedió la situación; le contó lo sucedido a todos los que le preguntaron; trató de ser específico en todo lo que dijo; sí, porque quería colaborar con la investigación; a la pregunta de si en la entrevista con el carabinero en el mismo lugar recuerda si dijo que fue al lugar porque estaban saqueando las pesqueras, responde que van porque les informaron que estaban saqueando las pesqueras; a la pregunta de si dijo al carabinero que ingresó al sitio eriazó en persecución de los que estaban saqueando las pesqueras, responde que no dijo persecución, dijo en dirección, se dirigía hacia un sector donde iban a desplegar la fuerza, por lo que recuerda; como tuvo varias entrevistas con carabineros y la PDI, no fue que iban en persecución, sino que iba en "dirección", no persiguiendo; sí, le hacen alcotest y luego lo llevan a una comisaría de carabineros de Talcahuano; sí, allí pudo entrevistarse con un abogado de la Armada de Chile, no recuerda su nombre; no recuerda si fue antes o después de la entrevista con el abogado que declaró ante la SIAT; lo llevaron a la comisaría y allí declaró voluntariamente porque quería colaborar; preguntado si le dijo al oficial de la SIAT que ese día estaba de servicio cumpliendo funciones propias del estado excepción, responde que sí; sí, también dijo que concurrió al saqueo del frigorífico Pacífico ubicado en avenida Gran Bretaña; sí, también dijo que iba con el camión como yendo al hospital Higuera, por la calle Gran Bretaña; en el sector donde está la cancha de población Libertad es que vio a esas personas, 20 personas; preguntado si dijo al teniente de la SIAT que ingresó en seguimiento, responde que seguimiento es una palabra que ellos ocupan para seguir una ubicación o una ruta hacia el sector; preguntado si dice que tres personas que iban a su derecha una de ellas se abalanzó hacia el camión, responde que eso es pasar por delante del camión, cuando el teniente le avisó que venían tres personas, miró hacia el espejo, el teniente tenía el brazo en una soga y al volver la vista al frente a donde se iban a dirigir ve pasar por el frente del camión y activa los frenos inmediatamente; a la pregunta de si en la declaración que dio al oficial de la SIAT en ninguna parte dijo que el teniente Ducaud le advirtió de la presencia de las tres personas, responde que no recuerda muy bien esa declaración de la SIAT; a la pregunta de que en ninguna parte de esa declaración dijo que ingresó al sitio eriazó producto de neumáticos que estaban en la calzada, responde que no recuerda muy bien esa declaración; a la pregunta de si: en la declaración que prestó a la SIAT el 21 de octubre de 2019 señaló que iba siguiendo a las personas porque anteriormente entraron a una empresa a saquearla, responde que lo que recuerda es que la pregunta

del teniente no sabe si la respondió así o lo sacó de contexto, pero no está seguro de haber respondido eso, solo le dijo que iba en una dirección donde estaban las personas, en ese momento estaba muy choqueado cuando lo entrevistaron; lo que más recuerda es con la PDI, cerca de las 2 de la mañana, ahí estaba más tranquilo y recordaba más lo sucedido; se le exhibe la declaración prestada el 21 de octubre de 2019 ante de Carabineros, a las 23 horas; no recuerda que haya sido un oficial de la SIAT, era un sargento, en la comisaría, en cambio en lugar del hecho; sí, es la declaración que prestó en comisaría de Talcahuano; se le exhibe y señala que está escrito ahí, tuvo que haberlo dicho al carabinero que le preguntó; no, cuando prestó esta declaración nadie lo obligó a declarar.

Sí, declaró el mismo día del hecho ante personal de la SIAT; también ante la Policía de Investigaciones; sí, el teniente Ducaud iba a cargo de la patrulla que iba en el camión que conducía, iba sentado en asiento copiloto, los otros 16 infantes iban en el sector de carga, 4 de ellos a pie en el frente, sobre la cabina del conductor; el señor Ducaud recibe un llamado que decía que habían saqueos y posible incendio en el sector pesqueras en Talcahuano; al oficial de la SIAT no le dijo que el motivo de la concurrencia era por un posible incendio; concurre al llamado a las pesqueras Talcahuano; sí, se dirige por calle las Industrias (costanera Concepción-Talcahuano), luego pasada la rotonda Bío Bío ingresa a calle que conduce a la población Libertad, que es la avenida Gran Bretaña; sí, ahí es que vio a personas cerca de un estadio, de una muralla, lo conocía como estadio libertad, que tenía un muro; sí, ese muro se extendía desde Gran Bretaña hasta las casas del fondo, población Libertad; sí, en ese sector había gran cantidad de personas; sí, esto lo dijo ayer; a la pregunta de que a la SIAT no dijo que vio a estas personas en el muro del estadio libertad, responde que no lo especificó porque estaba tan choqueado, se acordaba solo de las personas que estaban al fondo, pero no le dijo que había un muro, pero sí dijo lo de las personas; sí, se dirige a este muro a través del sitio eriazó, para desplegar la fuerza en el sitio eriazó; sí, esa era la instrucción, desplegar la fuerza; sí, esa instrucción se la dio el teniente Ducaud; no, al carabinero de la SIAT no le indicó que tenía esta instrucción para desplegarse en el sitio eriazó; sí, ayer dijo que a la altura del frigorífico Pacífico en la calzada de Gran Bretaña se topó con unos neumáticos que estaban en el suelo; esos neumáticos estaban en posición horizontal, eran 3, a la orilla izquierda, al centro y a la derecha; sí, estaban botados en el suelo; sí, al encontrar estos neumáticos debió virar a la izquierda porque eran muy grandes, era imposible que el camión pasara

encima de ellos; sí, vio esos neumáticos desde mucho atrás, unos 200 metros ya tenía la decisión tomada de virar a la izquierda; al carabinero de la SIAT no recuerda que le haya mencionado la existencia de estos neumáticos; se le exhibe declaración prestada ante la SIAT (7 líneas) y señala que es correcto que en esta parte de la declaración nada dice de los neumáticos; sí, después que se desvía a la izquierda pasó entre dos postes, uno de energía eléctrica y el otro era una torre de energía eléctrica; sí, desde su posición el poste a su derecha y la torre a su izquierda; cuando ya estaba ingresando al lado izquierdo del sitio vio un poste y el otro y decide pasar por el medio; cuando el teniente le avisó que sintió unas personas por el lado derecho, ahí ve por el espejo pasar a una persona, la ve por el espejo lateral derecho; sí, ve a una persona cruzar por detrás del camión; esa persona iba en dirección a la población Libertad cree, porque iba hacia la izquierda; al funcionario de la SIAT no le dijo esto; sí, luego de ver a esta persona pasar por atrás es que ve por el frente que se atraviesa otra persona; sí, dijo que vio la cabeza y el tronco de esta persona, ello por la altura del camión y porque fue a un par de metros solo que alcanzó a ver; el lado derecho del capo, el vértice de la ventana, donde está el espejo, son partes que obstaculizan la visión a su derecha; sí, dijo que frenó pisando embrague y freno al verlo al frente; sí, dijo que lo vio muy tarde, la persona estaba muy próxima y de frente al camión; con muy próxima quiere decir unos 12 metros más o menos, no puede decir la cantidad exacta, pero estaba próxima al camión: no, no hizo medición de la distancia, es una apreciación, podría ser de 12 metros, sin estar 100 por ciento seguro, incluso puede ser menos; no, al funcionario de la SIAT no le dijo haber visto la cabeza y el tronco de la persona que pasó por el frente del camión, por los nervios y la situación que estaba pasando, hay varias cosas que después se le vinieron a la memoria; sí, después de declarar ante la SIAT quedó a disposición de la Policía de Investigaciones, lo trasladaron al cuartel de la Policía de Investigaciones Talcahuano; sí, también estuvo de acuerdo en declarar voluntariamente ante personal de la Policía de Investigaciones; ahí todavía estaba exaltado pero ya podía recordar algunas cosas; sí, es correcto que podía recordar mejor algunas cosas; respecto al llamado que recibió el teniente Ducaud no recuerda la hora, dijo un aproximado de una hora; sí, dijo que el llamado fue para concurrir al frigorífico Pacífico porque estaban saqueando el lugar; preguntado a si tampoco indicó a la PDI respecto a que podía ocurrir un incendio en el lugar, responde que así es, no especificó, solo tenía en su memoria el saqueo; sí, se fueron al lugar por calle Gran Bretaña; sí, dijo que cuando iba llegando pudo ver de 20

a 30 personas, no directamente de los frigoríficos, sino que suponían que eran los que habían saqueado y estaban en la muralla; sí, en su declaración a la PDI dijo que vio de 20 a 30 personas saliendo del frigorífico; con seguimiento se refería a una dirección de donde iban a quedar; sí, dijo a la Policía de Investigaciones que cuando ve a estas personas quiso seguirlos en el camión; sí, dijo que por ello tuvo que salir de la calzada y subir al camino de tierra; no, no dijo a la PDI que había neumáticos en la calzada; preguntado si dijo que vio personas en la muralla, señala que no, no nombró la muralla en la declaración; no, no dijo a la PDI que el teniente Ducaud le dio instrucciones para dirigirse al sitio eriazo para desplegarse en el lugar; no, no dijo que vio por el espejo del camión pasar una persona por atrás camión; no, no dijo a Policía de Investigaciones que solo vio el tronco y la cabeza de una persona que pasó frente al camión; sí, según instrucciones concurrió al lugar porque en el lugar se estaba verificando un saqueo; por saqueo entiende personas robando un establecimiento o negocio; a la pregunta de que cuando concurre al lugar, frigorífico, no había ningún saqueo, responde que es correcto, ya no quedaban personas, por lo que vio en las imágenes después; con imágenes se refiere a las pruebas que mostró la fiscalía; iban por la instrucción que estaban saqueando y las personas estaban en el sitio eriazo y eso es lo que declaró que eran como 20 personas; sí, se refiere a los videos de las cámaras de seguridad de la empresa Pacífico que pudo ver.

Se exhibe video punto 7: archivo1: minuto 18:43:37: cámara 20 anden 5 al 11 exterior: señala que en extremo superior derecho se ve la fecha 21-10-2019, 18:43:37 horas; sí, reconoce la imagen, es el sector avenida Gran Bretaña, frigoríficos y al frente estaría la Libertad, el sector conocido como libertad; se exhibe hasta 18:44:31: sí se ven tres personas ingresando a frigorífico; no, no se ve a más personas ingresando; es efectivo que no se ve un grupo de 20 a 30 personas frente al frigorífico; 18:43:40; 18:44:13, sí en el fondo se ve el camión que conducía; a esa hora había luz natural, visibilidad despejada; 18:44:15, sí el camión en calzada de Gran Bretaña, sí, desde el acceso del frigorífico se ve correr a tres personas; hacia la derecha de la imagen está el sitio eriazo y al fondo la población Libertad, después de ese sitio eriazo; 18:44:16, sí, camión en calzada avenida Gran Bretaña, los tres sujetos están casi entrando a la calzada de Gran Bretaña, dos van entrando y el tercero va más adelante (no se ve en este cuadro); las personas en este cuadro no están frente al camión, están pasos más atrás de la línea del camión, o sea, que no están al frente del camión sino más al costado de la línea visual del conductor; no, no están en la parte trasera del camión,

tampoco en costado izquierdo, están en el costado derecho del camión; en este cuadro, entre el camión y las tres personas, viéndolo de acá no tendría algo que impida la visión del camión; respecto al poste y la torre de alta tensión, señala que está debajo del n° 21 (imagen) y la otra hacia la izquierda del otro poste; los neumáticos estaban en sector central superior de la pantalla; costado superior derecho de la pantalla están la torre y el poste ya indicados; 18:44:18, sí el camión se ve que ya salió de la calzada, pasando por unos hoyos; en este cuadro las tres personas están a punto de salir de la calzada, no están en el sitio eriazo, se ven en el centro superior de la pantalla lado derecho; preguntado si en este cuadro estas tres personas están más cerca de la torre de alta tensión que del poste, señala que no podría decir en metros si están más cerca del poste apegado a Gran Bretaña o a la torre; no, no se ve ninguna dificultad para ver desde acá, entre el camión y estas tres personas, con las dificultades que tiene el conductor para ver a la derecha; la velocidad no recuerda si la aumentó al entrar al sitio eriazo, pero siempre se mantuvo en la que correspondía; no, las personas no están corriendo por detrás del camión, están en una posición diagonal; si uno está dentro del camión están en diagonal (de la cámara es frontal); 18:44:20, sí, camión está próximo a torre alta tensión (lado superior derecho imagen), está cruzando entre torre y el poste; sí, aquí las personas que corrían están en el sitio eriazo, lado centro superior derecho imagen, están casi al frente al camión; si uno ve desde acá sí, pero la dirección que en ese momento tenía es hacia el fondo; en esta imagen no se ve el muro del estadio; 18:44:23, sí, en este cuadro el camión se ve en costado derecho de la imagen; sí, este es el momento en que se produce el atropello; el camión está frenando; sí, camión sigue en movimiento por la inercia del camión, es correcto que es por las características de este tipo de vehículo; es correcto que el frenado es más dificultoso en superficie de tierra que de asfalto; sí, para frenar de inmediato el camión va a frenar un poco más lento de lo normal, pero no está seguro si con más peso la distancia de frenado es más lenta o más rápida cuando se activa el freno, pero tiene entendido que es más lenta la distancia de frenado; a la pregunta de si hasta este punto del video no ha pasado ninguna persona por atrás del camión, señala que había una persona, si no se equivoca; se retrocede a minuto 18:44:17 y a la pregunta de que no hay ninguna persona que pase por atrás, señala que hay una persona por lado izquierdo; no, no ha pasado por atrás del camión; hay otra persona al lado derecho; a la pregunta de que hasta el momento atropello la trayectoria que sigue es siempre recta, responde que es siempre recta, no tiene ningún cambio; desde

que ingresa al sitio eriazo y hasta el atropello el camión siempre va en dirección izquierda de la avenida; sí, es un trayecto rectilíneo, sin giros; preguntado si hasta el momento en que está verificando el atropello lo que observó respecto a las tres personas, señala que desde aquí los ve corriendo, pero cuando conducía el camión en ningún momento los vió, no los vio hasta cuando le avisan, los ve y frena; a la pregunta de que esas personas no amenazaron a ningún integrante de la patrulla, responde que hasta ese momento no, ellos iban por las personas que estaban al fondo y hasta que llegaran al sector del sitio donde se iba a desembarcar las personas no hubo ningún contacto con personas como para activar las RUF; es correcto, no hubo ningún enfrentamiento; enfrentamiento es la preparación si es que hay alguna agresión hacia ellos o hacia la empresa que le habían informado estaban saqueando; es efectivo que hasta el atropello ninguna de esas tres personas agredió a algún integrante de su patrulla; no puede decir si agredieron a algún civil, pero no los vio agredir a alguien ni causar daño a alguna instalación; sí, de acuerdo al video, ahora los ve correr; sí, ha dicho que los integrantes de su patrulla llevaban el equipo estándar, un casco balístico, chaleco anti esquirla, rodilleras, coderas, fusil o escopeta dependiendo de la persona, el conductor tiene pistola, el teniente Ducaud pistola, equipos antidisturbios como lacrimógenas, gas pimienta, balines goma, tenida completa, botas; sí, se bajó de inmediato luego del atropello y fue a auxiliar a la persona, a tomar pulso y ver en qué condición estaba; no sabe si esta persona portaba armamento pero por lo que vio no portaba nada; sí, dijo que mide 1.74 de altura; cualquier persona de estatura más pequeña o más alta puede manejar el camión; el casco que portaba no le obstaculizaba la vista frontal, pero al lado tiene una arista en zona de los oídos y dificulta un poco ver cuando se mueve rápido la cabeza (es una parte donde se ensancha el casco para ponerse tapones de oídos); no, ese casco no inhabilita para conducir, pero es molesto manejar con casco; 18:44:19 hasta 18:44:25, aquí queda detenido el camión, metros después del lugar atropello, no sabe cuántos metros.

Se exhibe archivo 2, cámara 2 acceso portería: señala que en extremo superior derecho 18:43:35: se ve una persona con una chaqueta roja y dos personas debajo de éste; sí, es el acceso al frigorífico Pacífico; la avenida Gran Bretaña está en parte superior central de la pantalla, de izquierda a derecha; al final se ve una especie de muro, es del estadio libertad o Gaete; a la pregunta de que aquí no se observa un grupo de 20 a 30 personas, señala que aquí no se distingue mucho el fondo; se acerca

y señala que no logra ver ninguna persona; 18:43:35 a 18:43:59: sí, se ven dos personas correr en acceso del frigorífico, hacia calle Gran Bretaña; no, en esta imagen no se ve que estas personas agredan a otras ni causen daños al frigorífico, tampoco que amenacen a alguna persona; 18:44:06: en este cuadro no se ve a las personas que salieron corriendo, sí se ve el camión que conducía, está en el sitio eriazo; no, no se ven personas al fondo, en la pared del estadio; la muralla colinda con Gran Bretaña, parte superior derecha de la pantalla, hasta el fondo y colinda con población Libertad; en esta parte del muro que se ve en pantalla no se ve grupo de 20 a 30 personas; pero en el momento él como conductor observaba un grupo de 20 a 30 personas, y en el extremo superior de la pantalla se ve algo que podrían ser pies o piernas de personas.

Archivo 3, cámara 3 acceso camiones: 21-10-2019, 18:43:30, está la caseta de guardias de los frigoríficos y un par de personas; sí, es el acceso al frigorífico Pacífico; sí, frente al acceso hay un sitio eriazo y al fondo la población Libertad; 18:43:30 a 18:43:57: extremo superior izquierdo se ve el camión que conducía en la calzada de avenida Gran Bretaña; sí, las personas que estaban en el sector del acceso al frigorífico comienzan a correr hacia afuera; preguntado si se ve a una persona en la calzada de gran Bretaña justo donde comienza el acceso al frigorífico, señala que en la pantalla ve a una persona que está a punto de llegar a gran Bretaña, pero en ese momento como conductor no logró verlo; preguntado si no logra verlo porque veía a las personas que estaban al fondo al lado de la muralla, responde que sí; sí, esa muralla está a unos 200 a 250 metros desde el acceso al frigorífico; respecto a la persona que está al inicio de la calzada de Gran Bretaña, no podría decir que está en posición frontal al camión, pues habían unas rejas de la guardia; en la calzada de Gran Bretaña no se veía nada que obstaculizara la visual, sí al costado los postes que obstaculizan vista hacia frigorífico (18:44:01); aquí no se aprecian los neumáticos; sí, las tres personas están a la salida del frigorífico, debajo de la fecha en la pantalla, a punto de cruzar calzada de Gran Bretaña y el camión está en la calzada; de acá, no se ve a otras personas aparte de las tres, pero lo que se ve en la pantalla debajo del n° 21 no sabe si serán personas o bolsas, no logra distinguir; en esta imagen no se ve el muro del estadio; 18:44:02: sí, el camión en calzada Gran Bretaña, prácticamente en dirección lado izquierdo de Gran Bretaña; sí, comenzando maniobra para salir hacia el sitio eriazo; sí, los sujetos están empezando a ingresar a la avenida, se ven en lado superior derecho pantalla, debajo del 2019; estas personas no están en posición

frontal, no están detrás del camión, no están al costado izquierdo, no están en sí al costado derecho pero paralelo al lado derecho del camión; 18:44:03: camión ya está en sitio eriazo, de mucho más atrás ve por donde tenía que pasar (entre el poste y la torre); una persona debería estar ya en el sitio eriazo, la otra a punto de salir de la calzada de Gran Bretaña; no logra identificar si están más cerca del poste a la derecha o izquierda; 18:44:05: camión ya pasó torre alta tensión; las tres personas se ve que están de frente al camión, en ese momento no logra ver si están de frente o no, porque no sabe en qué segundo o mini segundo le dijeron "cuidado vienen tres personas", a lo mejor justo miró a la derecha y ahí mira a la derecha y no logra ver a las tres personas; pero aquí se ve que uno ya pasó y el otro está al lado derecho del camión; 18:44:08: sí, en este momento está ocurriendo el atropello.

Archivo 4, cámara 5, exterior perimetral andén: 21-10-2019, 18:44.13 a 18:44:24: sí, reconoce la imagen; sí, se ve la huida de las 3 personas y el momento del atropello; 18:44:16, sí camión se ve en lado izquierdo superior pantalla, avenida Gran Bretaña; sí, se ve una especie de manchas que serían los neumáticos; indica el poste de alta tensión, no se ve muy bien; calzada, después de neumáticos y arbustos, se ve una persona saliendo del sector del frigorífico; 18:44:18: a la pregunta de si ve a las tres personas corriendo, señala que ve a dos personas; desde aquí viendo la pantalla, son tres personas; sí, camión a esta altura ya estaba en el sitio eriazo; las personas las ve arriba del pavimento, en dirección al sitio eriazo; no sabe si están más próximas a la torre, se ven más próximos al poste; 18:44:20: sí, las personas están en el sitio eriazo, no puede decir desde acá que estén frente al camión (por el ángulo cámara)y en el momento nunca vio a esas personas frente al camión; 18:44:22: sí, es el momento del atropello; 18:44:25: sí, el camión se detiene metros más allá del atropello; no, no se ve en esta imagen el muro del estadio, tampoco se logra divisar desde esta cámara a personas que estuvieran alrededor o a la derecha superior de la pantalla no se ven personas.

No, al ver los neumáticos no se detiene, para desviarse de donde estaban los neumáticos disminuyó la velocidad; no volvió a aumentar velocidad cuando ingresó al sitio eriazo; no, al salir de la calzada no retomó marcha; a la pregunta de si en Hualpén, antes de ir a avenida Gran Bretaña, su patrulla dio voz de advertencia a la gente que se manifestaba, señala que no sabe en qué momento, imagina que en algún momento tuvieron que hablar con las personas; a la pregunta si cuando concurrió a las manifestaciones de 4 canchas y de cerro amarillo su patrulla dio voz de

alerta a los manifestantes para que se retiraran, responde que sí; es efectivo que en Hualpén no fue en seguimiento de nadie; no, no participó en la reconstitución de escena porque sus abogados le dijeron que no era necesario que asistiera.

Examinado por el querellante particular, responde a la pregunta de si declara a la Policía de Investigaciones que luego del atropello sacó la capucha a la persona, responde que vio una polera que estaba en el cuello, no sabe si cuando fue atropellado se le subió al sector de la boca, pero vio una polera en el cuello (no sabe si era roja o de otro color) y se la bajó para tomarle los signos vitales; sí, esto lo declaró a la Policía de Investigaciones, pensando que era una capucha.

Preguntado por su defensa:

Se exhibe video llamado archivo 2, cámara 2 acceso portería: se pide al acusado que mire parte superior derecha pantalla: se exhibe desde 18:42:58 a 18:44:25: acusado señala que vio personas corriendo desde población Libertad a Gran Bretaña y viceversa, de gran Bretaña a Libertad; estaban a 20 a 30 metros del muro; a la pregunta de si recuerda el momento en que se produce el accidente, señala que fue, de acuerdo a los videos, fue 44:23, 44:58 más o menos.

Se exhibe archivo 3, acceso camiones, cámara 3: 18:40:30 a 18:42:15: señala que en el video ve en el sitio eriazó donde se encontraban varias personas, calcula unas 15 a 20, circulando dentro del sitio eriazó; la verdad desconoce qué estaban haciendo esas personas, pero estaban acercándose al frigorífico; ese día el toque de queda había empezado a las 18 horas; se exhibe 18:31:18 a 18:37:00: el llamado para concurrir a Gran Bretaña lo recibieron, no está muy seguro, como a las 18:30 horas, se decía allí que habían saqueos y posible incendio; sí, de acuerdo al video que se acaba de exhibir correspondería al contenido del llamado; ve que personas ingresan en vehículos y a pie, distintos tipos de vehículos, salían del frigorífico hacia el sitio eriazó donde estaban vehículos, ingresaban de nuevo, hasta que salieron la mayoría de las personas; el frigorífico se llama blue; ese sitio eriazó está frente a los frigoríficos del sector; se exhibe desde 18:44:03 a 18:44:10; se detiene en 18:44:07, acusado se acerca y mira, y a la pregunta si en ese momento ya se había producido el accidente, señala que aún no; la persona que resultó víctima está en el suelo, cayendo al suelo; al segundo 06 estaba parado; antes de que lo impacte está tendido casi en el suelo y luego cuando lo impacta está tendido en el suelo.

El camión es un vehículo pesado, alto, alrededor de su porte, del capot hacia atrás es cercano a su porte (1.74) y después empieza a estar más alto debido a

cabina y lona, después viene la camada del camión; tiene un Hyundai Accent, vehículo particular; su auto tiene mucho mejor visibilidad, el auto está pegado al suelo, parabrisas no tiene divisiones; que el camión sea tan alto la mayor dificultad que tienen los conductores camión es cuando están muy próximos, hay puntos ciegos en que no se ve a ninguna persona, porque el camión es demasiado alto, no se logra identificar a una persona cuando será cerca del camión, más que nada a la derecha; al lado izquierdo se ve un poco mejor porque es el lado del conductor; cuando están equipados solo caben 2 personas en la cabina; el señor Ducaud llevaba la mano sujeta en una cuerda (muestra mano derecha arriba), esa mano arriba dificulta vista del lado derecho; el vidrio del camión es dividido, conductor camión y acompañante, dividido por una franja de fierro, un marco; el vidrio es de una altura de unos 40 a 50 cm, ancho de 80 a 60 cm, este vidrio se puede abatir (abrir) hacia adelante; respecto a la superficie donde se puede desplazar el camión, pavimento, segunda clase y todo terreno (tercera clase); diferencia entre todo terreno y segunda clase; un todo terreno puede ser la montaña o cualquier sitio donde camión puede pasar, recomendación de velocidad es de 40 km/hr; un sitio eriazo se puede calificar como todo terreno o segunda clase porque igual habían vehículos en el video; segunda clase es hasta 60 km/hrs.

Nació en Lebu, estudió en liceo de Los Álamos; ingresó el 2007 a la escuela en Quiriquina; después estuvo en Viña del Mar hasta fines 2008; el 2009 fue destinado a Talcahuano; lo más cercano a población Libertad que estuvo, fue a 10 km, cuando estuvo destinado en el fuerte O'Higgins; nunca vivió en la población Libertad; no sabe si el fiscal lo citó a declarar; sí, fue detenido y pasó a control, fue formalizado por cuasi delito de homicidio; la segunda vez lo formalizaron por homicidio simple, fue este año, abril o mayo por ahí; no recuerda bien cuando se cerró esta investigación; cree que fue en junio o julio; la investigación desde su inicio ha durado alrededor de 6 a 8 meses; el hecho ocurre en octubre de 2019, desde ahí son 18 meses aproximadamente; tiene auto particular desde el 2018; no tiene infracciones, siempre lo conduce, los 7 días de la semana; no tiene anotaciones negativas en su hoja de vida de la Armada;

Sí, el Fiscal ha preguntado sobre sus declaraciones previas, se han comparado; sí, el día del hecho declaró ante un carabinero y luego ante la Policía de Investigaciones; la declaración ante carabineros se hace con preguntas que éste hacía sobre los hechos; sí, el carabinero escribió esta declaración; esa declaración es la que

le exhibió el fiscal en el juicio, era una página y el reverso un poco menos de la mitad; sí, era más o menos una página y la mitad de otra, eso lo redactó el carabinero; ese día, ha sido un calvario desde el principio en adelante, ha estado con ayuda psicológica; ese día estaba choqueado; en esta declaración no recuerda si se registró todo lo que dijo o como lo dijo; no, el policía no le hizo tantas preguntas como el Fiscal; ese día declaró ante la Policía de Investigaciones; y habló con otros detectives, otros policías, le preguntaran que había pasado, le preguntó el almirante Huber, el abogado; en ese momento estaba achacado, no sabía que iba a pasar con él, no sabía lo que estaba pasando en ese momento; declara ante la Policía de Investigaciones en la madrugada del mismo día; esa declaración la escribió un policía; no, no le hicieron tantas preguntas como el Fiscal; sí, el interrogatorio fue el 22 de octubre de 2019; a la pregunta de si un mes después ni en marzo de 2020 recibió citación del fiscal para ir a declarar, responde que no; no, antes del juicio no recibió citación del fiscal para ir a declarar; no fue a la reconstitución de escena.

SEXTO: Que, con la finalidad de acreditar los fundamentos fácticos de su acusación, la fiscalía rindió en el juicio la prueba siguiente, la que fue compartida por los querellantes y la defensa:

I.- Testimonial:

1.- DECLARACIONES DE JOSÉ LUIS VIDAL ESCALONA, quien indicó que viene a declarar en relación a su calidad de oficial investigador, en hechos que dicen relación con el fallecimiento de Manuel Rebolledo Navarrete, hecho ocurrido el 21 de octubre de 2019 en Talcahuano, oportunidad en que la Fiscal de turno solicitó la concurrencia de personal de la brigada porque en sector Higueras denominado sector pesqueras se encontraba el cadáver de una persona de sexo masculino no identificado hasta ese entonces; a raíz de ello les solicitó realizar las diligencias de investigación por cuanto además en la 2 comisaría de Talcahuano había un detenido, que sería un conductor de un vehículo fiscal, de la Armada de Chile, que había atropellado a la víctima; al 21 de octubre de 2019 trabajaba en la brigada de homicidios Concepción de la Policía de Investigaciones, desde hace 9 años en la brigada; recibe llamado de la fiscal Aldana a las 19;55 horas, ante ello se conforma un equipo de trabajo, él estaba de turno junto a la sub inspector Marjorie Salgado y se trasladaron al lugar; para contextualizar, era el tercer día del estallido social por lo tanto no se trasladaban solos por la ruta y es así que fueron varios vehículos, por seguridad, en el camino les informan que el cadáver había sido trasladado al hospital Higueras, por lo que todos se

dirigieron a ese sector y al llegar se distribuyeron las labores y era necesario que se quedara solo el equipo que iba a trabajar el cadáver, por lo tanto junto a la subinspector Salgado, la doctora Carla Aldana, y el equipo del laboratorio se abocaron a trabajar en el hospital Higuera con el cadáver; llegaron allí a las 20:50 horas; el examen del cuerpo se inició a las 21 horas; en el hospital, como encargado turno, le correspondió realizar los registros de todo lo que realizaron allí, la doctora Aldana junto a la sub inspectora salgado revisaron cadáver, esto es, extraer vestimentas y describir lesiones visibles; el cuerpo presentaba diversas erosiones y escoriaciones en todo el cuerpo como lesiones superficiales, pero como lesión principal estaba en el sector de la cabeza, como en la cara donde se apreciaba una fractura maxilar medial hacia la derecha con ausencia incluso de alguna pieza dental; las principales lesiones estaban en el plano superior del tronco, anterior y posterior; la doctora Carla Aldana respecto a la causa posible de muerte, estableció que correspondía a un traumatismo craneo encefálico producto de un accidente tránsito, peatón atropellado; la víctima al momento del examen llevaba una camisa manga larga color celeste, un pantalón oscuro y zapatillas negras; respecto a la identificación del cuerpo, señala que mientras realizaban el examen del cuerpo, otros funcionarios fueron al sitio del suceso en el sector de las pesqueras de Talcahuano, ellos realizaron las coordinaciones para establecer la identidad, se manejaba una identidad probable, el perito en huellas hizo el proceso en forma directa con Registro Civil, arrojando que correspondía a Manuel Rebolledo Navarrete; ese perito es el sub comisario Gustavo Rubilar Sepúlveda del Lacrim; con su equipo acudió el perito Rubilar, fotografía y planimetría forense; fotografía don Rodrigo Figueroa Olivares y planimetría doña Natalia Rodríguez; una vez finalizado el examen del cadáver se dirigieron hacia el principio de ejecución que corresponde al sector de las pesqueras de Talcahuano, específicamente avenida Gran Bretaña 1125; llegaron al sitio suceso cerca de las 23 horas, estaba oscuro, no había iluminación artificial, estaba todo oscuro, se alumbraron con linternas y con vehículos y pudo apreciar que el lugar del atropello correspondía a sitio eriazo, camino de tierra, partes más duras y otras más blandas, con bastante polvo, al costado del sitio eriazo estaba la avenida Gran Bretaña y al lado opuesto estaba la empresa pesquera o frigorífico; la numeración de Gran Bretaña n° 1125 corresponde a frigorífico Pacífico; el lugar estaba resguardado por carabineros, también había personal de la Policía de Investigaciones; en el lugar comenzó la inspección que tiene por finalidad describir el lugar y buscar algún indicio de lo que allí ocurrió, se ubicó en el sitio eriazo un sector

donde había manchas que impresionaban a sangre, que se fijaron mediante GPS, se obtuvieron las fotografías generales del sitio suceso; también tomó conocimiento que personal de Carabineros, que había estado en el lugar antes que ellos, mantenía en su poder unas grabaciones de cámaras de seguridad que corresponde a frigorífico Pacífico, que les fue entregada posteriormente; en el sitio suceso había una calzada con tránsito bidireccional, avenida gran Bretaña; una vez finalizado el trabajo en el lugar fueron hasta la 2° comisaría de Talcahuano, donde estaba detenido el conductor del vehículo militar y en las afueras estaba el camión que conducía; con el equipo de laboratorio, fotografía y planimetría, procedieron a realizar las fijaciones del camión y posteriormente se les hace entrega mediante acta, específicamente al comisario Gabriel Suarez Solar y al comisario Hugo Saravia Ceballos al detenido, acta de entrega a las 23:30 horas; respecto a la persona detenida, era Leonardo Medina Caamaño, la entrega ocurre por instrucción de la fiscal Ana Aldana, para que ellos continúen con el procedimiento y por la eventualidad de poder obtener su declaración voluntaria; cuando se les hace entrega de un detenido por parte de Carabineros, para ellos en ese instante cuenta como detenido para la Policía de Investigaciones, se le dan a conocer sus derechos, entre ellos el derecho a guardar silencio; entregado el detenido se fueron a dependencias de la brigada de homicidios; también fueron otros funcionarios de la armada como testigos; el señor Medina prestó declaración, manifestó su intención de declarar, la tomó el sub comisario Roberto Henríquez Ibacache y él la presencié; el señor Medina primero contextualizó los hechos que rodearon el accidente, que es funcionario Armada de Chile, cabo 1°, que desde el año 2009 desempeñaba funciones en el fuerte O'Higgins en Talcahuano; a raíz de lo que estaba ocurriendo ese día, protestas y algunos desmanes, y el estado de excepción, le correspondió integrar un vehículo de reacción con 18 funcionarios en total, fueron derivados desde el mall Plaza del Trébol donde se emplazaba la base operaciones, el carro estaba cargo del único oficial, el teniente André Ducaud Torres, y su función específica, la del señor Medina, era de conductor del camión militar; a raíz de ello se le envió a realizar funciones a la comuna de Hualpén, allí hubieron manifestaciones y marchas, allí concurrieron de forma normal sin inconvenientes y agrega que cerca de las 18:30 horas el teniente Ducaud recibió una comunicación en el sentido que debían trasladarse a Talcahuano, a los frigoríficos Pacífico que estaban siendo saqueados, tomaron Golondrinas y posteriormente Gran Bretaña, cuando iban llegando, cerca de las 18:50 horas, ve un grupo de 20 a 30 personas que iban saliendo del frigorífico

hacia la población Libertad, que está frente al frigorífico, que a raíz de ello quiso seguirlos en el camión, pero tuvo que desviar su camino de la calzada y subirse a camino de tierra siempre con la vista a este grupo de personas, a estos sujetos que arrancaban hacia la población Libertad, en eso el teniente Ducaud le indica que tenga cuidado porque por su otro costado, por la derecha, venían 3 personas corriendo, observa que dos de ellos pasan hacia a la parte posterior o por la parte posterior del camión, pero uno de ellos pasa por el frente, se tira por el frente, por lo que frena bruscamente, observa que esta persona resbala, el camión se detiene unos metros más adelante, desciende del camión, va hacia la parte posterior, ve a la víctima tendido en el suelo boca abajo, lo da vuelta, le quita una capucha que andaba trayendo, le toma pulso, tenía pulso, solicitan auxilio a carabineros ya una ambulancia que estaban en las cercanías; llega ambulancia, lo atiende y ellos permanecen en el lugar; el señor Medina desempeñaba funciones de conductor del vehículo militar, para ello tenía licencia F; en la cabina del camión solo podían ir el conductor y el copiloto, el teniente Ducaud, atrás iban las otras 16 personas, 4 de ellas de pie en la parte posterior de la cabina, con una visual más completa de lo que ve el conductor; el vehículo es un camión militar pesado, placa 250016, de infantería de marina, no es un vehículo liviano; el señor Medina señala que cuando ve al grupo de personas que salían del frigorífico hacia población libertad quiso seguirlos en el camión, por eso sale de la calzada y sube al camino de tierra; esas personas transitaban desde el frigorífico hacia la población Libertad; cuando el camión frena, dice que ve a la persona que se tiró por frente del camión, que resbala, ahí no lo ve más hasta que el camión se detiene unos metros más adelante, desciende y va a ver a la parte posterior del camión; respecto al registro de cámara de seguridad entregada por carabineros pertenecía a la empresa frigorífico Pacífico, se entregó por carabineros al sub comisario Hugo Saravia, éste lo entregó a comisario Sergio Mendoza Ancacoy, quien hizo un cuadro grafico demostrativo, se lo entrega a él y luego él la remitió a la Fiscalía de Talcahuano; ese cuadro se adjuntó al informe policial que dio cuenta de la detención del señor Medina Caamaño.

Se reproduce disco compacto (evidencia 3): corresponde a la NUE 5504992, iniciada el 21 de octubre de 2019, entregada por personal de carabineros a la Policía de Investigaciones, es un DVD; reconoce contenido imagen, corresponde a la cámara de seguridad que entregó carabineros, la cámara denominada "exterior perimetral

andén”, fecha 21 de octubre de 2019, 18:43:04 horas; 18:43:27 se observa a rasgos generales, es una cámara que está al interior, se ve el estacionamiento, pero en la parte superior de la pantalla se puede apreciar la avenida Gran Bretaña; en el extremo superior izquierdo de la pantalla se puede ver al avenida gran Bretaña, el acceso al frigorífico Pacífico, por gran Bretaña se ven neumáticos, y se ven por lo menos 4 personas, más arriba el sitio eriazo donde ocurrió el hecho y al frente de este sitio eriazo está la población Libertad; 18:43:40, las personas que estaban en el cuadro anterior, 3 de ellos cruzan la calzada y van al acceso hacia el frigorífico Pacífico; 18:44:11, en extremo superior izquierdo, se ven a las 3 personas que estaban en el acceso salen del ángulo de la cámara hacia el interior del frigorífico, también pasa un cuarto y un quinto se queda en sector que indica (árbol) y no ingresa al frigorífico; a las 18:44:12 se observa, en sector superior izquierdo, que ingresa al cuadro de la cámara el camión conducido por el señor Medina Caamaño; 18:44:15 de los 4 que salieron del ángulo de la cámara, 2 de ellos salen corriendo desde el interior, el quinto que se había quedado afuera también corre, o sea, en este cuadro hay 3 personas que van corriendo del acceso y la calzada; 18:44:17, se ve en parte superior izquierda de la pantalla las personas que van saliendo del acceso frigorífico y están cruzando la calzada, el camión militar esquivo los neumáticos y se encuentra de frente con las 3 personas que van corriendo hacia la población Libertad; ese día a esta hora la visibilidad era completa, no había obstáculo de visibilidad hacia el frente; en este cuadro las personas que cruzan la calzada, van corriendo frente al camión: 18:44:19, siempre en extremo superior izquierdo pantalla, el camión avanza unos metros hacia adelante, las personas corren por el sitio de tierra, no en la calzada y el camión está más cerca de ellos; las personas van frente al camión militar; la visibilidad es total en este momento, entre personas que van corriendo y el camión no se observa ningún obstáculo; 18:44:21, el camión militar continua su recorrido, las personas que iban corriendo frente al camión ya están más dispersas, se ve uno al frente; 18:44:22, el camión sigue en el mismo recorrido, una de las personas que van corriendo pasa por el frente del camión, un segundo no alcanza a cruzar y la persona queda más a la derecha, va cruzando frente al camión, se ve que resbala y el camión lo arrolla; 18:44:25, es la misma trayectoria, metros más adelante, se puede ver que la persona que esquivó el camión y a Manuel Rebolledo se encuentra en esta posición; se vuelve a exhibir una parte del video y responde que al momento que aparece el camión se ven 2 personas salir del frigorífico y se suma una que estaba afuera; desde el punto en

que camión abandona la calzada hasta que se detiene, desvía su camino hacia la izquierda, hacia el sitio eriazo, mantiene una trayectoria recta; se observa que el camión frena al momento de arrollar a la víctima; el camión se detiene metros más adelante de donde queda la víctima tendido el suelo, se determinó que fueron 14.2 metros, lo que quedó plasmado en el informe pericial planimétrico; 18:44:24, ya tuvo lugar el atropello, en la calzada de Gran Bretaña se observa que en el mismo trayecto del camión aparece otro vehículo; 18:44:30, este vehículo realiza el mismo movimiento del camión, esquivando la barrera de neumáticos, pero retoma su camino hacia la calzada; 18:44:33, se ve otro vehículo en mismo recorrido y enfrentarse a la misma barrera de neumáticos; 18:44:44, este segundo vehículo realiza el mismo movimiento que el anterior, esquiva los neumáticos y retoma la calzada; 18:44:49, los ocupantes del camión conducido por el señor Medina descienden, se ve a varios, y rodean el lugar donde está la víctima; no se ven personas distintas de los ocupantes del camión; en sí no se pueden distinguir, pero las personas que están allí son las que descienden del camión militar; 18:45:14, se observa por el costado derecho, contrario a la trayectoria del camión militar, a dos motociclistas de carabineros; 18:45:55, en el lugar accidente continua personal de la armada, se ve a carabineros, una ambulancia y se ve que viene un segundo camión militar, que evade neumáticos; 18:46:05, este segundo vehículo militar, una vez que desvía su camino hacia sitio eriazo, una vez que evade, toma giro hacia la izquierda, es evidente que venía a menos velocidad que el camión militar.

Sí, ha dicho que también se tomó declaración a otros integrantes de la patrulla que iban en el camión militar, a todos ellos, en la brigada de homicidios; al teniente André Ducaud, a los 4 funcionarios que iban de pie, los otros que iban sentados no vieron lo que ocurrió; estos 4 funcionarios eran don Juan Solar, José Alegría, Daniel Barría y Luis Oviedo; don Juan Solar indica que va en la parte posterior del camión, de pie, detrás del conductor, podía ver lo mismo que el conductor; la declaración de estos cuatro funcionarios son muy similares, en general señalaban casi lo mismo, con pequeños matices, indicaron que iban llegando por avenida Gran Bretaña, observaron un grupo de personas a lo lejos y el camión desvió su camino hacia la izquierda, hacia un sitio eriazo porque habían barricadas, cuando va en trayecto por el camino de tierra, en línea recta hacia las personas que estaban al fondo dispersándose porque estaban cometiendo saqueos, todos concuerdan en que por el costado derecho, o sea,

desde los frigoríficos Pacifico, ven que van corriendo 3 personas en dirección al recorrido que realiza el camión, dos de ellos se percatan o no alcanzan a tener inconveniente con el camión, pero uno de ellos que pasó por el frente resbala y cae y es atropellado por el camión; José Alegría dice que cuando van por Gran Bretaña, por el camino de tierra que aproximadamente a unos 100 metros se percata que van saliendo del frigorífico hacia la trayectoria del camión; el señor Ducaud respecto al trayecto del camión señala que, en esta parte es particular, porque a diferencia de lo que dice el conductor y el resto de los testigos militares, señala que cuando van en el camino de tierra se percata de la presencia de las tres personas, le alerta al conductor y dice que el conductor realiza maniobras evasivas tendientes a resguardar la identidad de las personas que iban corriendo; dice que su declaración es particular porque ni el imputado ni los testigos señalan estas maniobras evasivas; tampoco esas maniobras se ven en el video, se ve que realiza un trayecto recto.

Respecto a todo lo obrado, todos los antecedentes fueron puestos en conocimiento de la Fiscal Aldana, quien dispuso poner el detenido a disposición del tribunal; hasta ese momento el resultado de la investigación arrojó que el hecho se trataba de un cuasi delito de homicidio, accidente de tránsito, de parte del conductor no se evidenciaba intención de causar la muerte; con ello se refiere a que no haya querido causar la muerte.

Luego de eso le correspondió asistir a dependencias de la empresa frigorífico para obtener registros de otras cámaras, fue el 28 de octubre, el gerente se los entregó, fueron grabados en su disco dura; previo a eso, el mismo día 28 de octubre habían ido al lugar para hacer nueva fijación fotográfica y cuando estaban en proceso de grabación de las imágenes a su disco duro, realizó grabaciones en su celular para ayudar a fijación planimétrica del sitio suceso; una vez finalizada esta diligencia fue al exterior del frigorífico, se ubicó en la portería, donde tienen las pantallas de las cámaras en tiempo real, entonces teniendo la pantalla en tiempo real y él las grabaciones en su celular pidió a un funcionario que se ubique en el lugar del atropello y viendo la cámara en tiempo real y en el celular la grabación del hecho, fue guiándolo hasta el lugar donde ocurrió el accidente y el lugar donde se detuvo el camión; a raíz de esa diligencia el perito planimétrico pudo realizar la fijación y mediciones de donde fue el accidente y cuántos metros se desplazó el camión militar hasta detener su recorrido; a raíz de eso la perito fotógrafa hizo la fijación del sitio del suceso;

posterior a eso, teniendo en su poder las cámaras las revisó y se hizo un cuadro gráfico demostrativo que fue remitido a la Fiscalía

También se tomó declaración a los padres de la víctima, a los guardias de seguridad de la empresa otro guardia de otra empresa que entregó un video; y a una de las personas que se veía corriendo junto a la víctima.

Sí, el 28 de octubre fue al lugar con las peritos Irina Casanova y Karina Cabezas, fotógrafa y planimétrico, las que realizaron sus fijaciones conforme a lo que podían ver y lo señalado por él en cuanto al lugar de ocurrencia; además el día del hecho el punto fue fijado con coordenadas GPS.

Respecto a los registros de video, se los entregó el gerente general de frigorífico Pacífico, don Joaquín del Campo Sanfour, los pasó a su disco duro y luego a un soporte; estos registros procedían de las cámaras de seguridad de frigoríficos el Pacífico, orientadas hacia el exterior captaban parte de la empresa, la calzada y el sitio eriazo donde ocurrió el hecho; se entregaron 12 registros al Ministerio Público; sí, esos registros los grabó en un disco; ese disco, de su propiedad, lo traspasó a otro soporte, un dvd, se le asignó NUE y fue remitido a la Fiscalía de Talcahuano.

Se exhibe evidencia 7 y señala que corresponde a NUE 5952230-2 levantada el 28 de octubre de 2019 y contiene 12 archivos de video, es un DVD, cámaras Frigorífico Pacífico: la imagen específicamente corresponde a la cámara de acceso portería, corresponde al archivo 2 (cámara 2); de los archivos que le entregó el gerente del frigorífico, al analizarlos, solo 5 de ellos contenían interés criminalístico, a modo de resumen se puede ver que el 21 de octubre de 2019 a las 18:29 horas personas que vienen de la población Libertad van en dirección al frigorífico, pasan por el acceso, intentan forzar portón de acceso, de forma coordinada, muy rápido, algunos ingresaron con vehículos, con herramientas como napoleón, unos se dirigieron a la calzada y ubicaron neumáticos para obstruir el paso de vehículos; eso ocurrió a las 18:37 horas y a esa hora ya la casi totalidad de las personas habían abandonado el lugar, por una especie de falsas alarmas de algún vehículo militar, da la impresión, porque las personas salen rápidamente, huyen, vuelven a ingresar, vuelven a huir; a las 18:37 horas sólo quedaban 2 rezagados; a las 18:44 horas se puede ver a 3 personas que vienen desde la población Libertad, entre ellos la víctima, ingresa uno, luego la víctima, y un tercero, traspasan el portón que en ese momento ya estaba

abierto, unos metros al sector de estacionamiento, un cuarto que queda en la línea acceso de portón y un quinto en las afueras del frigorífico, da la impresión que hace funciones de vigilante, hasta el momento en que alguien grita, pudo ser que venía el camión militar o la víctima se percató del camión, pero llega un momento en que salen corriendo desde los estacionamientos del frigorífico, pasan por el acceso y cruzan la calzada, en ese momento por el costado izquierdo por avenida Gran Bretaña se ve el camión militar que viene, se ven neumáticos, camión desvía su trayectoria por la calzada hacia el sitio eriazo de tierra y ambos van en una misma dirección hasta que un punto en que sus trayectorias se cruzan, la víctima pasa frente al camión, resbala y es arrollado por el camión militar.

Se exhibe registro de cámara 2 acceso portería; 21 de octubre de 2019: 18:25:31; 18:28:58 horas hasta 18:31:30, señala que se pueda ver que desde 18:29 horas desde sitio eriazo viene gran cantidad de personas, unos llevan neumáticos, otros pasan por el acceso al frigorífico, se ve a la mitad izquierda pantalla la garita de guardias, las personas escalan la reja, llegan a la garita y sacan a los guardias, en imagen congelada se ve a una persona de rojo y otra de negro, estos son los guardias; se ve acceso de vehículos menores; 18:35:58 a 18:38:40, se observa el guardia afuera de la garita (rojo) en el acceso frigorífico no hay personas, en parte superior, sitio eriazo bien arriba, se ve un grupo de personas; entre ambos tiempos, de todas las personas que salieron se ve un rezagado, pero nadie más entró al frigorífico; 18:43:20 a 18:43:34, vienen desde la población Libertad, atraviesan calzada y se encuentran en acceso a frigorífico frente a la caseta de los guardias, se ven 2 personas, antes había pasado una hacia adentro, la que está con polerón azul, pantalón oscuro y zapatillas oscuras es Manuel Rebolledo Navarrete que va haciendo ingreso al frigorífico, incluso pasando por frente a la garita le dice algunas palabras al guardia; afirma que es Navarrete por las vestimentas, al hacer examen en el hospital la víctima tenía una camisa manga larga celeste, pantalón oscuro, zapatillas oscuras, calcetas blancas; estas 3 personas ingresan a las 18:43:34 horas; entre 18:38 y fracción (cuando personas se van) hasta que ingresa Navarrete y 2 más, no vio a nadie más ingresar; la persona con chaqueta roja y mochila negra es uno de los guardias de la empresa, son las 18:43:45, también se observa a una cuarta persona en el acceso al frigorífico; 18:43:59 se observa que en el acceso al frigorífico, van saliendo del lugar 2 personas, entre ellos el que va atrás es Manuel Rebolledo, en la

parte superior se ve a la persona que parece hace labores de seguridad también emprende huida; en este momento los guardias estaban en acceso vehicular de la empresa, se ven las sombras, es un sector cerrado con rejas; 18:44:06 se observa que las 2 personas que salen del frigorífico y el que estaba afuera corren juntas en dirección hacia la población Libertad, cruzan por la calzada y por el costado izquierdo hacia la derecha se ve ya el camión militar que va por el sitio de tierra; Manuel Rebolledo y las otras 2 personas corren desde frigorífico hacia la población Libertad, donde tenía su domicilio; para llegar a su domicilio desde el frigorífico Navarrete tenía que simplemente cruzar un sitio erizado de tierra; Manuel Rebolledo y sus acompañantes cuando va ingresando hay un momento que hace un giro de cabeza y la vista apunta hacia sector donde aparece camión militar por avenida gran Bretaña, hizo ese giro al ver el camión o porque alguien gritó que venía, entonces inmediatamente giran y salen corriendo hacia el exterior.

Se exhibe cámara 3 acceso camiones de frigorífico Pacífico; en la parte superior se ve el acceso portería, la garita de los guardias donde estaba la cámara vista anteriormente; esta cámara está más al interior de la primera, de la garita y captura lo mismo, pero con más perspectiva hacia el fondo; 18:29:06 a 18:32:06 (3 minutos), lo que habíamos visto en mayor ángulo, a partir 18:29 personas que estaban en sitio erizado en forma coordinada o al mismo tiempo se dirigen al acceso frigorífico Pacífico, forzaron portón, ingresan, ingresan vehículos, personas, hombres y mujeres, rostro cubierto y descubierto, otras que permanecen en las afueras, otros que van a poner los neumáticos en el exterior, también se observa el sitio erizado y al fondo las casas de la población Libertad; se ve en las cámaras cuando están forzando portón de acceso, se ve que una de las personas ingresa con un napoleón, herramienta que sirve para cortar candados, puede presumir que de esta forma lo abrieron, pero no lo vio; 18:35:59 a 18:38:59: se observa que las personas que habían ingresado al frigorífico salen todas del lugar hacia el sitio erizado; luego de ello no ingresan más personas al frigorífico, queda el portón de acceso abierto y los guardias en su posición; a las 18:44 hay nuevo ingreso de personas; 18:43:10 a 18:43:56, se observa que han ingresado tres personas, uno , un segundo, hasta ingresar Manuel Rebolledo, que avanza unos metros desde el portón acceso; indica a Manuel Rebolledo; se puede observar en lado superior izquierdo pantalla se ve avenida Gran Bretaña y por ese costado entra en escena el camión militar; 18:43:55, Manuel Rebolledo traspasa acceso portón que

estaba abierto, cuando va avanzando va asomando el camión militar, en un momento bruscamente se detiene, se da vuelta y sale corriendo pro el acceso; en este cuadro Manuel va en dirección, todavía, hacia interior frigorífico; dijo que la huida de Rebolledo pudo obedecer a que alguien haya gritado que venía vehículo militar o policial o que se haya percatado él que venía este camión militar; la visibilidad desde el punto donde estaba Rebolledo hacia el lugar desde donde aparece el camión militar es completa; Manuel Rebolledo hasta el momento en que aparece el camión no hace nada; hasta ese momento habían ingresado 3 personas al frigorífico, con Manuel Rebolledo; 18:44:02 se observa que Manuel Rebolledo se gira y comienza a correr hacia el exterior, el otro también, también el que estaba afuera y se dirigen hacia sitio eriazó en dirección población Libertad, el de la derecha es Manuel Rebolledo; están frente al camión; la visibilidad entre el camión y Manuel Rebolledo no tiene obstáculo; en este cuadro el camión, respecto a la calzada, no aprecia bien; se reproduce nuevamente: 18:43:54, el camión iba por la calzada; 18:44:03, estaba en el camino de tierra; 18:44:02, el camión está en la calzada de Gran Bretaña, misma posición que Manuel Rebolledo y sus acompañantes; 18:44:11, se observa que las 3 personas que iban corriendo desde el frigorífico cruzan la calzada, camión toma sitio eriazó (se levanta polvo) arrolla finalmente a Manuel Navarrete; la trayectoria del camión una vez que sale de la calzada y toma el sitio eriazó es línea recta; 18:44:54, desde 18:44:11 a 18:44:54, por la misma calzada y mismo sentido se observa que pasan otros vehículos que al enfrentar los neumáticos que estaban en gran Bretaña, pasan por un costado los esquivan y retoman la calzada; entre 18:44:00 y 18:44:08 horas, no se observa a ninguna persona salir del frigorífico; sí habían otros rezagados que salieron después de eso; 18:43:42 a 18:44:11, se ve una sola persona huir desde el frigorífico pacífico; en este tramo cuando la víctima es arrollada por el camión militar, queda en el suelo, el conductor lo va a revisar, le toma el pulso, el resto de los funcionarnos lo rodean; cuando la víctima huye del frigorífico va con 2 personas (uno estaba afuera), los 3 juntos van corriendo; entre que los 3 corren y Manuel Rebolledo es arrollado, sólo se observa una persona salir del frigorífico, que parece que fue cuando el atropello ya se había producido; 18:44:37 entre las 18:44:11 y 18:44:37, los tripulantes del vehículo militar descienden y rodean a la víctima; además de ellos no se observan más personas.

Tercer registro: archivo de video 17, contenedor de Golfish;_aquí está la garita de los guardias, una especie de pasillo más al fondo, captura en menor dimensión que la cámara anterior: 18:43:50 a 18:44:11 se observa a Manuel Rebolledo cuando va ingresando a frigorífico Pacífico; 18:44:22, se ve ingresando a Manuel Rebolledo, se da vuelta y sale corriendo desde el lugar, junto a sus dos acompañantes, cuando cruzan la calzada y pasa el camión por camino de tierra (se ve polvareda que levanta).

Cuarto registro video: cámara 19 portería acceso vehicular frigorífico Pacífico: se observa que son 18:30:27, se ve portón acceso al patio de camiones, la garita de guardias, el acceso desde avenida Gran Bretaña, la avenida Gran Bretaña, los cierres perimetrales de la empresa, se ven personas en el acceso y otras ubicando neumáticos en la calzada: 18:30:27 a 18:32:17 (2 minutos), se observa que desde el sitio eriazo, población Libertad, al frigorífico llegan gran cantidad de personas, abren portón acceso, ingresan vehículos, los guardias son sacados de la garita y quedan en sector estacionamiento de vehículos livianos, en avenida Gran Bretaña algunos ponen neumáticos, prenden fuego pero no logran prenderlo, se ve ingresar una camioneta personas; 18:33:59 a 18:34:59, se observa una gran cantidad de personas que ingresa a sector estacionamiento frigorífico, los guardias están afuera de la garita, en gran Bretaña se observa que pasan vehículos por la calzada pese a los neumáticos, una de las personas se percata y reubica los neumáticos; 18:43:35, por el acceso se acercan 3 personas, una ingresa, ingresa la segunda y en el acceso portón peatonal; en este tramo pasan 3 personas, una de ellas Manuel Rebolledo, otros 2 están fuera de la imagen, un cuarto en el acceso y el quinto que hace las veces de vigilante; este último se llama Marcelo Vivanco Jara, a quien posteriormente entrevistó; Manuel Rebolledo se ve aquí (en estacionamiento), cuando va pasando le habla a los guardias, luego estando en estacionamiento se gira y se devuelve y sale desde el frigorífico junto a sus acompañantes; son dos guardias, don Julio Mesa y don Matías Lara, se encuentran en estacionamiento vehículos livianos; desde la posición de la víctima y el camión militar, hay dos cierres perimetrales pero ambos son de material que permite visibilidad en uno y otro sentido; entrevistó a los dos guardias en fechas distintas, a don Julio el 29 de noviembre y a Matías Lara en octubre de 2020; ellos manifiestan que estando en este sector (estacionamiento) escuchan quien alguien dice "vienen los milicos", entonces ven salir a las personas; uno ve pasar el camión, el otro no, señalan que el camión y las personas se cruzan en un punto, uno pasa por el frente del camión

y el camión lo arrolla; respecto del grito de que “vienen los milicos”, no saben quién lo realizó; 18:44:10 a 18:44:16, se observa a las 3 personas que van corriendo hacia afuera del frigorífico, muy juntos, se ve el camión militar cercano a los neumáticos en la calzada y se ve a los guardáis de seguridad, con visibilidad completa hacia el exterior; el testigo Vivanco en este cuadro se encuentra al lado poste (a la derecha pantalla); las personas, Manuel Rebolledo va hacia la derecha, en este cuadro no se logra apreciar en qué parte va Vivanco, pero después en la imagen se ve que detiene un poco su recorrido y pasa por detrás del camión; Rebolledo es el que va a la derecha del observador, en la calzada de Gran Bretaña; el camión militar está en avenida gran Bretaña, antes de los neumáticos que están en la calzada, Manuel Rebolledo está al frente del camión; la visibilidad entre el camión y Navarrete no tiene obstáculos; 18:44:16 a 18:44:22: los 3 personas, incluida la víctima, cruzan gran Bretaña, llegan y empiezan a correr por el sitio eriazo, el camión se sale de la calzada, sube al sitio eriazo y va por este lugar en la misma dirección que van las personas corriendo; por la misma avenida Gran Bretaña, en mismo sentido, se ve que pasan 2 vehículos livianos, desvían su trayectoria por los neumáticos y retoman la calzada; también se ve salir a otras 2 personas y también a los guardias; se exhibe otra imagen y señala que se observa un segundo camión militar que también esquivo neumáticos desvía su camino desde la calzada al sitio eriazo a menor velocidad, no hace trayectoria en línea recta, sino que gira a la izquierda y toma posición al lado del otro camión militar; después no se observa que huyan más personas desde el frigorífico.

Quinto video punto 7: cámara 20, andén 5 al 11 exterior: se ve el acceso al frigorífico, está la garita, y la cámara está ubicada en el otro costado de los estacionamientos, es otro ángulo; 18:43:29, se ve que vienen del sitio eriazo las personas indicadas en compañía de la víctima Manuel Rebolledo pasando por el acceso hacia el frigorífico, la caseta de los guardias, el sector donde se ubica la quinta persona que hace de vigilante, se ve venir el camión militar, las 3 personas que huyen cruzan la calzada, una por delante, una no alcanza que es la que pasa por detrás y Manuel Rebolledo es arrollado por el camión militar, inmediatamente se ven dos vehículos livianos que esquivan por la calzada de Gran Bretaña los neumáticos y retoman su recorrido por la misma calzada; también se observa que desde el camión militar, una vez que se detuvo descenden los funcionarios de la armada a prestar auxilio a la víctima, no se observan otras personas a su alrededor, solicitan auxilio a

carabineros y a la ambulancia que estaba hacia la derecha, no se aprecia en este registro, pero llegan al minuto después; se ve llegar a la ambulancia y carabineros; se ve luego otro vehículo militar que llega al lugar.

También se confeccionó un cuadro gráfico demostrativo que se adjuntó a informe policial remitido a la Fiscalía de Talcahuano, las que se exhiben: 1, toma cámara 2 acceso portería de 21 de octubre de 2019 a las 18:25:10; 2, de la misma cámara donde se puede apreciar que son 18:29:00, no hay nadie en sector frigoríficos; 3, acercamiento anterior donde se capta la avenida gran Bretaña, parte sitio eriazó, parte superior izquierda algunas personas que se van acercando al frigorífico; 4, 18:29:22 y a una cantidad no menor de personas va en dirección al frigorífico, uno incluso va rodando un neumático que luego se deposita en avenida Gran Bretaña; 5, 18:29:31, se ve de mejor forma la pesaron que va rodando el neumático y otros que vienen desde la población Libertad; 6, 18:29:46, otra persona que también va rodando un neumático hacia calzada gran Bretaña; 7, 18:30:00, costado izquierdo se ven personas que siguen rodando neumáticos y personas que van a ingresar al frigorífico, se ve también un vehículo en la misma dirección; 8, 18:30:10 se puede apreciar en sector acceso frigorífico, antes portón, frente a garita que ingresan personas, uno con elemento contundente, otro con un napoleón; 9, 18:30:12, se aprecia de mejor forma estas dos personas con elementos en sus manos; fotos 10 y 11, acercamientos de estas dos personas; 12, 18:30:23, se ven más personas ingresando a sector acceso patio camiones, a rostro cubierto; 13, 14, 15 y 16, son 4 acercamientos que personas que van ingresando, a rostro cubierto; 17, 18:30:58, personas que van a ingresar al frigorífico, se ve a 2 personas que se dirigen hacia garita guardias; 18, imagen más avanzada de la anterior, los 2 sujetos que llegan a puerta acceso de la garita; 19, se ve cuando sale un guardia, con chaqueta roja, por la solicitud de los dos sujetos; 20, los dos guardias van bajando la escalera, uno de rojo y otro con ropa oscura, hacia estacionamiento vehículos livianos; esto fue a las 18:31:13; 21, los guardias quedan en ese sector viendo lo que ocurría, se ve un camión tres cuartos con dos personas, ingresando al frigorífico; 22, 18:31:54, otro vehículo ingresando; 23, 18:32:10, otro vehículo ingresando al lugar; 24, 18:32:32, lo mismo; 25, 18:32:32, lo mismo; 26, lo mismo, un vehículo con maletero abierto; 27, 18:43:26, se aprecia que uno de los guardias está abajo garita y aparece un primer sujeto en parte superior, de oscuro, en acceso al frigorífico, más arriba se aprecian otras 2 personas, son las 18:43:26; el

ingreso y salida masiva de personas comenzó a las 18:29 y a las 18:37 ya todos habían salido, salvo 2 rezagados; 28 y 29: la de la izquierda es un acercamiento de la primera persona que ingresa después que todos habían salido, en la segunda un guardia y abajo a dos personas, entre ellos el de azul, jockey y polerón rojo al parecer en parte superior es Manuel Rebolledo; dice que es Manuel Rebolledo por las vestimentas, que son las mismas que tenía el cadáver; 30, acercamiento de Manuel Rebolledo, con rostro descubierto; 31, 18:43:58, se aprecia a Manuel Rebolledo cuando va corriendo hacia el exterior y la persona que se adelante se la que había quedado en el portón, corren desde frigorífico hacia el exterior, en dirección población libertad; el tercer sujeto, testigo Vivanco, está en el cuerpo más alejado de la ventana garita, extremo superior tercer cuerpo ventana; 32, 18:44:05, se ve cuando va pasando el camión militar por avenida Gran Bretaña, guardias en sector estacionamiento vehículos livianos; en la parte arriba se ve camión militar por sitio eriaz, levantando polvo; de acuerdo a esta imagen no se ve a nadie más huir desde el frigorífico; foto 33, 18:44:08, indica que ahí va Manuel Rebolledo; fotografías 34, 35, 36, 37 y 38: 18:44:16, lugar donde va el camión militar, cuando la patrulla detienen su recorrido, las de abajo son acercamientos, se ve cuando descienden los funcionarios de la armada; en la otra se ve la ambulancia y en la última un acercamiento de la ambulancia; 39: captura de la cámara 3, acceso camiones, donde 18:27:28 se puede apreciar que en sector no habían personas todavía, salvo parte arriba donde se ve un poquito de personas, pero nada ha ocurrido todavía; 40, 41 y 42: 18:28:08, acercamiento que muestra parte del sitio eriaz donde se ve un grupo de personas; en la del medio se ve ese grupo un poco más disperso, más cercano o en dirección al frigorífico; y la otra ya la dispersión en mayores dimensiones de las personas, se ve que va rodando un neumático por la calzada; 43, 44: la superior 18:30:35, cámara 3, se aprecia en parte del medio inferior, están forzando, arriba en sitio eriaz se ven vehículos que luego ingresan al frigorífico y en costado izquierdo las llamas de neumáticos; ese fuego no prosperó, no se prenden los neumáticos; 45, 18:31:29, portón acceso forzado del frigorífico, personas que ya ingresaron al sector de patio, hacia arriba se ven gran cantidad de vehículos, personas vienen desde sitio eriaz hacia el frigorífico; 46, 47, 48, 49 y 50; 18:43:55 se aprecia la imagen anterior pero ahora con pocas personas, la más cercana al frigorífico es Manuel Rebolledo cuando se percata de la presencia del camión militar y emprende huida; en la siguiente avance fotografía personas van hacia la calzada y costado izquierdo se ve

camión militar; 48, la otra acercamiento camión cuando personas van cruzando calzada; 49, las 3 personas incluida Manuel Rebolledo va cruzando calzada; 50, no recuerda pero es lugar cercano a donde cae la víctima al ser atropellada; 51 y 52: 18:44:05 se ve en mitad derecha imagen camión que va por sitio eriaz, al frente camión las 3 personas corriendo; la otra es acercamiento de al anterior, se ve camión a un costado y al personas corriendo frente al camión militar; 53 y 54, la primera 18:44:07 se aprecia el camión militar ya cercano a arrollar a la víctima, la víctima en ese momento tropieza, levanta polvo y al imagen de abajo es acercamiento de al anterior; 55y 56: 18:44:12 se aprecia cuando el camión arrolla a Manuel Rebolledo y al de abajo cuando llega la ambulancia a las 18:45:18; 57, cámara 17, 18:54:11 ángulo más distante, mitad izquierda inferior el acceso garita en el momento en que Manuel Rebolledo se percata del camión militar y emprende huida al exterior; 58, acercamiento imagen anterior, mitad izquierda imagen se ve a Manuel Rebolledo corriendo hacia afuera, también se ve el sujeto que lo acompaña y también a la tercera persona quien está en la calzada de gran Bretaña; 59, cámara 19, acceso vehicular, 18:30:24, personas poniendo neumáticos en calzada y otras corren a portón acceso para forzarlo; 60, continuación imagen anterior, neumáticos y acceso portón camiones se agolpan personas para forzarlo; 61, lo mismo, los neumáticos ya sin fuego, los guardias están descendiendo de la garita y las personas se agrupan en sector de la puerta acceso vehicular; 62, momento en que logran forzar portón, lo abren y las personas comienzan a ingresar al frigorífico; 63, personas comienza a correr hacia interior frigorífico; 64, 18:34:51, portón abierto, personas en acceso, guardias en estacionamiento vehículos livianos, algunos vehículos; 65 y 66, neumáticos en la calzada de gran Bretaña, vehículos pasan por el costado, una persona que reubica neumáticos para impedir paso vehicular; 67, 18:44:10, momento en que la víctima se percata de presencia del vehículo militar, Marcelo Vivanco afuera; 68, 18:44:18, Manuel Rebolledo y otras 2 personas ya salieron del acceso frigorífico, van sobre la calzada, el camión militar ya desvió su camino de la calzada hacia sitio eriaz y las personas van frente al camión; 69 y 70, 18:44:15 aprecia la persona Marcelo Vivanco, a Manuel Rebolledo y la otra persona; la otra imagen es la misma pero ampliada, se ve a Manuel Rebolledo y el otro corriendo y a Vivanco que empieza a correr; 71, 18:44:20, parte inferior imagen el camión militar por el sitio eriaz, las 3 personas corriendo un poco más dispersos; 72, acercamiento de la anterior, claramente se ve el camión y las 3 personas corriendo, en sitio eriaz, frente

a frigorífico; 73, se ve cuando pasa el camión en sitio eriazo, se ve estela de polvo y al frente se ve a una de las personas que va corriendo; 74, 75, 76 y 77, acercamientos de las fotografías que se diferencia anterior por milisegundos, se ve camión por parte polvorienta, se ve pequeña estela polvo en el suelo que se momento en que Manuel Rebolledo resbala, en la segunda imagen se ve esa estela un poco más grande, en la inferior izquierda más grande todavía, cuando va cayendo y en la cuarta, cuando Manuel Rebolledo está en el suelo, instantes previos en que el camión lo arrolle; 78, 79, 80 y 81, continuación imágenes anteriores, la primera Manuel Rebolledo en el suelo; la siguiente camión más cerca de la víctima; en la siguiente cuando el camión lo arrolla, el testigo Manuel Vivanco se ve quien se detiene antes y no alcanza cruzar; y en la última cuando el camión arrolla a Manuel y el testigo se aleja del sector, se le ve pasar por detrás camión.

Las fijaciones fotográficas y planimétricas efectuadas por las peritos Casanova y Cabezas fueron remitidas a la Fiscalía de Talcahuano

Se exhiben fotografías punto 11 del auto de apertura: 1, es la avenida Gran Bretaña, sentido en que va el camión militar, al costado izquierdo se ve a la derecha los frigoríficos en color azul, aquí no se alcanza a ver la población Libertad; 2, calzada avenida gran Bretaña, a modo grafico se ubicaron figuras simulando los neumáticos; tomada a nivel de suelo igual que la imagen anterior; 3, avenida Gran Bretaña, se ven más de cerca las figuras que simulan neumáticos, a la izquierda se ve sector de tierra, torres de alta tensión; sobre el sitio eriazo se observan huellas de vehículos, aún no se ve la población libertad; la trayectoria camión militar, por avenida Gran Bretaña, se desvía a la izquierda, leve giro y continua en línea recta; 4, sitio eriazo que está frente a los frigoríficos, a la izquierda de la foto; esta es una fotografía del área de interés, sitio eriazo, terreno irregular (el día que se tomó había llovido), es el lugar del atropello; en la fotografía el camión se desplaza desde extremo inferior hacia el medio y Manuel Rebolledo desde costado derecho a la izquierda; 5, aquí la perito señaló con una flecha el lugar del atropello, punto que se determinó teniendo como referencia la cámara de video, fijando la misma posición que se ve en las cámaras video; 6, tomada desde sitio eriazo, a ras suelo, se ve lado contrario al que apuntan las cámaras, se ve el frigorífico Pacífico, la garita de los guardias (flecha lado izquierdo indica la ubicación de la cámara y la del lado derecho la garita); la trayectoria camión era de derecha a izquierda en la fotografía.

Respecto a las diligencias efectuadas en el Hospital Higueras de Talcahuano, también se registran fotografías; también fue al lugar de principio de ejecución y en la segunda comisaría de Carabineros de Talcahuano; también se hicieron fijaciones fotográficas.

Se exhiben fotografías punto 1: 1, cadáver de Manuel Rebolledo Navarrete, tomada el 21 de octubre en el hospital Higueras de Talcahuano, tendido en una camilla, de cubito dorsal, vestimentas abiertas en parte arriba, una camisa celeste, viste pantalón oscuro, calcetas blancas y zapatillas oscuras; 2, imagen referencial del sitio suceso, porque cuando acudieron al lugar ya era de noche; 3, lugar en sitio eriazo, mancha encontrada por Carabineros y Policía de Investigaciones, fijado como lugar de atropello, frente al frigorífico en el sitio eriazo; 4, camión militar conducido por el acusado, patente CIM-250016, estacionado en la comisaría de Talcahuano.

Se exhiben fotografías punto 10: 1, sitio eriazo donde ocurrió el atropello, tomada de noche, sin iluminación, se tomó con ayuda de iluminación de vehículos, se ve parte del suelo de tierra y algunas huellas de vehículo; 2, mancha que impresiona a sangre, lugar donde cayó la víctima, con testigo métrico; 3, camión militar, tomado desde el costado izquierdo; 4, tomada desde dentro del camión militar, en la posición del conductor, a la altura de lo que éste veía; 5, misma posición de imagen anterior, pero la cámara girada un poco a la derecha; 6, tomada desde posición del copiloto, 7, imagen frontal, hacia afuera, desde la posición del copiloto; 8, parte carrocería del camión, donde van sentados los funcionarios a los costados y también de pie; sí, dijo que 4 funcionarios iban de pie en el camión, parados en asientos desde abajo hacia arriba; 9, tomada desde la carrocería del camión, desde posición donde van de pie los funcionarios de la armada, detrás del conductor; 10, misma posición imagen anterior, pero girado un poco a la derecha

Sí, ha señalado que tomó declaraciones a otras personas, como el señor André Ducaud, que es el oficial a cargo de la patrulla militar, en ese entonces era teniente segundo e iba como copiloto en el camión, era la persona de mayor jerarquía en el camión; la primera declaración fue el 22 de octubre de 2019 y la segunda, por instrucción de la fiscalía fue el 10 de marzo de 2020, si no se equivoca; la Fiscalía solicita tomarle nueva declaración y viene con un cuestionario; a modo general, en esta segunda declaración el teniente Ducaud nuevamente manifiesta esta particularidad manifestada en la primera declaración y que son hechos que no se

advierten en las cámaras, esto porque el señor Ducaud se mantiene en que cuando se percata de la presencia de las tres personas que van saliendo del frigorífico, le avisa al conductor lo que está ocurriendo, menciona que el conductor camión realiza maniobras evasivas con la finalidad de evitar el accidente, lo que no se aprecia en ningún momento en los videos, apareciendo que el camión siempre se mantuvo en línea recta en el sitio eriazo; según el señor Ducaud estas maniobras evasivas habrían consistido en girar el volante del camión; en relación a las instrucciones del resguardo orden público y porqué tenía importancia este sector de las pesqueras o frigoríficos de Talcahuano, es porque al otro lado de ese cerro estaba ubicado el hospital Higuera, estaban muy atentos a que no se produjera algún incendio porque estas empresas podían tener elementos inflamables; en caso de detener a alguna persona debían entregarla a carabineros; en cuanto a si la patrulla detuvo o no a alguna persona en el sector, responde que no detuvo a nadie.

También tomó declaración a los padres del fallecido, a los guardias del frigorífico, a uno de los acompañantes de la víctima al momento del accidente; respecto a los padres de Manuel Rebolledo, su declaración es prácticamente idéntica, dicen que esa tarde ambos estaban toando once en su domicilio, ubicado en la población Libertad, de repente suena el teléfono, llama una sobrina del padre y dice que al parecer habían atropellado a Manuel Rebolledo hijo, indica el lugar, el padre le dice a su pareja y van al lugar, la mamá llega primero porque el padre tiene problemas de movilidad, pero el cuerpo ya había sido trasladado al hospital van hasta allí y les dicen que su hijo había fallecido.

Los guardias eran don Julio Meza y Matías Lara; de sus declaraciones, el señor Meza dice que ese día iniciaba su turno a las 19:30 horas, pero llegó antes por el toque de queda para dar tiempo a su colega; don Julio dice que estando en la garita se percata que en las afueras del frigorífico se estaba agrupando una cantidad de personas, dice que el día anterior habían intentado entrar al frigorífico, por lo que sabía lo que podía pasar; dice que ve cuando ingresan las personas, ve cuando ponen neumáticos en Gran Bretaña, a las personas tratando de forzar las vías de acceso, que suben a la garita y los obligan a salir del lugar y se ubican en estacionamiento vehículos menores; en cuanto al momento del accidente, tiene completa visual, dice que ve corriendo a las personas, ve el camión, que la víctima se cruza por delante del camión y el camión lo atropella; el señor Lara señala más o menos lo mismo, pero dice

que no se percata cuando se asoma el camión sino que escucha que es un camión, que ve cuando las personas van corriendo del interior del frigorífico, cruza uno de ellos frente al camión y este lo arrolla; dice que no se percató que personal militar le dijera algo a las personas; respecto a la trayectoria del camión, el señor Lara dice que el camión toma sitio eriazo, siempre lo ve en una sola trayectoria.

Cristian Pérez es un guardia de otra empresa que le hizo entrega de unas grabaciones que mantenía en su celular; fue al domicilio del señor Pérez, hizo un acta, el señor Pérez le envió videos por WhatsApp.

Se exhibe video, punto 40, contenido en disco compacto, proveniente de video enviado por Cristian Pérez: NUE 3134205 iniciada el 14 de octubre de 2020 a las 11 horas, es un video enviado por don Cristian Pérez, se ve avenida Gran Bretaña, se ve al fondo el sitio eriazo, el camión militar y personas; aquí el camión ya había arrollado a la víctima, se ve que descienden los funcionarios de la armada, otros piden ayuda a carabineros; aparte de funcionarios de la armada y carabineros, no se ven otras personas.

Interrogado por la Defensa, señaló respecto del informe de 22 de octubre de 2019, que presencié la declaración del señor Medina; sí, éste le dijo que vio alrededor de 20 a 30 personas saliendo del frigorífico, que en un momento André Ducaud le dice que vienen 3 personas; según lo que éste dice, habían dos grupos de personas; sí, también declaró Andre Ducaud y éste dice que esas personas estaban en la población libertad; sí, dijo que según los videos ese día desde las 18:38 horas había salido la gente masivamente del frigorífico e iban hacia la población libertad; en el primer video exhibido no recuerda si se ven personas al fondo de la población Libertad, pero si las hay es una cantidad muy menor; se exhibe video minuto 18:40:32: sí, al fondo costado derecho se ve gente; se ve la población libertad, pero no toda obviamente; la verdad ve alrededor de 3 a 4 personas, pero no ve bien el costado derecho del monitor; sí, el señor Ducaud dijo que esas personas estaban a unos 200 metros; sí, el cabo Medina dice que dirige su vista hacia esa gente del fondo y luego Ducaud le habla y le señala estas 3 otras personas; respecto al primer informe de 22 de octubre de 2019, sí, realiza diversas diligencias, como entrevista al acusado, revisa el sitio del suceso, se consideran entrevistas a Juan Solar Rebolledo, a André Ducaud; también contempla a José Ignacio Alegría Muñoz; respecto de los resultados, en el informe señala que el fallecido huye de las instalaciones de la empresa; sí, señala

que corre en diagonal a la trayectoria del camión, pasa por el frente del camión, pierde el equilibrio, cae hacia atrás, en el recorrido del vehículo, en la línea recta que llevaba, siendo arrollado por este y auxiliado en forma inmediata y su conclusión o resultado es que no advierte intencionalidad por parte del conductor del vehículo ni indicio de abandonar el lugar; sí, realizó un segundo informe, de 5 de diciembre de 2019, allí se entrevista con el gerente de la pesquera, don Joaquín del Campo, quien le entrega todos los videos que se han exhibido; en este informe además entrevista al señor Julio Meza Sanhueza; sí, el señor Meza dijo que corrieron hacia la dirección donde iba el camión, que hasta el momento en que se cruzan por delante del camión se resbaló y cayó al suelo; y le dijo que ve que el camión intentó frenar pero estaba muy encima; también entrevistó al señor Lara; sí, respecto de su conclusión ratifica lo concluido en el informe policial de 22 de octubre de 2019, en el sentido de no advertir intencionalidad por parte del vehículo militar en el accidente de tránsito con resultado de muerte de Manuel Rebolledo; si, el señor Ducaud señala que se desvían por la barricada; sí, el señor Ducaud dijo que estacionar en este sitio eriazo era el mejor lugar para hacer cobertura de las pesqueras; sí, esas fueron las dos razones dadas por Ducaud para desviar el recorrido del camión; sí, estaban en horario de toque de queda; sí, el señor Ducaud dijo que fueron al lugar porque había saqueos; sí, el camión militar tenía una función distinta a los otros vehículos que retornaban a la calzada que era desplegar las fuerzas para impedir los saqueos; el señor Ducaud dijo que tenía instrucciones de detener personas en caso de delito flagrante y entregarlas a carabineros; sí, cuando el camión militar se detiene la gente de la población Libertad estaba bastante lejos, casi no se veían; el señor Ducaud indicó al conductor que tuviera cuidado con las personas que venían por la derecha; no recuerda específicamente si el señor Ducaud usó palabras "maniobras evasivas"; puede ser que en la según da declaración haya dicho "movió el volante", pero tiene en mente que dijo maniobras evasivas y las refirió en la primera declaración; en la segunda declaración no recuerda específicamente; entrevistó a Marcelo Vivanco; sí, este dijo que habían decidido ir a la pesquera a saquear; sí, paralelamente verificó si el señor Rebolledo tenía detenciones previas, no recuerda cuántas ni porqué; testigo aclara que respecto de la víctima no recuerda si tenía detenciones previas; para refrescar memoria se le exhibe informe policial 3067196 de 30 de septiembre de 2020 y señala que sí recuerda que la víctima registra 3 detenciones a lo menos, por receptación, lesiones leves e infracción a la ley de drogas; sí, según dijo su amigo la víctima había

decidido ir a cometer un delito; sí, cuando la víctima ingresa al frigorífico ve el camión de la armada y huye.

Respecto a las fotografías del punto 11, responde que es efectivo que la visión desde el suelo no es la misma que la del camión porque el camión está en altura; sí, un poco más delante de ingresar al sitio eriazó, se puede divisar la población Libertad; a la pregunta de que en ninguno de los informes enviados a la Fiscalía atribuye responsabilidad en el accidente a don Humberto Medina Caamaño, responde que así es.

2.- DECLARACIONES DE REINALDO ANDRÉS RETAMAL INZUNZA, quien expuso que es sub teniente de Carabineros, tiene 8 años de servicio; viene a declarar sobre hechos ocurridos el 21 de octubre de 2019, en esa fecha se desempeñaba en la segunda Comisaría de Carabineros de Talcahuano, ese día estaba de servicio de contingencia a raíz de las diversas manifestaciones que se llevaban a cabo en Talcahuano; ese servicio comenzaba las 8 de la mañana hasta la normalización del servicio, lo que decidía el jefe de unidad, todo esto para apoyar el servicio de población por las manifestaciones que estaban ocurriendo; se movilizaba en un vehículo institucional con tres funcionarios a su cargo, el conductor Eduardo Neira y los cabos Marco Mezas Sánchez y Matías Ceballos Rojas; los hechos ocurrieron alrededor de las 18:40 horas; a esa hora recibieron un comunicado de la Cenco Talcahuano para verificar un procedimiento de saqueos que estaba ocurriendo en el frigorífico Pacífico, en avenida Gran Bretaña frente al n° 1125 de Talcahuano, recibe este comunicado por vía radial, información que fue canalizada por unos motoristas que estaban de servicio en Talcahuano y luego por el operador de la Cenco Talcahuano; al recibir esta información se trasladaron al lugar, por Alto Horno y luego por avenida Gran Bretaña, al llegar al lugar se ubican en calle Isla Santa María con gran Bretaña, había unas 5 personas que al ver el carro policial empezaron a tirar piedras al carro policial, por eso se detuvieron allí y dispuso una vigilancia a distancia, estableciendo una distancia de manera estacional; estaba a unos 100 metros de frigorífico Pacífico; las personas que ha señalado les lanzaron piedras, estaban en calle Isla Santa María cercanos al muro divisorio entre el estadio Gaete y el sitio eriazó que se encuentra allí, a unos 50 metros de avenida Gran Bretaña, más bien pegadas al muro referido; sí, estaban próximas a la esquina de Isla Santa María con Gran Bretaña; en ese momento se percata que alrededor 3 a 4 personas ingresaron desde

el sitio eriazo hacia el interior de la pesquera frigorífico Pacífico, las que caminaron e ingresaron a la empresa, venían desde la población Libertad donde está el sitio eriazo cruzando gran Bretaña; en ese momento en dirección contraria al carro policial, se divisó el camión Armada de Chile, en ese momento las personas que estaban en el frigorífico Pacífico corren desde el interior de la pesquera hacia la población Libertad; el camión de la armada venía por avenida Gran Bretaña en dirección avenida Alto Horno; sí, ellos, los carabineros estaban dispuestos en sentido contrario en calle Gran Bretaña apuntando en dirección al frigorífico Pacífico; esas 3 o 4 personas que habían entrado caminando al frigorífico salen del mismo, salen corriendo del lugar hacia el sitio eriazo donde se encuentra la población Libertad; en ese momento el camión de la armada hace un giro a la izquierda ingresando al sitio eriazo, se levanta mucho polvo en el sitio eriazo, lo que dificultó su visibilidad hacia el sector; ese terreno se conformaba de tierra y piedra suelta, ubicado frente al frigorífico Pacífico; solamente divisó cuando el camión hace ingreso al sitio eriazo; posteriormente ve que se acercan hacia la dirección donde él está personal de la Armada quienes levantan los brazos pidiendo cooperación; ese personal salió desde donde quedó estacionado el camión; sí, el mismo camión se detuvo y de ahí se bajó personal, se acercan a ellos y piden colaboración, ante lo cual ellos concurrieron y se acercaron al lugar; en el lugar en ese momento se entrevistó con el conductor del camión don Leonardo Medina, quien dijo textualmente que al momento de ingresar al sitio eriazo en persecución de las personas que estaban saqueando el frigorífico Pacífico, uno de estos sujetos resbala cruzándose con el camión, chocando con la parte frontal de mismo, detiene la marcha del vehículo; justo atrás de ellos venía una ambulancia y se prestan los primeros auxilios a la persona que estaba en el suelo lesionada; cuando la persona resbala frente al camión, la persona queda tendida en el suelo y el camión queda estacionado, detenido en el lugar; la persona que queda tendida en el suelo estaba lesionado, había bastante sangre en el lugar, estaba boca abajo, ello producto de que resbaló y golpeó la parte frontal del camión, conforme señaló el conductor del camión; sí, eso quiere decir que lo atropelló; sí, el conductor del camión le cuenta lo ocurrido; a la persona herida la ambulancia la trasladó de inmediato al hospital Higuera de Talcahuano; una vez en el hospital se constató el fallecimiento de esta persona; en ese momento se pudo individualizar a la persona como Manuel Rebolledo Navarrete; el conductor del camión una vez que tomó conocimiento del fallecimiento de la persona y con la declaración que ya tenía del conductor, se procedió a su detención y fue trasladado a

la 2 comisaría de Talcahuano; se le dio lectura a sus derechos, se dio cuenta por teléfono a la fiscal de turno, la señora Aldana, la que dispuso la concurrencia de SIAT al lugar y entregar el procedimiento a la Policía de Investigaciones; dejó registro del comunicado de la Cenco en su declaración como aprehensor; las comunicaciones quedan grabadas por la Cenco, quienes realizan una cartilla de los procedimientos que se realizan vía radial; la cartilla es un resumen de cómo se gestó el procedimiento.

Se reproduce disco compacto (evidencia 11): soporte grabación Cenco Talcahuano: archivo 1, 18:35:53: es un audio de la Cenco Talcahuano donde las motocicletas de servicio informan sobre unas personas que estaban cortando la ruta frente a la pesquera frigorífico Pacífico; archivo 2, 18.36.22: se hace referencia a que las personas instalan esas barricadas en la ruta para posteriormente saquear las pesqueras que se encuentran en ese lugar; archivo 3, 18.36.56: se consulta sobre personal de apoyo que esté en el sector y pueda concurrir al lugar; archivo 4: 18.37.12: hace referencia a qué personal se desplaza al lugar para la cooperación; archivo 5: 18.38.15: las motocicletas que llegaron al lugar divisaron a personas y al ver presencia policial se dan a la fuga desde la pesquera hacia el sitio eriazo; la pesquera afectada era frigorífico Pacífico; en primer lugar concurren las motocicletas; archivo 6: 18:45:02: personal de las motocicletas informa a Cenco que personal de la armada está llegando al lugar, lo que también se pudo divisar por cámara; archivo 7; 18.51.42: aquí habla él está transmitiendo información a la Cenco, vía radial; transmitió lo que le había declarado el conductor del camión, específicamente pudo decir en ese audio que estaba personal de carabineros y de la armada replegados en el sector y que al parecer un sujeto se habría lanzado al camión de la armada que iba en movimiento, la persona se encontraba lesionada y la ambulancia le estaba prestando primeros auxilios; personal Capa es personal de Carabineros abreviado y personal Arco corresponde a personal de la armada; un 44 es un lesionado; clave 37 se refiere a una persona; una persona al parecer se habría lanzado al vehículo militar quedando lesionado en el lugar; él estaba en el lugar del hecho cuando realiza esta comunicación, de inmediato hace esta comunicación; informa lo que el conductor del camión le transmitió, con el lesionado en el lugar y con presencia de la ambulancia; de lo manifestado por el conductor de la armada, dejó registro en su declaración, textualmente de lo que le señaló el señor Medina; a la pregunta de que el señor Medina le dijo que al momento de ingresar al sitio eriazo en persecución de las

personas o antisociales que estaban saqueando la pesquera uno de los sujetos resbaló cruzándose frente al camión, responde que es correcto; no, no indicó que al parecer la persona se habría lanzado, esto lo dice porque en ese momento quiso dar una información rápida, porque habían personas de la población Libertad en el lugar; sí, en este audio usó sus propias palabras; una vez en la unidad policial dejó su declaración por escrito, alrededor de 6 a 7 minutos después de ocurrido el hecho; al momento de hacer este comunicado en el lugar, en la población libertad había varias personas que estaban agitadas gritándole a ellos y a personal de la armada; sí, a raíz del atropello; archivo 8: 19.11.09: en este audio la portátil 2, que hace referencia al funcionario de servicio en la guardia del hospital Higuera informa el arribo de la ambulancia con una persona lesionada y posteriormente indica la sigla 47, que significa fallecida; archivo 9: 19:11:39: se informa sobre personal de la armada que habría adoptado procedimiento en la población Libertad; archivo 10: 19.12.01: nada relevante, solo se pregunta si recibió información anterior; archivo 11: 19:12:13: se refiere a que el oficial que tomó conocimiento del procedimiento va al lugar; luego se refiere a otro procedimiento en la comuna de Hualpén; archivo 12: 19.15.56: en primera instancia preguntan ubicación de lugar de los hechos y el operador indica que es frente a las pesqueras; posteriormente se comunica que la persona trasladada al hospital higuera habría fallecido en ese hospital; archivo 13: 19.22.03: el operador de Cenco consulta por el vehículo policial Z 7746 con la finalidad que se traslade hasta el hospital debido a que el funcionario de servicio mantenía problemas con los familiares del fallecido; archivo 14: 19:23.50: se hace referencia a que el vehículo 7746 ya estaba en el hospital; archivo 15: 19.25.06: aquí se está solicitando más cooperación al hospital; archivo 19: 16.25.12: aquí se hace referencia a los vehículos que van al hospital a prestar cooperación; archivo 17: 19.25.31: el operador Cenco consulta qué dispositivos concurren al lugar, que lo hagan con clave 4, o sea, adoptando las medidas de seguridad; archivo 18: 19.26.45: solicita que personal centauro (de servicio población) concurra al hospital; archivo 19: 19:26.56: hace referencia a que había posiblemente una barricada en colón y que de los carros uno concurriera al hospital; y el operador Cenco solicita novedades al carro respecto a lo que estaba pasando en el hospital; archivo 20:19.27.25: alude a vehículo 7746 que situación está sin novedad, controlada; archivo 21:19.28.33: que la situación está controlada y que los vehículos que van a ir nuevamente al hospital lo hagan con las medidas de seguridad necesarias.

Sí, los audios escuchados dan cuenta de saqueos y barricadas en Gran Bretaña, del atropello de la persona fallecida y de la solicitud de cooperación para el resguardo en el hospital; no, no dan cuenta de otros incidentes.

Se exhiben videos punto 7: cámara 20 anden 5 al 11 exterior: la imagen corresponde a una pesquera que está a un costado del frigorífico Pacífico; en el sector derecho se ve avenida Gran Bretaña, la pesquera Pacific Blue; la calle que se ve al medio es la separación entre Pacific Blue y frigorífico Pacífico; el frigorífico Pacífico está en el costado izquierdo de la imagen; frente a la pesquera se ve el sitio eriazo por el que ingresa el camión de la armada; la población Libertad en la imagen está en el marco derecho superior; este cuadro señala fecha 21-10-2019 a las 18:43:24 horas; en esta imagen, en sitio eriazo se encuentran alrededor de 3 personas, están caminando en dirección a frigorífico Pacífico; solamente ve a estas personas; se exhibe desde 18:43:24 a 18:46:04: se ve que las personas que ingresaron al frigorífico Pacifico una vez que aparece el camión de la Armada corren desde interior hacia el exterior, en dirección hacia la población Libertad; también se aprecia la maniobra que hace el camión de la Armada hacia el sitio eriazo en persecución de las personas; por último se ve la llegada del vehículo policial donde él iba y la ambulancia; a la pregunta de por qué dice que el vehículo gira en persecución de los individuos que corrían desde el frigorífico Pacífico hacia la población Libertad, responde, porque las personas salen desde el interior del frigorífico hacia el sitio eriazo hacia la población libertad y también se ve que el camión hace la maniobra para ingresar a este sitio justamente por donde iban las personas corriendo; el conductor del camión le dijo que entran al sitio en persecución de estas personas que estaban saqueando el frigorífico y que una de estas personas tropezó y chocó con la parte frontal del camión; en esta secuencia del video, señala que él estaba en la intersección de Isla Santa María con avenida Gran Bretaña (fuera de imagen), en dirección lado derecho de la imagen; al lugar del atropello concurren ellos, los carabineros, y la ambulancia; él iba en el vehículo Z-7125, que se ve en la imagen; sí, llega al lugar alrededor de las 18:40 horas y hasta el momento en que va al lugar del atropello, se verificó un saqueo o intento de saqueo en la pesquera frigorífico pacífico (señala parte derecha imagen); en el cuadro se ve también la pesquera Pacific Blue, aquí no se observó ingresar personas u otra situación; entre que llegó al lugar y fue al lugar atropello, no observó a otras personas ingresar a frigorífico pacífico, solo a las 3 personas indicadas anteriormente;

18:43:41: se ve en acceso frigorífico Pacífico a 3 personas; hasta 18:44:20, se ve alrededor de 3 a 4 personas correr desde la pesquera hacia el sitio eriazó; hasta 18:45:30, sí ha transcurrido más o menos un minuto desde el atropello, él llega rápido porque estaba cerca; se entrevista con el conductor del camión en el lugar donde el camión se detuvo.

Cámara 2, acceso portería: hasta 18:43:58: la imagen corresponde al acceso del frigorífico Pacífico; sí, corresponde al sector donde estuvo presente el día del hecho; 18:43:58 a 18:44:12: se observó a las personas que iban saliendo desde frigorífico hacia la población Libertad y la maniobra del camión para ingresar al sitio eriazó; en este cuadro él estaba en el lado superior derecho de la imagen, sector que no se ve en la imagen; 18:43:57 a 18:44:12: desde el lugar donde él estaba en ese momento, pudo observar que la salida alrededor de 3 personas que estaban en el interior de frigorífico Pacífico en dirección hacia población Libertad pasando por el sitio eriazó; sí, habló de personas que habían lanzado objetos a su vehículo, en el video no se ven, estaban en Isla Santa María con Gran Bretaña, eran alrededor de 5 personas; estas personas al ver que se acercaba el camión de la armada huyen hacia la población Libertad; la calle Isla Santa María es colindante a estadio Gaete, lo separa un muro divisorio; en extremo superior derecho se ve parte del muro; 18:44:12 a 18:45:11, en este momento él se mantenía en extremo superior derecho, en vehículo policial; sí, en este momento va al lugar atropello; respecto la presencia de 20 o 30 personas en sector muro estadio Gaete, señala que en la imagen no se aprecian.

A la pregunta de si lo observado en el primer video exhibido concuerda o no con lo señalado por el señor Medina inmediatamente de ocurrido el atropello, responde que sí concuerda.

Contra examinado, señala que sí recibió llamado que hablaba de saqueos en las pesqueras, no protestas; alrededor de las 18:40 reciben el comunicado; no recuerda si a esa hora se estaba en toque de queda; sí, llega al sector alrededor de las 18:40 horas; sí, ve personas en sector del estadio Gaete; sí, los saqueos se habían producido antes que ellos llegaran; al llegar ve personas afuera y personas ingresando a frigorífico Pacífico; sí, es una posibilidad que esas personas habían participado en los saqueos; sí, esas personas huyen cuando ellos llegan; no, no hace gestiones para detenerlos ya que las otras personas estaban en Isla Santa María agrediéndolos con piedras; sí, solo su presencia hizo que estas personas huyeran; si, además había

personas en cancha o sitio eriazo que está atrás de la población Libertad; sí, había personas pegadas en la muralla del estadio Gaete, personas en sitio eriazo que iban hacia el frigorífico y personas que circulaban por el sitio eriazo; sí, había varias personas.

Se exhibe video cámara 2 acceso portería: 18:43:26 a 18:44:15: en muro ve personas que huyen desde el muro por el sitio eriazo hacia población Libertad; sí, esas son las personas que refirió ver al llegar al lugar; se ven varias personas, más de 5, alrededor de 10 personas pudo haber sido; sí, más que las que vio en la cancha; sí, eran grupos distintos de personas; sí, 20 personas a lo menos; sí, dijo que cuando el camión ingresó al sitio eriazo vio polvo y este polvo le impidió ver lo que pasó; es correcto que por el polvo no vio el atropello.

Hace 8 años es carabinero; sí, ha tenido capacitaciones en derecho penal y procesal penal; sí, sabe que hay ciertos procedimientos que deben seguirse para tomar declaración; que hay actuaciones que puede hacer sin orden previa; sí, conoce en parte esas normas; sí, el imputado tiene derecho a guardar silencio y tiene normas distintas a las de los testigos; sí, el imputado puede declarar en presencia de su defensor; respecto a lo que el señor Medina le habría dicho, responde que es efectivo que en ese momento no tenía defensor; sí, en ausencia del defensor la policía debe tomar todas las medidas para que declare ante el fiscal; sí, tenía radio y teléfono; le dio cuenta al fiscal; a la pregunta de si llamó al fiscal para llevarlo a declarar, responde que no, solamente le informó y pidió las instrucciones propias del procedimiento; no, el acusado no firmó renuncia a su derecho a guardar silencio; a la pregunta de lo que supuestamente le dijo el imputado, no lo escribió para que éste lo firmara; lo escribió pero en su declaración; a la pregunta de si recuerda la primera pregunta que le hizo el fiscal cuando volvimos del receso, señala que no; sí, la memoria es frágil y uno se puede equivocar al reproducir los dichos de otra persona; a la pregunta de que a Medina se le tomó declaración a las 11 de la noche y en ninguna parte dijo que persiguió a las personas, eso podría ser verdad, responde que sí podría ser.

Sí, ha dicho que quiso registrar todo lo que ocurrió ese día; sí, sabe que el registro es muy importante y debe ser de todo lo que vio o percibió; sí, escuchó audio de la Cenco y allí se indicaba que la persona se había lanzado al camión, eso lo dijo él estando en el lugar, pero fue dicho con sus palabras conforme a lo que le había

relatado el chofer del camión; sí, dijo que declaró como 6 o 7 minutos después de ocurridos los hechos o un poco más; sí, después del sitio del suceso va al hospital Higuera; sí, en levantar el cuerpo pasan alrededor de 2 a 3 minutos; luego él va a hospital y después al cuartel y allí hace registro de su declaración; sí, posiblemente pasan más de 7 minutos hasta que registró su declaración; sí, pudo ser media hora; sí, su declaración se consignó en un documento y allí se consignó inicio a las 19:35 horas y terminó a las 20:00; sí, habían pasado más de los 7 minutos que dijo al fiscal; en gran Bretaña está la pesquera frigorífico Pacífico, al lado Pacific blue; también está la pesquera Camanchaca al otro lado; todos son establecimientos industriales; sí, al menos uno de ellos, el frigorífico Pacífico, estaba siendo saqueado; sí, posiblemente podían haber sido objeto o de incendios; sí, supo que después hubo incendio en la pesquera Camanchaca; desconoce si en ese tiempo hubo incendios en establecimientos en la zona; ha dicho que estaban replegados en el sector, cuando llegan al lugar de detención del camión se repliegan en el lugar; no, no ingresaron a la pesquera ni a ninguna; estaba en gran Bretaña con Isla Santa María, no replegados, estaban estacionados manteniendo vigilancia a distancia de las pesquera Pacífico; no pudieron ingresar porque estaban estas otras personas lanzándoles objetos y no los dejaban avanzar; sí, se solicitó por personal de las motocicletas que fuera cooperación al lugar, la cooperación se pidió en relación a la situación del hospital Higuera; sí, la armada llega al lugar a prestar apoyo; no, los funcionarios de la armada tampoco ingresaron a estos establecimientos de comercio.

Sí, se comunicó con la Fiscalía, entre las 18:45 y las 19:00 horas aproximadamente; sí, se indicó a la Fiscal que se habían producido saqueos; no, la fiscalía solo dispuso resguardo sitio suceso y que concurriera a la brigada de homicidios de la Policía de Investigaciones; no dio instrucciones respecto a los saqueos; desconoce si después se dieron esas instrucciones; no, él no recibió ninguna; sí, es posible que haya llegado alguna instrucción sobre ello a la unidad, él no lo conoce.

3.- DECLARACIONES DE JOSÉ IGNACIO ALEGRIA MUÑOZ, quien indicó que es funcionario público, cabo 1º de la Armada de Chile; viene a declarar por la muerte de Manuel Rebolledo; ha declarado sobre este hecho ante la Policía de Investigaciones; el mismo día del accidente en la noche, después de las 10 de la noche fueron a la comisaría y como a la una de la mañana a la Policía de Investigaciones y allí declaró; también declaró en la reconstitución de escena, no

recuerda la fecha en que se hizo; actualmente está destinado en la base infantería de marina Tumbes, en Talcahuano; respecto a si recibió instrucción de su jefatura sobre esta declaración, responde que le llegó notificación, lo informó a su mando, y nada, sólo decir la verdad; la muerte de Manuel Rebolledo ocurrió si mal no recuerda el 20 de octubre de 2019; ese día tenía que efectuar patrullaje en Talcahuano, Hualpén, controlar el tema de horario de toque de queda; ello porque estábamos en estado de excepción constitucional, había toque de queda por los desórdenes que existían en la región; a ellos como miembros de la armada, dentro de las funciones que tuvo que cumplir aquel día era que se respetara el horario del toque de queda, velar por los desmanes y todo lo que conlleva el estado de excepción; a octubre de 2019 tenía el grado de cabo 1º; respecto a formación en cumplimiento de control orden público, responde que tiene varias, por ejemplo estuvo en Haití, tiene cursos de control de muchedumbres y otros; frente a una muchedumbre, qué hacer, señala que hay que ver el contexto, cuales son los límites que puede tener, en el estallido social tenían que contener a la gente y hacerlo de la mejor forma; a la pregunta de si acuerdo a los cursos; para él más de 7 personas ya es una muchedumbre, no recuerda cuánto según el curso; por ejemplo como se iba al extranjero en misiones de paz, hacían estos cursos; ha hecho un viaje en misiones de paz, a Haití en años 2011 a 2012; a la pregunta de qué debe hacer un infante de marina, frente a un saqueo realizado por una muchedumbre, señala que llegar al lugar tomar control situación, retener a los individuos que realizan saqueos hasta que llegue carabineros y entregarlos a éstos; el control de la situación, de acuerdo a sus capacitaciones, hay que retener a la persona que participa en un saqueo, reducir, retener y entregar a carabineros; respecto a cómo se reduce a un saqueador, responde que hay que ponerse en el contexto, porque si está en forma pacífica se toma, se esposa, se mantiene en una esquina, en una posición que no esté cómodo; si la conducta no es pacífica, en ese momento lo reduce, debe ponerlo en una situación incómoda cosa que no pueda maniobrar o agredir; si intenta huir, responde que si ya tiene el control es difícil que huya, porque siempre hay más personas; si huye, lo sigue, lo reduce y luego lo entrega a carabineros; lo sigue corriendo; si va en vehículo institucional, eso escapa de sus manos, porque él no va conduciendo ni va de más antiguo, entonces esa determinación no la toma él; la indicación de "vamos a tal lugar" o esto es lo que vamos a hacer, la da el más antiguo; en un saqueo se puede utilizar la regla de uso de la fuerza, por ejemplo si me tiran una piedra yo puedo tirar una piedra, si me

disparan yo puedo disparar; a no ser que les de otro tipo de regla; estas reglas no sabría dar el dato exacto de donde están escritas; respecto a capacitación sobre reglas de uso de la fuerza, si mal no recuerda cuando hizo capacitación no estaban estas reglas; cuando salen a un patrullaje, les señalan cuales son.

Respecto al día del hecho, ese día si mal no recuerda, a las 17 horas salieron del sector donde estaban; no es de aquí por eso no conoce los lugares; salieron desde donde estaban operando, el mall plaza del trébol; a la pregunta de si les indicaron algo sobre RUF, responde que no recuerda; a la pregunta de si antes de esa oportunidad le indicaron las reglas de uso de la fuerza, señala que no lo recuerda; después que pasó toda esta situación, la memoria es frágil, no recuerda; a la pregunta de qué pasa si no se cumplen reglas, señala que hay sumario administrativo y si se determina que se incumplieron reglas, señala que nunca ha estado en una situación así; sí, salió del mall a las 17 horas, en el camión iba el conductor, el más antiguo y atrás iban 16, 18 en total; el jefe de esta patrulla era el teniente Ducaud, él es quien está a cargo y da las instrucciones a seguir; el conductor era el cabo 1º Medina, no recuerda el nombre completo; llevaban casco, chaleco anti esquirlas o antibalas, fusil 556 de guerra, 2 o 3 escopetas antidisturbios, granadas de humo, granadas lacrimógenas; él llevaba 130 kilos de peso incluido su peso corporal; la misión de la patrulla de la que formaba parte ese día, era mantener orden y seguridad y controlar horario toque de queda y que no hubieran desmanes; en primer lugar se dirigen a cerro amarillo cree, no conoce los lugares, había una barricada en Hualpén y también había una cantidad de personas protestando, esta barricada estaba en la calle; llegan allí, se bajan, se habló con la gente, cree que estaban cerca del toque de queda, la gente entendió y se fue, ellos tomaron los neumáticos, los sacaron y pudo seguir el transito normal ; luego fueron a una marcha pacífica a otro sector, también se fueron en forma pacífica; luego se suben al camión, toman rumbo y de ahí el teniente Ducaud les comunica que se dirigen a una pesquera que estaba siendo saqueada; él iba arriba en el camión, en tercer lugar de derecha a izquierda, iba parado arriba del camión, mirando hacia el frente; el teniente Ducaud iba de copiloto, si mal no recuerda éste da la instrucción cuando se suben al camión luego de la marcha, en ese momento le avisan al teniente; van a la pesquera, entraron por Gran Bretaña y a X cantidad de metros ven una barricada de 3 o 4 neumáticos grandes que obstaculizaban la avenida principal, entonces vieron a gente que estaba al fondo, algo le estaban haciendo a carabineros y

a una ambulancia que estaba atrás y cuando los ven a ellos la gente se partió esparciendo y entonces para no chocar con la barrera de neumáticos, había un camino de tierra por el costado que estaba en pésimo estado al avanzar porque tenía muchos hoyos, entonces el conductor sale por el camino que estaba a mano izquierda porque obviamente no iba a pasar por arriba de los neumáticos ; antes de eso ve que van saliendo 3 o 4 personas (3 según el video que vio después) que venían corriendo desde adentro de la primera pesquera, obviamente su foco se fue al final donde estaba carabineros y la ambulancia y más atrás venía una patrulla de motos, porque ellos iban hacia donde estaban las personas que estaban haciendo los saqueos o desmanes en ese momento; eso es lo que ve, hasta que el camión partió haciendo movimientos bruscos y se va hacia adelante porque el vehículo frena y el vehículo se desplaza hacia adelante; luego se bajan, los 4 que iban de pie bajaron últimos, se bajan y ve a Manuel en el piso, con algo que le cubría el rostro, se le prestaron los primeros auxilios, ahí recordó que había una ambulancia, corre y va a hacer señas a la ambulancia, la que llega y se lleva a Manuel; la gente de la población se les fue encima, los empezaron a agredir, media hora después les tiraron 2 a 3 tiros al aire, los agredieron con disparos, tuvieron que cubrirse y los involucrados se metieron a la pesquera; llegó carabineros, la Policía de Investigaciones; ha dicho que vio neumáticos que estaban en la avenida Gran Bretaña, eran 3 o 4, los ve a unos 30 metros antes, su foco estaba con la gente; había luz natural; respecto a esas personas que dice que estaban agrediendo a carabineros, alegando, se movía todo mucho en el sector; estaba la primera pesquera donde fue el accidente y en la segunda pesquera, en la calle, estaba la RP de carabineros, y entre la calle y la cancha al fondo estaban las personas; para él, eran más de 20 personas, muchos salieron arrancando cuando los vieron llegar, la gente partió dispersándose; respecto a qué instrucción tenían cuando se les dice que estaban saqueando las pesqueras, señala que como había toque de queda no debía haber personas en la calle, entonces debían tomarlas, retenerlas y entregarlas a carabineros; ve a las tres personas correr desde dentro de la pesquera hacia afuera, pero su foco se corre hacia donde está carabineros, al fondo; estas personas corrían hacia afuera de la pesquera, no vio una dirección específica, hacia la población Libertad; ve a estas personas que salían de la pesquera a unos 100 metros de distancia; sí, el camión ingresa a un sector de tierra, pasan por sector poste de luz, entrando a la cancha habían hartos hoyos; sí, dijo que sintió una frenada que hizo que se fuera hacia adelante; a la pregunta de si en ese momento sabía por qué frenó el

conductor, responde que no, no lo recuerda, es confuso, fue una fracción de segundo todo lo que paso; cree que se contaminó con el tema de ver los videos; ese día dijo que vio que el conductor esquivó a alguien, pero cree que vio eso; eso lo dijo a la Policía de Investigaciones; sí, a esa hora ya había visto los videos porque los subieron de inmediato a las redes sociales; lo que recuerda es que Medina frena; a la pregunta de si recuerda qué dijo a la Policía de Investigaciones sobre qué ocurrió con estas 3 personas, señala que recuerda que ve a estas 3 personas, ve los neumáticos, se corren al costado, ve la gente al fondo, el camino saltando, el caso llega a la altura de la ceja y como van saltando ve desde el cuello hacia arriba, iba con una mano tomando el armamento y con la otra se iba sujetando, entonces en la posición que iba le era difícil ver algo más; no recuerda qué dijo a la PDI esa noche sobre qué ocurrió con estas tres personas; se le exhibe la declaración prestada ante la Policía de Investigaciones el 22 de octubre de 2019 y señala que ahora recuerda que dijo que avanzaron por Gran Bretaña, alrededor de unos 30 metros se da cuenta que estaban los neumáticos, ven los neumáticos, salen de la avenida, ve a las tres personas saliendo, el conductor evade a dos y parte frenando; ahora eso fue lo que vio en el video; el tercer sujeto resbala; señaló que el camión no pudo frenar de golpe por los hoyos, entre salto y salto en un momento él se va hacia adelante y el camión se desliza; no dijo a la Policía de Investigaciones que lo declaró lo había visto en videos, responde que quizá en ese momento estaba contaminado con el video, que vieron varias veces; Gran Bretaña tiene 2 vías, ida y regreso, el camión iba por pista derecha, en dirección hacia las pesqueras, según su apreciación; en el sitio eriazo la trayectoria del camión, según su apreciación, siguió en línea recta hacía el sitio eriazo; sí, dijo que luego del atropello se bajaron del camión, él fue a ver a Manuel, corrió a la calle y llamó a la ambulancia; la gente los empezó a agredir, no recuerda bien en cuanto tiempo, pero fue en corto tiempo, luego que la ambulancia se llevó a Manuel; después que les tiraron piedras llegó otro vehículo en apoyo con infantes de marina, no recuerda en qué momento; la gente los agredió lanzando piedras; sí, habló de disparos, escuchó dos disparos que fueron al aire porque nadie salió herido; luego quemaron neumáticos; respecto a qué información se dio al mando de lo ocurrido, señala que lo desconoce, escapa de su nivel; sí fue a la comisaría de Talcahuano antes de ir a la Policía de Investigaciones; allí no se entrevistó con nadie, solo con los involucrados, los compañeros de patrulla; no tiene información sobre alguna

instrucción de la armada luego de ocurridos los hechos; se llevó el camión a la comisaría para hacer los peritajes, porque en el lugar del hecho no podían hacerse.

Contra interrogado, señaló que el camión tiene una altura hasta el techo cerca de los 2,60 metros; hasta el capo 1.58 aproximadamente; él mide 1.78; él no conduce; sí, anda en vehículo particular; sí, se ha sentado en la cabina del camión, conoce la visión que se tiene de ahí; es compleja, porque un vehículo normal tiene vidrio curvo y el del camión militar es recto y eso dificulta la visión a los costados, además con el casco, con que tiende a tener un pequeño juego, se tiende a ir más agachado y el que no va conduciendo pero va de copiloto va más aplastado que lo normal que va un conductor; ese día iba en el centro a la derecha, respecto a la cabina iba en el centro un poco a la derecha, en la parte de adentro del camión, el techo iba desplegado, va el conductor y copiloto, la separación y luego la camada del camión donde él iba; desde esa posición no se puede comunicar ni con conductor ni copiloto por el ruido del camión; va sujeto en una tabla con una mano, en la otra lleva el armamento; cuando se produce el accidente, si mal no recuerda, el primero en prestar ayuda a la persona fue el cabo Medina.

4.- DECLARACIÓN DE LUIS AMÉRICO ALEJANDRO OVIEDO ORTEGA, funcionario público, específicamente, sargento segundo de la Armada de Chile, dijo conocer el motivo de su citación al tribunal; viene de testigo sobre el fallecimiento de un joven ocurrido para el estallido social; su primera declaración fue en la PDI el mismo día que ocurrieron los hechos y luego en la recreación de escena; antes de venir al juicio no conversó con nadie acerca de lo que tenía de que declarar; para venir al juicio, lo notificaron por intermedio de la institución, informo, por conducto regular acerca de su citación y el mando le indicó que tenía que asistir.

A la fecha del hecho, cuando falleció el joven tenía el grado de cabo primero y pertenecía a la BASIMTUM, Base Infantería de Marina Tumbes, lleva alrededor de 18 o 19 años como infante de marina; el día del fallecimiento del joven estaba asignado a una patrulla, debían controlar el toque de queda, de muchedumbre, y mantención del orden en la vía civil durante el toque de queda; desde el comienzo de la carrera tienen cursos de control de muchedumbres, anti disturbios, armamentos, munición y defensa personal, lo preparan para catástrofes para ayudar a la ciudadanía o en el caso de conflictos bélicos con otros países; para el control de muchedumbres deben seguir las reglas de enfrentamiento y para el caso de barricadas o saqueos, el mando dispone de

acuerdo a la situación que se esté viviendo, se les hace una capacitación e inducción para saber cómo deben actuar; concretamente, el día del fallecimiento del joven se les indicó que debían mantener el control, tomar a gente retenida y entregarla a carabineros en caso que no estuvieran cumpliendo con el toque de queda; solo pueden hacer uso de fuerza letal en los casos de ser atacados, se debe ser equivalente o equitativos en caso de ser atacados por la gente; explica que ser equivalente implica que no pueden atacar en forma violenta o disparar a alguien si no le disparan, o si le lanzan piedras por ejemplo o pegarle a alguien en caso que les griten, o sea mantener el control y siempre mantener la situación en tranquilidad y la paz en la ciudadanía según la situación; para ese día específico, frente a saqueadores debían retenerlos, llamar a carabineros y entregárselos a ellos.

La patrulla estaba compuesta aproximadamente por 15 personas, no recuerda el número exacto; a cargo de la patrulla estaba el señor Ducaud, que era el más antiguo; éste daba las órdenes dependiendo de las circunstancias y las órdenes que él recibía en casos de ataque; se movilizaban en un camión, KM 4 y algo, desconoce las características técnicas ya que no es su especialidad, pero es un camión grande; se usaba ese camión por la cantidad de personas que iban, sobre 15; el conductor del camión era el señor Medina; al interior del camión, se distribuyen por afinidad, se sientan al lado de la personas que estime más conveniente con quien tiene mayor afinidad; en la cabina, manejaba Medina y al lado el señor Ducaud, los demás integrantes iban atrás en el camión. Personalmente, iba en la parte trasera del camión, de pie junto a otras 3 personas más, específicamente al medio, no recuerda hacia qué lado, en todo caso tenía la visión del frontis del camión; los integrantes de la patrulla llevaban chaleco anti esquirlas, casco, guantes, fusil de combate, HK 33 eco y munición, tiros de salva.

Ese día salieron a patrullar después del toque de queda, no recuerda hora exacta, desde el mall el Trébol donde estaba la base; no recuerda a qué hora comenzaba el toque de queda; primero se dirigieron a unas protestas que habían en Hualpén y después a unas pesqueras, cuyos nombre no recuerda, en Talcahuano, porque estaban controlando la gente de las protestas y en ese momento llaman por radio al teniente Ducaud quien les informa que estaban saqueando las pesqueras en la población Emergencia, se dirigieron hacia allá para tomar el control, tomar a los detenidos y entregarlos a carabineros; esta información se las impartió el teniente

Ducaud, antes de salir de Hualpén a toda la patrulla; con esta instrucción se suben al camión, algunos sentados y otros parados y se dirigen por la vía de las industrias hacia la población Emergencia donde hay unas pesqueras.

Al llegar a la calle de las pesqueras cuyo nombre no sabe, dice haber visto a unos 50 o 60 metros, neumáticos grandes como de camiones en la calle, no recuerda cuántos, pero la calle estaba tapada con los neumáticos y a lo lejos, al final de la cancha de fútbol, ubicada al frente de las pesqueras, vio gente que iba como arrancando o corriendo como entrando a la población ubicada al costado de la cancha; en relación a la cancha y a la población, las personas corrían en distintas ubicaciones, algunos iban como entrando a la cancha y otros al terminar la cancha como entrando a la población. Preciso que la cancha era de arenilla blanca, de tierra específicamente y recuerda que estaba llena de hoyos; vio gente en distintos sectores de la cancha de tierra corría, entrando como a la cancha y desde las pesqueras hacia la población; la gente que salía desde la segunda pesquera que estaba más hacia el fondo en dirección hacia el hospital lo hacía saltando la reja hacia la calle; no recuerda que cantidad era; esto lo observó a unos 100 o 150 metros; el camión a raíz de los neumáticos ingresa por el costado de la cancha para hacerles el quite; la calle de las pesqueras tiene dos pistas de circulación, una de ida y una de vuelta; ellos iban por la pista de ida, por el costado derecho y en un momento el camión sale del costado derecho y se interna en la cancha de tierra; al percatarse de las personas que corrían o arrancaban, no sabe de qué quizás porque habían saltado la reja y ellos tenían que retener a la gente que estaba fuera del toque de queda y entregarla a la policía; como iban arriba del camión no era posible decirles nada, por el ruido del camión y tampoco andan gritando.

No recuerda qué dijo en la PDI respecto a las personas que arrancaban; para refrescar la memoria del testigo, se le exhibe una parte de su declaración ante la PDI, de fecha 22 de octubre de 2019, e indica que dijo que iban ingresando, estaban las barricadas, el camión se giró a mano izquierda y ellos les gritaban a la gente para que se detuvieran, pero por el ruido del camión es difícil que entendieran.

Cuando ya tenían la visual hacia la gente que estaba adelante arrancando, en el momento que les gritaban, él solo ve a un joven que pasa por detrás del camión y apareció por el costado derecho por un segundo porque no tenían visión por atrás, después un joven pasa por delante del camión, no recuerda cual fue primero, si el de

adelante o el de atrás, pero al pasar un tercer joven que vieron como que se cruzó por delante del camión y al cruzarse, mira hacia el costado, como que frena y se tropieza; no recuerda qué dijo en la PDI acerca del joven que se tropezó; haciendo uso de la misma herramienta procesal, lee parte de su declaración ante la PDI de 22 de octubre de 2019 e indica, que, recuerda haber declarado que la persona que se tropezó iba cruzando por delante del camión y se tropezó, al mirar hacia adelante, vio que el camión frenó, iba frenando antes.

Cuando esta persona se tropieza, él sintió que el camión trató de frenar, pero pasó sobre el joven; este joven arrancaba desde la primera pesquera hacia la población cuyo nombre desconoce; esto lo observó por un lapsus de segundos, menos de un segundo solamente ya que ellos tenían la visión hacia adelante solamente y es imposible mirar hacia abajo, no da la visión y solo vio al joven que se cruzó y el camión frenó, a una distancia aproximada de un metro o metro y medio, que es la distancia desde su posición hacia la parte delantera del camión; junto con él, en la misma posición, estaban Solar Alegría, y Barría; no recuerda las ubicaciones precisas.

Sintió una frenada del camión, no se detuvo de inmediato, ocupó unos metros en detenerse, desconoce cuántos; luego que la persona tropieza, cae, siente una frenada, y luego que el camión pasa sobre el joven que se atravesó, se detiene en forma inmediata porque ya venía deteniéndose; ellos como Infantes de Marina evacuan el camión como instrucción general y lo primero que hacen es ir a ver a la persona que estaba en el suelo, junto con Medina que también se bajó de inmediato, fueron a socorrer al joven, dan vuelta el cuerpo porque estaba boca abajo; recuerda haberle sacado una capucha o polera porque su cara estaba cubierta con una capucha y le tomó los signos vitales y tratar de hacerle reanimación; estaba con signos vitales; recuerda que en la segunda patrulla había carabineros y una ambulancia que llegó de inmediato, bajó el enfermero, le hicieron RCP, para reanimarlo, lo ayudaron y subieron a la camilla y se fue en la ambulancia con signos vitales.

Las personas que lanzaban piedras a los carabineros lo hacían desde la cancha de fútbol, al fondo; no sabe cuántos eran, luego del accidente la población se les lanzó encima a atacarlos y lanzarles piedras.

Al bajarse del camión, tomaron los signos vitales al joven y al mirar "*para allá*" vieron a carabineros arrinconados, y la ambulancia sin poder salir porque tenían a la

gente encima protestando; el resto de la patrulla, no recuerda la cantidad exacta fueron a buscar a la ambulancia y les hizo gestos para que se acercara porque había una persona herida; insiste que la gente trataba de protestar; no recuerda si la ambulancia se metió por la calle o por la cancha, pero llegó rápido.

El camión iba por la calle de las pesqueras y al observar los neumáticos, giró a la izquierda, se fue por el costado, entró a la cancha y como el camino estaba disparejo comenzó a saltar y en ese momento ya iba frenando por el camino; la trayectoria del camión al momento de entrar a la tierra y hasta la detención fue en una diagonal a la izquierda, rectilínea; cuando la persona se cruza por delante, el camión iba frenando.

Fueron agredidos con piedras y trozos de madera después del accidente; ningún funcionario resultó lesionado porque las esquivaron; el camión tampoco resultó con daños; después del accidente se mantuvieron en la pesquera, alrededor de una hora o más, esperando instrucciones del Fiscal, luego se dirigieron a carabineros en Talcahuano por una hora más y en seguida los llevaron a la PDI; en la comisaría de Carabineros de Talcahuano solo tomaron contacto con personal de la patrulla; con motivo del atropello, el mando solo les indicó que debían cooperar en todo, y dar sus declaraciones.

Al querellante, le contestó que concretamente les gritó a las personas “*deténganse*”; no recuerda si alguien más gritó algo.

Contra interrogado, explicó que el camión es más alto que él, pero no recuerda cuanto; desde el piso a la cabina es sobre un metro y medio; sobre el pectoral de su cuerpo llega la altura de la parte delantera del camión; el pick up o la parte de la carga es mucho más alta, como 1,75 aproximadamente; el vidrio delantero del camión es plano, tiene una división y un marco de fierro, ventanas laterales, no es similar a un auto común, éste es más tosco y alto; iba en la parte trasera del camión; la visibilidad del camión es distinta a la que se tiene desde un vehículo particular; porque hay puntos que quedan ciegos y no dejan ver; son marcos de unos 5 centímetros de espesor; las personas del camión iban con casco, lo que impide tener una buena visión porque tienen un protector en la parte de la cabeza; al lado del conductor estaba el teniente Ducaud que también va equipado y ocupa una parte del ángulo de visión del conductor.

Al lado de la avenida Gran Bretaña, está el sitio eriazo, al fondo la cancha, al frente el frigorífico y al fondo hacia el hospital dos pesqueras más; en el sitio eriaza se observan varias personas circulando y al fondo el furgón policial que agredían y no lo dejaban pasar; se recibió un llamado que indicaba que había personas saqueando las pesqueras y al llegar se percataron que estaban agrediendo el furgón policial; no era una situación de calma; había neumáticos prendidos, que impedían el paso de los vehículos; no tenía comunicación con el conductor del camión y no era posible por el ruido que había.

El conductor, inmediatamente al ver a los sujetos, frena; nunca sintió rugir el motor como si fuera una aceleración y tampoco siente que la velocidad aumentara, por el contrario disminuye, sintió que frenaba y eso lo percibió por inercia ya que el cuerpo se fue hacia adelante; después del hecho, inmediatamente se bajaron de la patrulla y al ir a ver el cuerpo, Medina ya estaba ahí, es decir, fue la primera persona que lo auxilió.

5.- DECLARACIONES DE ANDRE ALONSO DUCAUD TORRES, quien expuso que es marino; viene a declarar sobre un accidente que ocurrió en Talcahuano, en octubre de 2019; sobre este hecho ha declarado dos veces al parecer, ante la Policía de Investigaciones, no recuerda cuando; es teniente 2º y comandante de un pelotón, ingresó a la escuela naval el 2008; a octubre de 2019 era teniente 2º, pertenecía al batallón de infantería de marina nº 31, Aldea, Talcahuano, misma unidad a la que pertenece actualmente; desde que egresó de la escuela naval están en constante entrenamiento, tanto en ayuda humanitaria como en caso de que hubiere algún conflicto con otro país; respecto a las funciones de control de orden público señala que desde el 2010 se han desarrollado hechos a nivel nacional, como el terremoto, aluviones, incendios, donde se ha desarrollado ayuda humanitaria y en la mayoría ha participado; en lo relativo a control de orden público, señala que deben observarse las reglas de uso de la fuerza, desde que ha salido al exterior en ayuda humanitaria siempre se han regido por esas reglas y han tenido capacitaciones; por ejemplo viajó a Haití a fines de 2015 y para ello estuvo en una capacitación de dos meses y medio acerca de las reglas de uso de la fuerza, ya sea control de muchedumbre, establecimiento de un control de seguridad, punto de chequeo; las reglas de uso de la fuerza salen en el diario oficial, a través de los bandos, entiende que las firma el Presidente de la República y consisten en directrices que les dan al

momento de salir a ejercer sus funciones en la civilidad, como proporcionalidad, gradualidad y uso de la legítima defensa; la regla de proporcionalidad consiste en actuar de acuerdo a la situación a la que se ve enfrentado, por ejemplo si hay una manifestación y no se está lanzando ningún elemento, se puede acercarse y conversar para llegar a un consenso y pedirles que se retiren o se acompañen a un sector, como fue el caso de ese día anteriormente; otro ejemplo, si me lanzan piedras se puede actuar con algún elemento disuasivo como agua, humo; si ya la situación se va agravando, si tiran piedras más grandes, como que pueda estar en riesgo su vida, se pueden usar otros elementos disuasivos, como escopeta antidisturbios; si hay un riesgo mayor, que pueda afectar su vida o la de terceros, como que alguien apunte con arma y le vaya a disparar, se puede hacer uso de la legítima defensa y se puede disparar tratando que sea a algún lugar no vital; de acuerdo a las RUF la fuerza letal está autorizada solo en caso que su vida o la de un tercero se vea en riesgo; si no cumple estas reglas será sometido a un proceso de sanción, de ahí hacia arriba, depende de la situación.

En cuanto al día de los hechos, fue el 23 si no se equivoca; ese día salió de su base, iba a cargo de una patrulla de infantes de marina; la misión de su patrulla, salieron con la tarea de ir al sector de cuatro canchas porque habían prendido barricadas en las calles y había gente y estaban próximos al inicio del toque de queda; en general ese día su misión era llegar al lugar y restablecer el orden público; sí, de acuerdo con la RUF; la patrulla la integraban 18 personas, incluido él; como jefe de patrulla tenía como responsabilidad principalmente llevar la patrulla al sector, se efectuaran los procedimientos que él indicaba; él impartía instrucciones; en relación a las RUF como jefe de patrulla tiene que verificar quien se estén cumpliendo estas reglas; el equipamiento que portaban era chaleco anti esquirlas, casco, unos con fusil, otros con armamento no letal, antidisturbios y él andaba con pistola; el chaleco era anti esquirlas, no antibalas; el fusil que portaban era calibre 5.56; antidisturbios, algunos con pelotitas de goma con gas pimienta, se lanzan al suelo, se disparan con una escopeta; sí, ese día portaban gas para controlar disturbios, gas humo y lacrimógenas; cada uno portaba en promedio un peso de 15 kilos; se desplazaban en un camión, no es especialista, pero es un camión que pesa aproximadamente 4 toneladas, capacidad para 20 personas aproximadamente, altura sobre 1.68 metros, la velocidad máxima cree que son 90 km/hr; sí, es lo que en la institución se denomina

un vehículo militar pesado; ese día se desplazaban en este vehículo por la cantidad de gente que iba y porque habían esos medios disponibles; iba el conductor, él como copiloto, arriba atrás 4 personas si no se equivoca y el resto todos sentados; el conductor era el cabo Medina; sí, el señor Medina y él iban en la cabina, los demás iban atrás, en el sector de transporte de personas; cuatro iban arriba, es decir, detrás de la camada, de pie; sí, en la parte inmediatamente posterior y superior de la cabina; la visión de estas 4 personas era hacia el frente; eran el cabo Solar, Oviedo, Alegría y el otro no recuerda; iban en esta posición principalmente por un tema de espacio y de procedimiento, siempre va gente parada, principalmente por un tema disuasivo, que se vean; le ordenaron ir a ese sector porque habían barricadas, llegaron al sector no había gente en las barricadas mismas que estaban prendidas, pero sí gente alrededor, llegaron despejaron la calle, le pidieron a la gente que se fuera a sus casas pues estábamos próximos al inicio del toque de queda, la gente comenzó a colaborar e irse a sus domicilios; posterior a esto les indican que hay una marcha a dos cuadras de ahí, fueron, se encuentran con la marcha, se baja y habla con el encargado de la marcha, les pide que se vayan a sus casas porque ya estaban en toque de queda, la persona dice que llegarían a un cerro dirían unas palabras y luego se irían, él les dice que no hay problemas, que los acompañará, los acompañó.

Luego recibe un llamado de su mando superior, que decía que estaban saqueando una pesquera y estaban gritando que querían quemarla; lo llamó su jefe de ese entonces, el teniente Arriagada, se comunicó por teléfono; sí, el teniente Arriagada les señala que estaban saqueando la pesquera Pacific Blue; anteriormente habían hablado, ese sector estaba lleno de pesqueras, imaginaban que había hartas sustancias químicas y había un hospital cerca, por lo que era peligroso en caso de que hubiese algún incidente ahí, en caso que hubiere que evacuar a las personas; sí, el señor Arriagada dijo que estaban saqueando la pesquera y gritando como que querían quemarla; sí, ha dicho que antes declaró ante la Policía de Investigaciones; a la pregunta de por qué no dijo a la Policía de Investigaciones que el comunicado decía que personas gritaban que querían quemarla, señala que no recuerda porque no dijo que "posiblemente" querían quemarla; no recuerda a qué teléfono lo llamó el teniente Arriagada, cree que al institucional, que era un pre pago; a la pregunta de qué registro o bitácora se lleva al llevar a cabo estos procedimientos, responde que en el sector de su base de patrulla se lleva una bitácora y si hay algún problema se hace un informe;

esa bitácora se llevaba en el puesto de mando que estaba emplazado en el mall del trébol; luego de la llamada se reúne con los miembros de la patrulla, les dice que irán al lugar donde estaban saqueando la pesquera Pacific Blue, que iban a llegar, había un sitio eriazo al frente de la pesquera donde iban a establecer un perímetro de seguridad, posteriormente él y un grupo iban a ingresar a verificar qué estaba pasando y al mismo tiempo iban a llamar a carabineros; sí, se reúne con los miembros de su patrulla y le da estas instrucciones; a la pregunta de si con anterioridad habían habido saqueos en el sector, responde que él no tuvo conocimiento.

Era la primera oportunidad en que iba al sector en el contexto del estallido social; se fueron por la costanera, por sector las industrias y llegaron a la calle de las pesqueras, Gran Bretaña, al ingresar a esa calle luego de avanzar unos metros se percata que había una barricada en la calle con neumáticos, no recuerda bien si habían palos, ahí le dice al conductor, obviamente viendo que al costado izquierdo había un sector de tierra, que se fuese por el sector de tierra; la barricada la observa, no recuerda, puede ser a 100 metros; los neumáticos estaban botados a lo ancho de la calle; sí a la izquierda había un sitio de tierra; la calle Gran Bretaña tenía dos pistas, una de ida y una de vuelta; sí, iba como en dirección al hospital; el camión al salir de la rotonda y tomar Gran Bretaña, iba por la pista de la derecha; a la derecha de Gran Bretaña no recuerda qué había; las pesqueras estaban más adelante, a la derecha; además de los neumáticos de la calzada, solo vio eso; le dice al conductor que tome el sitio eriazo, subieron por ahí, ve gente en sector izquierdo al fondo donde hay una pared y dice "la embarró la cantidad de gente"; en eso el camión empezó a saltar, estaba lleno de hoyos, él iba con su mano agarrando una cuerda que va a la derecha para sujetarse, en eso ve o siente una silueta por la derecha; en el lado derecho también hay un espejo de fierro o vidrio; siente 3 siluetas y le dice al conductor que se le atravesó, no recuerda si dijo tres o gente, y empezó a gritarle que parara; alcanza a ver una silueta que pasa por el frente del camión, aparece otra frente al camión y en ese momento veía a Medina moviendo el volante; cree que la persona al darse cuenta que no alcanzó a pasar porque el camión estaba muy encima, trató de devolverse y se resbala; posterior a esto vio el video de lo que pasó, en redes sociales y ahí se cercioró que efectivamente fueron 3 personas, que uno alcanzó a pasar, que otro se detuvo y pasó parece que por atrás y ahí asimiló que Medina logró esquivar al primero y respecto al segundo trató de hacer el intento, pero no pudo; en la reconstitución de

escena se percató que finalmente la distancia en que apareció la segunda persona frente al camión fue tan corta que el conductor no alcanzó a hacer nada, y quizás los movimientos eran por los hoyos, porque iban saltando arriba del camión; posterior al accidente le dice a Medina que se bajara a ver como estaba la persona y a prestarle auxilio; él fue corriendo a buscar una ambulancia que estaba a unos 200 metros; llegó la ambulancia, él llega después, la ambulancia se lleva a la persona, se estableció un perímetro de seguridad en el sector de tierra, principalmente estar en posición tendidos en el suelo y una vez que se llevan a la persona empezaron a sentir disparos, ahí le dijo a la gente que se replegara, tiraron humo por si les disparaban no tuvieran blanco fácil, y cuando retroceden se fueron hacia adentro de una pesquera; se quedó afuera, llamó para decir que necesitaban apoyo, pues estaban recibiendo hartos tiros, como no había mucha gente no podían obviamente responder, por seguridad, entonces dispararon salvas que es una munición de ruido; estuvieron como una hora o más, llegó apoyo, pero no podían disparar porque había más gente y era peligroso; cuando se acabó la salva se disparó munición, pero a la tierra, a 45 grados, las personas estaban a 300 metros; se puso a hablar con carabineros, a las 20, 21 horas pudieron irse; sí, el camión se desvía hacia el sitio de tierra que estaba a la izquierda; sí, observó una cantidad de gente que estaba al fondo, dijo algo como "la embarró la cantidad de gente", a la izquierda; según su apreciación eran 20, 30 personas, o más; después cuando empezaron a recibir tiros habían muchos más; esas personas estaban en el sector donde había una pared, no recuerda si estaban apegados a esa pared; no recuerda qué hacían esas personas, vio algunos corriendo; fue tan rápido todo que no recuerda; sí, vio videos, no recuerda quien se los mostró, pero parece que eran de redes sociales; esos videos los vio antes de declarar ante la Policía de Investigaciones.

Se exhiben videos punto 7: cámara 20, andén 5 al 11 exterior: 18:44:04; sí, reconoce la imagen, corresponde al peladero que está frente a las pesqueras, al fondo a la derecha de la imagen, muestra el sitio eriazó; arriba a la derecha el sitio eriazó y la izquierda de la pantalla las pesqueras; la calle Gran Bretaña está en el centro de la imagen; 21-10-2019, 18:44:04 a 18:44:26: se ve un camión que se desvió del camino y de repente tres personas salen de una pesquera, se cruzan frente al camión, dos se cruzan y uno se detiene; se ve el camión tirando hartó polvo, como parando y no alcanza a parar; sí, ese es el camión militar de la patrulla a su cargo; en este registro

puede observar a 3 personas; sí, solo 3; hasta 18:46:11: pudo ver que posterior al accidente llegó carabineros, la ambulancia y después otro camión de ellos; ese otro camión de la armada debió haber llegado por las mismas razones que ellos; después supo que ese camión recibió la misma comunicación pero estaba más lejos del lugar, era una camioneta, más chica.

Video cámara 3, acceso camiones: 18:43:56: ve en el centro una loza de una pesquera, ve gente saliendo de al pesquera, la calle gran Bretaña desde izquierda a derecha y el sitio o peladero arriba al a derecha; hasta 18:44:13: ve gente saliendo de la pesquera, de repente un camión que pasa por el fondo hacia el sitio eriazo, una persona se detiene, otra persona que pasa por delante del camión y otra que no alcanza a pasar; sí, es el camión en que se desplazaba en la patrulla a su cargo; en este registro ve a tres personas.

Video cámara 2, acceso portería: 18:43:59: ve ingreso de la pesquera, la calle Gran Bretaña en parte superior, peladero arriba pantalla y dos personas en el centro: hasta 18:44:11: alcanza a ver una persona al parecer de rojo paró y otra de negro al parecer fue atropellada por el camión; en el video observa 2 personas y al parecer hay otra detrás del vidrio.

A la pregunta de qué indicaron él o los miembros de su patrulla a las personas que huían, señala que ese día no escuchó nada, por el ruido del camión, lo único que él hacía era gritar que parara; la trayectoria del camión en el sitio eriazo fue recta; a la pregunta de cómo designó a estas 3 personas que se ven el video ante la Policía de Investigaciones; señala que no recuerda; se le exhibe la declaración prestada el 22 de octubre de 2019 ante la Policía de Investigaciones y responde que ahora recuerda que se refirió como "tres saqueadores"; se percata de la presencia de estas tres personas posteriormente que ve gente en el fondo, como llevaba la mano a la derecha, diagonalmente ve estas tres siluetas, que después corroboró con el video; no tenía claro si eran 3 o 2, pero ve a estas siluetas; respecto a qué distancia las ve, señala que no recuerda, unos 15, 20 metros; empezó a gritar al conductor que parara, ahí sintió que el conductor iba frenando, como el camino estaba lleno de hoyos, iban saltando, sentía que el camión trataba como de agarrarse para poder frenar; sí, vio al conductor haciendo un juego con el volante, veía de reojo que lo iba moviendo, después vio el video, supuso que alcanzó, como pasó uno alcanzó a esquivar, hizo un movimiento para esquivarlo, después cuando venía otro lo vio moviendo el volante y

para él trató de esquivar; pero cuando hicieron la reconstitución de escena se dio cuenta que el volante se movía porque iban pasando por hoyos; no recuerda, al momento de los hechos, en qué sentido se movía el volante, para él se movía a la izquierda; sí, recuerda lo que dijo a la Policía de Investigaciones en la segunda declaración, recuerda que declaró que había hecho un movimiento primero a la derecha tratando de evitar esta primera silueta y después trató de hacer movimiento hacia la izquierda porque se había atravesado una persona frente al camión; eso fue antes de la reconstitución de escena, que eso es lo que había sentido, él mirando adelante y de reojo al conductor.

Después del atropello llegan carabineros y ambulancia; antes del atropello, cree que ya estaban en el lugar, pero no recuerda bien; a la pregunta de porque el camión no se detuvo de inmediato cuando el conductor frenó, responde que imagina que por los hoyos y por el peso del vehículo; no sabe a qué velocidad iba el camión, pero ni muy rápido ni muy lento, a una velocidad media; no sabe el nombre del carabinero que llegó al lugar; los disparos que ha referido comienzan posterior a que se llevan a la persona en la ambulancia, no recuerda si inmediatamente; al percibir estos disparos informa a su mando este hecho; a su patrulla la resguardó dentro de la pesquera y él se quedó afuera con la patrulla que llegó, los disparos llegaban muy cerca de ellos; como estaban a resguardo no hubo consecuencias de los disparos contra su patrulla y entiende que ninguna respecto del camión; los disparos procedían desde el fondo, donde está esa pared, hacia la población, según le comentaron después.

Después se van a la comisaría de Talcahuano, ahí separaron a Medina y ellos se mantuvieron en el lugar; una vez que llegaron al lugar él tuvo que llamar a sus superiores y éstos llaman a un fiscal naval, quien llega a la comisaría y habla con él; respecto a que instrucciones recibe de su mando, responde que ninguna, que se mantuvieran allí y que el fiscal naval los iba a guiar en lo que tenían que hacer; después fueron a la Policía de Investigaciones, donde les tomaron declaración; en esa declaración, respecto a porqué se ocasiona este hecho, señala que no recuerda; se le exhibe la declaración de 22 de octubre de 2019 y responde que dijo que se ocasionó por un accidente, por una imprudencia de una persona, la que refirió como un saqueador; esto lo dijo porque cuando se dirigían de repente se cruzó una persona, dos personas, una de repente apareció y se cruzó frente al camión; se refirió a esta persona como un saqueador porque según le habían informado ellos estaban

saqueando una pesquera; a la pregunta de por qué la patrulla no toma ubicación en la calle frente a las pesqueras en lugar del sitio eriazo, responde que iban a asegurar el área y para ello deben tomar posición tendidos, o sea, recostados sobre el piso y eso no puede hacerse en la calle y como conocía a medias el sector sabía que había un sitio eriazo frente a las pesqueras; sí, cuando ocurre el hecho Talcahuano ya estaba en estado de toque de queda; a la pregunta de si hasta el momento del atropello algún miembro de su patrulla hizo uso de algún medio disuasivo, responde que no.

A las preguntas de la querellante INDH, responde que sí, el día del hecho vio unos videos ; sí, dijo que no recordaba quien le mostró los videos; a la pregunta de donde se encontraba cuando vio los videos, responde que no lo recuerda; sí, fue previo a su declaración en la Policía de Investigaciones; recuerda haber visto uno solo video, cree que era parecido al exhibido aquí, tomado de otro ángulo; no era de calidad similar al exhibido aquí, era de un celular; ha dicho que vio a Medina mover el volante, a la Policía de Investigaciones dijo que lo vio moverlo a la izquierda y a la derecha; mientras le decía que parara veía a Medina hacer un juego con el volante; sí, dijo que con posterioridad a la reconstitución de escena supuso que los movimientos eran por los hoyos; a la pregunta de que los movimientos no eran maniobras evasivas, responde que eso es lo que supuso después de la reconstitución de escena, que los movimientos como fue todo repentino, lo más probable es que hayan sido por los hoyos.

Interrogado por el querellante señor Villena: responde que conoce al acusado hace tres años; antes del hecho no había trabajado con señor Medina que recuerde; según recuerda era la primera vez que estaba con éste en un vehículo militar; el día de los hechos él estaba a cargo de la patrulla; respecto a la trayectoria del camión él daba las directrices; él dijo al señor Medina que se fuese por el sector de tierra; sí, porque le parecía buen lugar para estacionarse, en el sitio eriazo.

Contra examinado, señaló que no conoce a la esposa del señor Medina, no ha ido a su casa, no es su amigo, no ha ido a un cumpleaños del señor Medina; respecto al momento que ve las siluetas, si las vio a 15, 20 metros, desde su posición de copiloto; en esta sala hay 20 a 30 metros desde estrado al fondo; en declaración ante la Policía de Investigaciones indicó el motivo del accidente, dijo que y sin intención, un accidente; a la pregunta de si indica que el señor Medina no tuvo intención de atropellar a la víctima, responde que no tuvo la intención; sí, pidió al señor Medina,

después del hecho, dar auxilio a la víctima; sí, el señor Medina bajó del camión y asistió a la persona, no se negó a ello; sí, el señor Medina estaba bastante conmovido con lo ocurrido y prestó ayuda a la víctima.

6.- DECLARACIONES DE MATIAS IGNACIO LARA CRUCES, guardia de seguridad de la empresa Frigorífico Pacífico ubicado al frente de la población Libertad en avenida Gran Bretaña, comuna de Talcahuano; viene a declarar por el tema del estallido social donde atropellaron a una persona; no recuerda el día exacto, pero fue cuando pasó el tema del estallido social; antes de venir a este juicio declaró, hace como dos años atrás, en la Fiscalía, no recuerda ante quien; cuando ocurrió esto se encontraba cumpliendo las funciones de guardia de seguridad, en turno de noche, de 12 horas, desde las 19 horas hasta las 07 horas de la madrugada, pero por el tema del estallido social entró una hora antes, es decir, a las 18 horas junto un compañero, de nombre Julio Meza; como dos días antes habían entrado a robar a la sala de ventas de la empresa del lado y por tema de seguridad, el jefe ordenó que debían entrar a trabajar una hora antes; los hechos ocurrieron de día.

Ese día como de costumbre, llenaron bitácora, se dieron las informaciones correspondientes de las novedades del turno y como a las seis y media vieron venir gente de la Libertad hacia el Frigorífico Pacífico; en un corto tiempo se juntó gente que venía con ruedas y neumáticos que prendieron en una esquina para que los vehículos no pasaran por ese sector, luego llegó más gente a la instalación pidiéndoles que les abrieran el portón, no accedieron y les dijeron que ellos lo abrieran, dos sujetos se subieron a la garita, abrieron el portón, ellos bajaron, la gente, vehículos y camiones tres cuarto entraron las instalaciones; para acceder al frigorífico hay una garita, tipo aérea, es decir, con escaleras; a la entrada hay un portón eléctrico y al lado hay otro portón eléctrico también; al interior de la garita hay computador, pantallas para ver las cámaras de seguridad del sector perimetral donde estaban ellos; las cámaras de seguridad están ubicadas en varios sectores de la instalación, tanto al interior campo hacia la calle del frigorífico; no recuerda si en la garita hay 3 o 4 cámaras; por orden directa del jefe solo visualizaban las cámaras, no tienen acceso a ellas, solo podían ver lo que las cámaras captaban a través de la pantalla.

Se le exhibe un video del N° 7: cámara 2 acceso a portería, que el testigo reconoce, observa e indica a las preguntas del fiscal que el cursor muestra en la parte superior de la pantalla, la calle principal, avenida Gran Bretaña, luego la entrada al

frigorífico Pacífico por calle Gran Bretaña, los portones de ingreso y salida de los camiones que ingresan con carga a la instalación, portón de ingreso de vehículo de los trabajadores y el acceso a la portería y la portería en sí; se aprecian personas que se estaban agrupando en el sector donde antiguamente habían unas canchas de fútbol y ahora está pelado; esto ocurre a las 18:29 horas del 2019, del 10, día 21; en este lapso de tiempo, desde las 18:29 a las 18:32 horas, se puede ver el desplazamiento de la gente hacia la calle principal y el ingreso a las instalaciones Frigorífico Pacífico; algunos se dirigen directamente al acceso de camiones y otros sujetos a la portería pidiéndoles abrir el portón y ante su negativa los hacen salir hacia abajo, al sector de los estacionamientos; personalmente es la persona de casaca roja que se observa y que señaló con el cursor; a las 18:36:10 horas hasta las 18:37 observó a la gente salir de las instalaciones corriendo ya que se había llamado a personal de carabineros que venía ingresando a calle Gran Bretaña desde el lado de Alto Horno; a continuación, por un momento la gente corrió hacia el sitio eriazo, el personal de carabineros retrocedió y la gente volvió a ingresar al frigorífico; de las 18:43 a las 18:44:12 horas, del mismo día, se observa a dos personas corriendo hacia el sector de la Libertad desde el interior del Frigorífico Pacífico y un camión de Infantería de Marina que va en esa dirección.

Les informaron que por cualquier motivo tenían el número de carabineros y de Infantería y al tratar de comunicarse le dijeron que ya se habían comunicado con ellos e iban al sector; no recuerda si personalmente estaba en la garita o en el sector de estacionamientos, pero dice que la sombra que se observa es él; en ese momento escuchó gritos desde afuera que decía, *vienen los milicos*; estas dos personas que iban corriendo hacia el sector Libertad y el camión que venía en esa dirección, pero no se percató del momento del atropello; cuando las dos personas corrían hacia la Libertad cruzaron la calle Gran Bretaña y corrían por el sitio eriazo, el camión militar venía en dirección cruzando el sitio eriazo, *"el sitio pelado"*; el camión venía en dirección recta, no observó la imagen del atropello como ya refirió; esto lo supo porque el camión paró, los uniformados se bajaron del camión, llegó ambulancia y se oía que lo habían atropellado.

A las preguntas de la defensa, dijo que ese día, al momento de los hechos, frente al frigorífico no habían protestas; el día anterior hubo saqueos, y ese día también y luego esa gente se quedó en el sector de la población Libertad; una de esas

dos personas que ingresó le habló porque no encontraron los productos que buscaban, salmón y congelados y él les comenta que no sabía dónde estaban esos productos.

Se le exhibe la cámara 2 acceso a portería, desde el minuto 18:43:25 a las 18:43:46, la persona que vestía de rojo le estaba preguntando conde estaban los productos congelados al interior del frigorífico; ellos querían saquear esos productos ya que no tenían derecho a sacar nada, se convertían en saqueadores; el camión militar iba por el sitio eriazo en línea recta.

Recuerda haber declarado que los sujetos que huían, al salir, lo hacían como en el camino del camión y que el camión no había podido pasar por la calle por los neumáticos, lo hicieron por donde empezaba el sitio eriazo, por el camino de tierra.

Trabajaba en frigorífico Pacifico, destinado a guardar productos alimenticios, que saquearon ese día y los anteriores; al lado del frigorífico hay dos pesqueras y una de ellas también fue saqueada.

También participó en la reconstitución de escena junto a mucha gente, como los guardias y trabajadores de las otras empresas y de hecho ese día le tomaron declaración en la misma garita que ocupaba el día de los hechos; la persona de Pacific Blue que vio los hechos estuvo en la misma garita ese día, pero no habló con él, ni le pidió que le guardara algo, manifestó lo mismo que ha declarado hoy.

El día de los hechos al fondo de la población Gaete había una patrulla policial replegada en el sector debido a la contingencia que había por los saqueos y no pudo ingresar debido a la contingencia y agresiones de las personas que estaban saqueando y al momento que ingresó el camión militar había mucha gente al fondo y explica que antes, durante y después de los saqueos habían gran cantidad de personas.

No vio el momento del accidente, pero observó lo que ocurre después y se percató que los marinos prestaban auxilio a la persona herida, llamaron a la ambulancia, no dejaron solo al lesionado.

7.- DECLARACIONES DE CRISTIAN ALEJANDRO PEREZ MANRÍQUEZ, quien indicó que viene a declarar como testigo, trabaja en la pesquera Pacific Blue, que queda a un costado del lugar del accidente, un atropello; esto fue el 21 de octubre de 2019, a las 18:45 horas; y ese día los citaron para ir a trabajar para vigilancia, para hacer presencia; declaró en la fiscalía, también el día que hicieron la recreación de lo que había pasado, en el lugar de los hechos; la empresa Pacific Blue

está en avenida Gran Bretaña, no sabe el número, está al lado de congelados Pacífico, allí fue donde entraron a saquear, a la izquierda de la primera; al frente está la población Libertad, en la comuna de Talcahuano; ese día llegó a trabajar como a las 3 de la tarde, le asignaron hacer presencia porque hacía pocos días habían entrado a saquear los citaron para hacer horas extras; su trabajo normal era de camarero, operario, esto es, capturador de código de barra de los productos; ese día estaba con varios compañeros, se acuerda de uno que lo llevó al trabajo en auto, se llama Jaime Rivas; antes del atropello estaban mirando hacia donde estaban saqueando, miraban por dentro de la reja; el hecho ocurre un cuarto para las siete de la tarde, estaba de día; su visibilidad hacia la empresa Pacífico, no se veía hacia adentro, se veía hacia el frente, calle Gran Bretaña y la población Libertad, entre ellas había un sitio eriazo (ahora hay un campamento) es sitio de tierra; en un momento se empiezan a reunir como 20 a 30 personas, frente a donde él trabaja y frente a la población Libertad estaban las personas esperando a la orilla, en el sitio eriazo, ahí estaba reunida la gente, traían ruedas, en autos, de repente empezaron a correr hacia a congelados Pacífico, a saquear, no donde estaban ellos, por lo que alcanzó a ver trataron de abrir la reja, no pudieron, saltaron, fueron varios minutos, estuvieron varios minutos, entrando y saliendo vehículos, una vez que entraban y salían autos empezaron a llegar carabineros en moto, empiezan a echar a la gente, la gente empezó a arrancar toda hacia la población Libertad, desde donde estaban saqueando hacia el frente; en ese momento la gente empezó a tirar piedras a carabineros, éstos empiezan a retroceder hacia la derecha; estuvieron varios minutos; en ese momento empezaron a decir vienen los milicos y toda la gente que quedaba aún adentro y los que estaban en el sitio eriazo y calle empezaron a correr hacia población Libertad y en ese momento, con Jaime, vieron que venía camión hacia ellos, por la calle gran Bretaña, desde el lado izquierdo (los carabineros antes habían llegado por el lado derecho y se habían ido por el mismo lado), la gente empieza a arrancar cuando escuchan que venían los milicos, toda la gente, hacia la población Libertad; en ese momento viene el camión por Gran Bretaña, se sale al costado izquierdo de la calzada, hacia el sitio eriazo, porque al medio de la calzada estaban quemando neumáticos y después de eso iba corriendo harta gente más adelante y más tras iban dos corriendo, iban arrancando porque escucharon "los milicos", el camión se salió y los persiguió hacia donde estaban arrancando; esas personas venían de congelados Pacífico; a la pregunta de qué pasó cuando el camión persiguió a las personas, señala que una se tropezó o cayó

y el camión le pasó por encima y el otro siguió corriendo; en ese momento él estaba con su compañero Jaime Rivas, su compañero dijo "oh los gueones le tiraron el camión encima"; quedaron en otra, mal; luego de esto él comenzó a grabar con su celular, después del atropello sacó su celular, hizo zoom, y empezó a grabar hacia el atropello y por lo que se ve en el video los de la armada bajándose , ahí empezó a grabar; ese video se lo pidió un compañero, después varias personas se lo pidieron, lo compartió y pasó un tiempo y lo llamaron unos chicos de la universidad que estaba haciendo un documental; se juntaron donde fue el accidente; lo entrevistaron, él dijo que no quería salir en el video, que solo su voz; después un abogado de la familia del que atropellaron quería el video, y se lo envió; quedó como en otra luego del atropello; luego ve que los militares se bajan a ver el cuerpo, justo llega una ambulancia, le hicieron reanimación, esa ambulancia se fue y luego otra ambulancia se llevó el cuerpo.

Se exhibe evidencia 40: video; señala que él grabó estas imágenes, es el video que ha referido; sí, fue grabado desde la posición en que se encontraba al momento del hecho; en el video aparecen las personas que corrieron junto a la persona atropellada, los militares, los carabineros, la ambulancia, un paramédico que hace reanimación.

En cuanto a la velocidad del camión, señala que era rápida; aparte de las personas que corren, al momento del atropello, la persona atropellada iba con un acompañante, los otros que arrancaban estaban más lejos, más adelante.

Se exhibe evidencia 30: dos capturas de pantalla: captura 1 y 2; en la primera, es el abogado que le pidió el video, a la izquierda, cree que era abogado de la familia del joven atropellado; a la derecha se ve que envió el video por WhatsApp.

No conocía a la persona atropellada, tampoco a su familia, después conoció al papá y a la mamá cuando hicieron la recreación para el documental; a la pregunta si los conoció antes de la reconstitución de escena, responde que los conoció cuando los estudiantes lo entrevistaron para el documental: en la reconstitución de escena tuvo contacto con los padres del fallecido, estaban citando a los testigos y él tenía en sus manos su celular y una bolsita con un extractor de puntos negros, cuando lo llaman para la reconstitución pidió al papá que le sostenga esa bolsa mientras declaraba; no,

no es amigo de los papás del fallecido; en la fiscalía declaró ante este Fiscal, allí señaló que sabía lo que declaraba por lo que vio.

Contra interrogado, respondió, en relación a que dijo que el camión había perseguido a la persona; sí, declaró en la fiscalía aproximadamente en noviembre de 2020; lo han llamado dos veces a declarar; sí, en la fiscalía dijo que se acercó a la reja y empezó a grabar; sí, dijo que vio un camión de la armada que venía por la izquierda en dirección hacia donde él trabajaba, que en un momento ese camión sale hacia la izquierda, yendo hacia sitio de tierra, hacia la población libertad; no recuerda que haya dicho que ahí empezó a correr la gente; sí, dijo que la gente empezó a correr hacia las casas; que el camión venía rápido, que había gente arrancando y que dos quedaron atrás y ahí el camión los alcanzó y atropelló; no recuerda que en esa declaración no dijo que el camión haya “perseguido” a las personas; se le exhibe declaración prestada el 17 de noviembre de 2020 ante la Fiscalía y señala que sí, la información de que el camión perseguía a las personas la sabía; sí, en el párrafo exhibido describe la situación del atropello; las personas huyeron antes y después huyeron más; en la parte que leyó no dice que el camión “persiguió” a las personas, esa palabra no está; lo dijo porque le estaban consultando, le preguntaron qué sucedió ese día y explicó lo que había pasado, persiguió es una palabra, a lo mejor la toman de otra forma, pero dijo que se tiró hacia la izquierda, hacia donde estaba la gente; a la pregunta de si lo entiende como que viró a la izquierda hacia donde estaba la gente, responde que se refiere a la palabra “persiguió”, a lo mejor esta palabra es más fuerte que la otra.

Sí dijo que un par de meses después de los hechos se le acercó un joven de nombre Cristófer Navarrete; sí, sabe que el fallecido también era de apellido Navarrete; Cristófer le preguntó si podía dar su teléfono a la mamá del fallecido y a su abogado; sí, recuerda que dos meses después lo llama una mujer; no recuerda bien si esa persona era la madre del fallecido, no recuerda quien lo llamó, si era hombre o mujer; sí recuerda que el abogado lo llamó para pedirle el video; se le exhibe la misma declaración prestada en la Fiscalía y responde que ahora recuerda que lo llamó la madre del fallecido a los dos meses; no recuerda que lo haya llamado por segunda vez; sí, lo contactaron para el video que estaban haciendo los estudiantes, pero no recuerda que haya sido la mamá; sí recuerda que fue al lugar del hecho y allí estuvo con los padres del fallecido; se le exhibe la misma declaración y señala que la madre lo

volvió a llamar; sí, en la reconstitución de escena lo llamaron a declarar; sí, había más gente, estaba carabineros, la PDI; sí, le dieron confianza los padres del fallecido y a ellos les encargó sus pertenencias, su celular y una bolsa.

Sí, dijo que algún momento escuchó unos "cuetazos" que parecían disparos, no supo si lo eran ni de dónde venían; sí, dijo que ese día estaba con un compañero de trabajo, Jaime Rivas y éste dijo que habían tirado el camión encima a la persona; sí, conoce a Jaime, eran compañeros de trabajo; no sabe que nunca lo ubicaron ni lo llamaron a declarar; sí, dijo que trabajaba en Pacific Blue, que queda al lado de frigorífico Pacífico; sí, cuando sale de Pacific Blue tiene al frente prácticamente el estadio Gaete, que está más allá; sí, hay una cancha; sí, a ese sector llegó carabineros y éstos no pudieron avanzar porque fueron atacados con piedras; sí, estando carabineros la gente seguía saqueando el frigorífico; sí, la gente que estaba al frente empezó a gritar que viene los milicos; sí, solo cuando llegan los milicos la gente arranca; es la que arranca por el estadio; en la calle había gente, en el sitio eriazo y quedaba gente en el portón de donde estaban saqueando; sí, dijo que fue a trabajar a hacer presencia, les entregaron chalecos reflectantes y cascos; sí, les dijeron dónde estaba la red húmeda; sí, había temor de que hubieran incendios; sí, con su compañero presenciaron el accidente y pudo grabar imágenes, este video registra imágenes y audio; sí, en la imagen se ve a personal de la armada bajar del camión; sí, en el video se escucha conversación que está teniendo con su amigo; sí, en esa conversación no se escucha que digan que echaron el camión encima; tampoco se escucha que haya dicho que los milicos persiguieron a tal o cual persona; la palabra persecución la dijo hoy y el 2020 no la dijo.

8.- DECLARACIONES DE MARCELO ALEJANDRO VIVANCO RÍOS, quien expuso que viene a declarar sobre la muerte del Polera, como lo conocen todos, el asesinato de la persona; el Polera era un amigo suyo, de la población Libertad de Talcahuano; esto ocurrió el 26, no recuerda la fecha, se acuerda la hora, como a las 6 de la tarde; era el estallido social, la gente andaba media acelerada, quería cosas, tenía miedo, tenía hambre; él estaba frente a su casa, en la plaza, vivía en la población Libertad, de repente vio gente corriendo, una turba gritando "vamos pa la pesquera", en ese momento dijo que iba a dar una vuelta a la pesquera, camina, no llega hasta la pesquera, no alcanza a entrar; hay varias pesqueras, el Golfo, la Landes, no sabe el nombre de donde pasó el hecho; fue en la tercera pesquera; esas

pesqueras están en una calle que no sabe el nombre; entre la población Libertad y las pesqueras, al lado está un estadio, al frente, donde murió el Polera hay unas canchas; ese estadio se llama Gaete, está hacia la población Gaete; sí, frente a las pesqueras habían unas canchas de fútbol, eran de tierra; para llegar a la pesquera después de las canchas debe atravesar una calle; ese grupo de gente piensa que iban a sacar algo, como pescado o mariscos; cuando él llegó la gente estaba adentro, ya había gente; no, no era un saqueo porque no alcanzaron a hacer nada; sí, él también fue a ver qué pasaba, como iba la turba gritando cosas; cuando él va hacia la pesquera se encontró con harta gente; con el Polera se encontró en la cancha de tierra; no se acuerda del nombre del Polera, éste era menor que él, lo conoce desde chico, el apellido es Ibacache; eran como las 6 de la tarde, había sol; se encuentra con el Polera, conversaron, tiraron la talla, había harta gente; iban a ir a la pesquera, pero no alcanzaron a llegar, el Polera llegó hasta la puerta de la pesquera y él quedó al medio de la calle; el Polera llegó a la entrada de la pesquera; él iba a ver qué pasaba con la turba, era más por ir a ver; se quedó en la calle, no sabe por qué, pensando, o no quiso meterse, lo pensó; el Polera solo llegó hasta la entrada de la pesquera porque aparecieron los milicos, el camión; él se dio cuenta que venía el camión, justo se dio la vuelta y ve que vienen los milicos, venían desde cementos Bío Bío, donde está la rotonda, venían en un camión; él gritó que venían los milicos, avisa a la gente para que saliera de la pesquera, para ayudar a la gente en caso de cualquier cosa, para que no les pasara nada, no sé los milicos podían llegar a pegarles, entrar en la turba, a separarlos, como trabajan ellos, los milicos, la armada, los carabineros, esa es la pega de ellos; grita que vienen los milicos, él y el Polera empiezan a correr, él iba más atrás porque el Polera es más rápido y más joven; sí, estaba en la calle, el Polera alcanzó a llegar al acceso; ambos arrancaron hacia la cancha de tierra, como arrancando para la Libertad; sí, el Polera lo pasó, porque era más rápido; el Polera vivía en la población Libertad; iba harta gente corriendo y no se fijó quien más iba; cuando corren hacia la cancha de tierra el camión militar empieza a acelerar, antes de entrar a la cancha en la esquina hay dos postes, ahí se mete, da un salto y ahí como que acelera más; se dio cuenta que acelera porque de repente mira pal lado y se siente cuando pega el salto y acelera; el terreno era de tierra, era parejo, cancha; sí, tiene que haber tenido baches; se da cuenta que el camión acelera por cómo suena el motor, más aún ese camión, sonó más fuerte; el camión va siguiendo a la gente que va corriendo, en la cancha de tierra; sí, entre esa gente estaban él y el polera; a la pregunta de si escuchó algo

desde el camión, responde que sí, venían gritando los vamos a matar, escuchó del camión la voz "los vamos a matar, vamos a matarlos"; ahí lo atropellaron al Polera; respecto a cómo fue el atropello, señala que recuerda que levanta las manos un poco, como que levanta las manos, el Polera, como parando, como entregándose para que el camión parara; cree que para eso lo hizo, piensa que vio el camión encima; ahí lo atropellaron, vio como el parachoques, como que pasa la rueda, la rueda gira, el cuerpo pasa por debajo del neumático; él siguió corriendo un poquito, pues llegó corriendo hasta atrás del camión, un milico que venía atrás con una "metraca" le dijo "alto ahí", él no pescó porque pensó que le podía hacer algo; con "metraca" o fusil se refiere a un arma de fuego; él corrió hacia la población Libertad; él pasó por detrás del camión; después vio cuando llegó la ambulancia, él quedó medio "pa dentro" un rato, medio bloqueado; llegaron dos ambulancias, una primero y otra después, parece que la segunda lo llevó; ahí no sabía si el Polera estaba vivo, no se fijó porque estaba nervioso.

Antes de hoy había declarado, llegó un detective a su casa la primera vez, él le dictó; y después cuando estuvo en la reconstitución de escena; a ese detective no recuerda bien qué le dijo porque ha pasado bastante tiempo; en la reconstitución de escena, se encontraba mal, medio ebrio, porque nadie le avisó, tuvo que tomar café, no estaba en sus cinco sentidos, más encima hacía calor, estuvo hasta las 8 de la tarde y no había comido nada; sí, bebe alcohol, no cuando trabaja, cuando tiene libre; trató de hablar rápido para salir luego porque se sentía mal, nadie lo escuchó, no lo pescaron; a la pregunta de qué camino siguió el camión al ingresar al sitio de tierra, responde que siguió derecho, siguiendo a la turba de la gente que iba corriendo; cuando iba arrancando sintió miedo de que les pegaran, que asesinaran a alguien, en el camión deben haber ido unos 15 milicos, el camión es "pa eso".

Interrogado por el querellante abogado Villena, responde que el Polera vivía con su mamá y su papá, el papá se llama Pato Ibacache; el nombre de la mamá no lo sabe.

Contra interrogado, respondió que fue a la reconstitución de escena, sí allí lo entrevistó una carabinera, también estaba el fiscal, había policías; la carabinera le preguntó, porque le sintió olor a alcohol y él le dijo que sí; a la pregunta de si le preguntó si tenía algún problema mental, señala que no lo recuerda, solo se acuerda lo del alcohol; sí, él dijo que ese día no pero en la noche sí, porque estuvo toda la

noche bebiendo, le dijo que andaba tomando; le dijo que sí había bebido, que andaba medio ebrio; sí, más o menos a las 9:30 llegó a la reconstitución; le preguntaron como a las 8 de la tarde si estaba en condiciones de declarar; a la pregunta de si respondió que estaba en condiciones óptimas, responde que les dijo que se sentía mal; parece que estaban grabando lo que dijo; sí, la carabinera le preguntó si podía declarar, como a las 8 de la tarde; sí, él respondió que no estaba en condiciones; no está seguro de que dijo a la carabinera, porque estaba mal ese día, no recuerda, sabe que le dijo que andaba mal; a la pregunta de si recuerda que le dijo a la carabinera que su amigo andaba con hartas personas entre 15 a 20, responde que esa es la turba que andaba, el polera no andaba con la turba, andaba una turba; a la pregunta de que dijo que el polera estaba con un grupo de 15 a 20 personas, responde que había una turba, no que el polera estaba con la turba; responde que no está seguro si dijo que su amigo estaba con un grupo de 15 a 20 personas, sí habló de una turba, pudo haber estado; a la pregunta de si dijo en la reconstitución que los funcionarios de la armada no bajaron hasta 5 a 10 minutos después del atropello, responde que sí, 5 minutos.

9.- DECLARACIÓN DE LUISA ANGELICA NAVARRETE CONTRERAS, la que expuso que viene a declarar como testigo de la muerte de su hijo, que se llama Manuel Alejandro Rebolledo Navarrete, falleció el 21 de octubre de 2019, tenía 23 años a esa fecha, su hijo fue asesinado, arrollado por un camión militar, por un infante de marina; en su casa vivían sus dos hijos, Manuel y Bastián, el papá de sus hijos Manuel Rebolledo Ibacahe, ella, Pilar Carrasco Alvarez, Paula Rebolledo; vivían en la población Libertad de Talcahuano, en calle Isla Picton; su hijo falleció en la tarde; lo vio con vida por última vez ese mismo día cuando él salió de la casa, a las 5 y media de la tarde; Manuel iba a una marcha de Conce, de los portuarios, pero a la vez en apoyo de todo lo que se estaba manifestando, todo el pueblo chileno, fue algo que rebasó el vaso, por el alza de 30 pesos del pasaje, entonces como todo joven andaba manifestándose.

Supo que su hijo falleció, ese día estaban en la casa, iban a tomar once cuando suena el teléfono, contesta su marido y la Constanza Aburto, sobrina de su marido, le dice que parece que atropellaron al Jano, ella sale rápidamente y va corriendo hacia el lugar, su marido iba más atrás porque es minusválido, antes de acercarse al lugar, habían militares formados, como estaban con sus metralletas tuvo que devolverse porque estaban como apuntando, les hizo señal para acercarse, se acercó y les dice

que recibieron llamado diciendo que habían atropellado a su hijo, un militar le responde y dice “no señora aquí no ha pasado anda”, le dice que pregunte a carabineros, va a preguntarle a carabineros lo mismo y le responden que no ha pasado nada; después llega su marido en un auto de un vecino y dice que vayan al hospital, llegan al hospital y ve la ambulancia, que abren la puerta y bajan una camilla, corre y le dice al paramédico quien era el joven que llevan la camilla, el paramédico le dice que no puede decir, que esperen hablar con el médico; esperaron un poco, golpearon la puerta de la sala donde dejaron a su hijo, sale una enfermera que dice que esperen hablar con el médico mientras le hacen reanimación; ella se agacha, mira por debajo de la rejilla y ve 4 paramédicos acomodando el cuerpo de su hijo, ella dice que están acomodando al Jano, que era él porque le conoce las zapatillas; al rato después, como 15 minutos, los hacen entrar para ver a su hijo, se acerca, le ve su carita “envendada” completamente, su oreja no sabe si la tenía quebrada o doblada, su bracito quebrado, su pierna igual, va a tocarle las piernas y la enfermera le dice que no lo haga, ella quedó como en shock; a su hijo le decían el polera; también le decían Jano; cuando reciben el llamado de su sobrina inmediatamente sale de su casa y habla con el militar frente a las pesqueras en la población Libertad; el hecho fue frente a las pesqueras, en las canchas;

No, hasta el día de hoy ninguna autoridad de gobierno u otra la ha contactado para darle alguna explicación sobre la muerte de su hijo; su hijo tenía su señora y su hija, su hija la Paulita tenía un año y tres meses cuando asesinaron a su hijo; la muerte de su hijo para su familia ha sido una pena muy grande, una rabia, un odio, esto lo llevarán de por vida, su hija era una bebé que aún no sabe nada, dice que su papá está en el cielo, conversa, juega y habla con su papá, pero ellos tienen claro que deben prepararse para cuando llegue el momento de contarle a su nieta lo que le pasó a su papá, que va ser una historia muy triste.

Interrogada por el querellante, señala que su marido se llama Manuel Alejandro Rebolledo Ibacache, le dicen Pato; en la población a su marido lo llaman Pato, solo eso; señaló que tenía dos hijos, Manuel era el mayor, lo tuvo a los 15 años; el ser madre fue una experiencia muy buena, siempre le dio educación, la enseñanza; su hijo fue criado por sus papás pero ella viviendo con ellos, aún no vivía con el papá de su hijo, ella trabajaba y sus papás lo cuidaban; su relación con Manuel era muy buena, como era su hijo, sencillo, humilde, risueño, cada vez que conversaba algo era pura

risa, era sociable, le gustaba andar pendiente de todo ; sí, el día 21 de octubre se acercó a personal militar, el lugar donde habló con el militar queda cerca de su casa, de 8 a 10 minutos caminando; fue nacida y criada en la población Libertad, así es que conoce el lugar por muchos años; ese lugar antes eran canchas, ahora son tomas; el día de los hechos eran canchas; se acercó a militares y les preguntó diciendo que parece que habrían atropellado a su hijo, el militar dice que no ha pasado nada y que pregunte a carabineros, les pregunta y carabineros dice lo mismo, que no ha pasado nada; después llega su marido en un auto de un vecino y fueron al hospital, llegan, ve bajando una camilla de la ambulancia, pregunta al paramédico quien era el joven y éste dice a ella y a su marido que esperen hablar con el médico; después ella mira por la rejilla de la puerta y dice que parece que lo están acomodando y que es el Jano por las zapatillas; no se acuerda quien le comunica que su hijo falleció, tampoco si habló con el médico, sí recuerda que después abrieron la puerta y la dejaron pasar.

Exigiendo la justicia de su hijo, porque si hay una evidencia, un video que lo dice todo, que se haga justicia, su hijo les dejó un legado, ha sido difícil para ellos vivir el día a día, la chispa que había antes no es lo mismo, saber que su hijo ya no está con ellos; le duele el alma escuchar a la Paulita, le dice papi a un tío y muchas cosas más.

II.- Pericial:

1.- DECLARACIONES DE JUAN ANDRÉS GERÓNIMO CARTES JORQUERA, médico legista, dijo que con fecha 22 de octubre de 2019 realizó, en dependencias del Servicio Médico Legal de Concepción, peritaje de autopsia de Manuel Rebolledo Navarrete de 23 años de edad, derivado por orden de la Fiscalía de Talcahuano derivado desde el Hospital Higuera de la misma comuna.

Ingresa como un cadáver de sexo masculino, desnudo, con prendas de vestir sobrepuestas; mide 1,65, con 68 kilos de masa, presenta rigidez cadavérica generalizada y livideces fijas y tatuajes en la superficie corporal.

Del examen externo destaca la presencia de múltiples lesiones, un hematoma peri orbitario a izquierda, escoriaciones en distintos segmentos corporales que se concentran principalmente en la zona facial, en extremidades superiores, en la región torácica anterior, en la región dorso lumbar por plano posterior y en extremidades inferiores; también había presencia de equimosis en extremidades superiores e inferiores.

Del examen interno, destaca la presencia de infiltrado sanguíneo a nivel del cuero cabelludo, en la zona temporal derecha, parietal y occipital bilateral.

En cráneo, presentaba una fractura con minuta en la base del cráneo en la fosa media y posterior; el encéfalo, a nivel del cerebro, tenía una hemorragia sub aracnoidea bilateral en cerebro y también en cerebelo; en el segmento cabeza también se apreciaba una fractura mandibular y una herida contusa en la zona mentoniana.

Sin lesiones en segmento cervical.

La zona torácica presentaba un hemotórax de 450 cc. a derecha y de 400 cc. a izquierda, infiltrados sanguíneos a nivel del mediastino, infiltrado sanguíneo pulmonar bilateral, laceración de bronquio fuente derecho y laceración aortica en el segmento torácico.

En la zona abdominal presentaba un hemo peritoneo de 200 cc., infiltrado sanguíneo a nivel hepático (en el hígado) y en el bazo.

Con los hallazgos del examen interno y externo, indicó que la causa de fallecimiento se debió a un poli traumatismo debido a peatón atropellado.

La presencia de estas lesiones son vitales, coetáneas y necesariamente mortales.

Las lesiones descritas, como heridas contusas, excoriaciones, equimosis, fractura craneal múltiple, hemorragia sub aracnoidea, cerebral y cerebolosa, contusión pulmonar y mediastínica, laceración bronquial de aorta, hemotórax secundario bilateral, contusión hepática y esplénica con hemoperitoneo secundario, son compatibles con accidente de tránsito.

Junto al peritaje de autopsia, se realizó fijación fotográfica que fue remitida a Fiscalía y toma de muestras para análisis complementarios de alcoholemia, con un valor de 0.00 gramos por mil y determinación de drogas de abuso en sangre encontrando metabolitos derivados de la cocaína, específicamente benzoilegcomina y de marihuana, tetraidrocanabinol.

Se remitió a Fiscalía un informe de autopsia y con posterioridad se enviaron dos ampliaciones; la primera dice relación con la detección a la droga o metabolitos en sangre; los resultados detectan la presencia de drogas no siendo posible, por las técnicas utilizadas en este laboratorio, cuantificarlas, solo se habla de presencia; ante la pregunta de la duración de estas drogas, explicó que se debe contextualizar un término utilizado habitualmente que corresponde a *la vida media* de una droga y que consiste en el tiempo que tarda en encontrarse la dosis inicial consumida en la mitad;

por ejemplo si hay un consumo de un gramo cuanto tiempo tarda en metabolizarse y llegar a un nivel de medio gramo; por tanto en el caso de cocaína y sus metabolitos, la vida media es de 45 a 90 minutos; ese es el tiempo que tarda aproximadamente en estar en la mitad de la dosis y la literatura describe que se han detectado metabolitos de este tipo, específicamente hasta 3 a 4 días en muestra de sangre y esta vida media, metabolización de esta u otras drogas depende necesariamente de la cantidad de sustancia o droga consumida, del tiempo transcurrido desde el consumo, de las enfermedades o patologías que pudo haber presentado y también de la habitualidad del consumo y la vía o forma de ingreso de esta droga al cuerpo.

Con respecto al metabolito de la marihuana, tetrahidrocanabinol, tiene una vida media de 7 días aproximadamente, es decir, una metabolización más lenta en el tiempo.

Con relación a los efectos, de manera genérica, de estas drogas, la cocaína tiene un efecto activante corporal, por los efectos que buscan en general los consumidores, aumentando el estado de alerta, generando ansiedad, taquicardia, sudoración, un poco más de irritabilidad, activa en general las funciones nerviosa, cardiovascular y corporal; la marihuana y sus metabolitos activos, por el contrario tiende a enlentecer o relajar un poco la funcionalidad y en algunos casos genera episodios euforia, risa, alteración de la percepción, aumento del apetito, sequedad de la mucosa, inyección conjuntival (se colocan los ojos rojos), de manera general según cada individuo y el momento del consumo.

En cuanto a la alteración de la percepción del peligro, en este caso en particular, al no tener un nivel de la droga al momento del peritaje no es posible aseverar que el consumo de esta droga en este individuo en particular haya afectado su percepción del peligro, pero obviamente está descrito que pudiera afectarlo, pero dependerá del valor.

En relación a algunos hallazgos del peritaje de autopsia y la evaluación científico técnica de la perito de la Policía de Investigaciones, doctora Carla Aldana, en relación a la presencia de palidez, es un hallazgo inespecífico que no es posible relacionarlo con un consumo de drogas y la midriasis que corresponde a la dilatación pupilar también es un hallazgo inespecífico y que en los en los fallecidos no es indicativo de algún consumo de drogas o extrapolable a ello sino que su causa obedece a un signo post mortem debido al cese de la función nerviosa, es decir, por la falla nerviosa se dilata un

poco el ojo, de manera que tampoco es extrapolable a un consumo. Eventualmente, en clínica se podría utilizar en un paciente vivo, pero no es extrapolable en un cadáver.

A las preguntas del fiscal, reiteró que el cuerpo de Rebolledo Navarrete presentaba dos fracturas, una mandibular y otra en el segmento cráneo, presencia de múltiples fracturas con minutas o fragmentación del cráneo. Explicó que una fractura es una solución de continuidad o fractura de un hueso y cuando hablamos de mayor intensidad, el hueso se fragmenta, simulándolo a un "rompecabezas", es decir, hay múltiples fracturas como en este caso en la base media y posterior del cráneo, se habla de fracturas con minutas.

En cuanto a los hemitórax que el cuerpo presentaba, dijo que estos eran masivos, entre 400 y 450 cc, o sea, alrededor de un litro y recordar que la cantidad de sangre de un cuerpo es similar a 5 litros, (5000cc) y se habla de masivo sobre 500cc lo que implica por si una lesión potencialmente mortal debido a la laceración de la aorta en este caso que es una arteria de gran calibre, en el segmento torácico y esta pérdida de sangre genera la acumulación.

Reiteró que las lesiones que el occiso presentaba eran compatibles con atropello de peatón.

Las características de las lesiones que pueda sufrir un peatón, dependerán de la forma en que el peatón sea impactado y de las características y masa del móvil. En los atropellos puede suceder el impacto y la proyección. En este caso posiblemente ocurrió un impacto de esta persona cayendo y eventualmente siendo arrastrado o comprimido por el móvil, de acuerdo a la intensidad de las lesiones y los patrones de lesiones que externamente presentaba el cuerpo. Las lesiones en este caso se concentraban en la zona superior del cuerpo, tórax y abdomen y era bastante amplia teniendo un patrón, es decir, había una direccionalidad y una ubicación lo que indica impacto del móvil y arrastre y compresión para generar este tipo de lesiones.

El perito describe 4 fotografías contenidas en el N° 4, letra D del Auto de Apertura, que le fueron exhibidas, consistentes en, N° 1, corresponde a la imagen del rostro del fallecido, en la zona media se observan excoriaciones faciales, zonas rojizas y en el ojo izquierda un hematoma o acumulación de sangre; en la zona de la boca se aprecia una pieza dental donde hay una ruptura o fractura de la mandíbula y en oreja izquierda acumulación de sangre, presentaba un líquido hemático, sangre a través de la oreja izquierda; N° 2, corresponde al plano lateral izquierdo del cuerpo. En la zona del antebrazo y brazo izquierdo se aprecian algunas excoriaciones que, como se

indicó, presentan un patrón paralelo y lineal y también en el muslo, en la zona bajo la mano izquierda se aprecian excoriaciones; N° 3, se observa el plano lateral derecho del cuerpo, se describen y aprecian excoriaciones en zona torácica anterior, cerca de donde aparece el número del protocolo e indicó el perito, en el brazo, en la zona lumbar y glútea y en la zona del mentón la herida contusa y N° 4, plano posterior del cuerpo; se aprecia con mayor claridad lo antes referido, el patrón lesional que presenta una dirección paralela en la zona dorso lumbar o posterior y media del cuerpo. Este patrón es compatible y bastante frecuente de accidentes de tránsito, peatones impactados o atropellados en los que se genera un arrastre contra la superficie del suelo o también contra partes de la superficie del móvil.

Explicó el perito que la existencia de este patrón lesivo en la zona posterior y la ausencia de fracturas en la zona del tórax permite concluir que es poco probable que hubiera ocurrido el paso de una rueda o del móvil completamente sobre el cuerpo, es más bien indicativo de un impacto del móvil o eventualmente de una compresión de una parte del móvil o de su carrocería en parte del cuerpo.

Reiteró que las lesiones fueron coetáneas porque se generaron en vida y ocurrieron en un mismo momento y necesariamente mortales porque a pesar de las medidas de manejo médico o eventualmente quirúrgico, la gravedad de las lesiones hacía que la muerte haya sido la única posibilidad, principalmente las lesiones a nivel craneal, fractura con minuta de base del cráneo donde no hay manejo quirúrgico de la misma la laceración de segmentos nerviosos, laceración aortica y bronquial.

Indicó que se efectuaron dos informes o ampliaciones del informe preliminar a requerimiento del Ministerio Público quien consultaba principalmente informar en relación a los efectos, la duración de las drogas y su relación con el nivel de alerta que pudo haber presentado una persona con este consumo. Al respecto, explicó que los análisis que se realizaron en relación a la presencia de estos metabolitos son de carácter cualitativos únicamente, es decir, se detecta solamente la presencia de metabolitos, no así, con la técnica utilizada, la cantidad, es decir, se informó que estos metabolitos estaban presentes, pero no en una concentración determinada. No se detectó la concentración o cuánto de estos metabolitos tenía el cuerpo del occiso

La presencia del metabolito de la cocaína, tal como se indicó, desde el momento cero, según está descrito dura hasta tres o 4 días. La vida media de los metabolitos de marihuana es hasta 7 días, pero se puede detectar hasta 10 o más días incluso.

En relación al peritado, Manuel Rebolledo Navarrete, dijo que la absorción y metabolización dice que se puede detectar en un par de horas desde el consumo y hasta 3 a 4 días desde el momento del consumo considerando en particular que la vida media de la cocaína es de 45 a 90 minutos y en el caso de la marihuana, considerando que la vida media, cuando queda la mitad de la concentración es de 7 días y el tiempo de absorción y metabolización es de un par de horas desde el consumo y extrapolable en el tiempo hasta 10 días aproximadamente hacia atrás.

En cuanto a los efectos de estos metabolitos, de la cocaína y marihuana presentan una variabilidad que depende de cada individuo, de sus condiciones y enfermedades y principalmente del tiempo transcurrido desde el consumo y la concentración del metabolito activo en el cuerpo y también de la habitualidad de esta persona al consumo, es decir, la persona que habitualmente consume algún tipo de droga probablemente va tener menos efectos versus una persona que nunca ha consumido y en su primera exposición presente gran número de efectos de alguna droga en particular.

No se determinó cantidad de droga consumida por parte del peritado, Manuel Rebolledo, sin embargo, al momento de la toma de datos, por parte de un funcionario del Servicio, se le consulta a los familiares sobre consumo de algún tipo de drogas quienes indicaron que había un consumo de marihuana, pasta base y tabaco, sin que se haya logrado determinar la cantidad, habitualidad y tampoco el momento específico de este consumo en relación a la hora de su fallecimiento.

En síntesis, en este caso preciso, al no tener un nivel de la droga no se puede determinar específicamente que esos metabolitos estén generando un efecto en el cuerpo que haya generado una alteración de la percepción del peligro.

Finalmente, precisó que dentro de los hallazgos inespecíficos la doctora de la Policía de investigaciones, Carla Aldana halló midriasis, o dilatación pupilar que consiste en un hallazgo frecuente en los cadáveres cuya causa es la muerte, falla el centro nervioso y la pupila se dilata, por lo tanto, al ser inespecífico no es posible extrapolarlo a otro mecanismo como por ejemplo un consumo de droga.

Al morir una persona, la falla del sistema nervioso central determina midriasis o dilatación pupilar.

A las preguntas de la defensa, reiteró respecto a los efectos de la droga encontrada en el cuerpo del occiso, en particular, al no haber una concentración, no es factible indicar que esta droga haya generado en este sujeto una afectación al peligro.

En la conclusión de su informe, N° 9, señaló: “que referente a la evaluación del peligro en relación al uso de la droga detectada en el occiso es posible indicar que su metabolitos activos, sus efectos fisiológicos, físicos y psicológicos pueden alterar la variación del peligro.

Existe la posibilidad de detectar droga en la orina y en la sangre; en esta última respecto de la cocaína, ingresa al cuerpo, pasa por el hígado, se metaboliza, es decir, se convierte en benzoileconina.

El examen de orina permite determinar el tiempo de consumo.

También describió que los efectos de la cocaína son excitabilidad, inestabilidad emocional, euforia, hiper actividad, alteraciones de las sensaciones tácticas.

Los efectos de la marihuana, son euforia, pseudo percepciones, trastornos de la percepción temporal y espacial, alucinaciones.

La sangre es el método por el cual se puede saber, respecto de la orina el más corto plazo que hubiere estado esa sustancia en el cuerpo humano lo cierto es que el occiso resultó positivo, en sangre para cocaína y marihuana.

2.- DECLARACIONES DE CARLOS EDUARDO FIGUEROA GÓMEZ, teniente de carabineros, oficial investigador de la SIAT Concepción, quien expuso al tenor de tres informes periciales evacuados; lo primero que realiza es un pre informe del informe 190 que hace referencia a la concurrencia a un sitio de suceso el día 21 de octubre de 2019 en avenida Gran Bretaña próxima a Alto Horno, hasta donde concurre junto a su equipo investigador a petición de la Fiscalía Local de Talcahuano, a fin de investigar un hecho que tuvo como consecuencia del fallecimiento de una persona; en el lugar, se realizó un levantamiento planimetrico, un set fotográfico y se levantó una video grabación de la empresa, Frigorífico Pacífico, que se encuentra adyacente al lugar del hecho; también se revisó el móvil que participó en el accidente, de propiedad de la Armada de Chile, que no presentaba desperfectos mecánicos, no siendo un factor de la generación del hecho; se tomó declaración al conductor del móvil de la Armada en dependencias de la Segunda Comisaría de Carabineros de Concepción, evacuando el pre informe señalado.

Seguidamente, se evacuó el segundo informe pericial rotulado, 190-A del año 2019, que dice relación con la misma concurrencia de este hecho, y se añaden conceptos que, a través del trabajo del sitio del suceso se pudieron obtener, como una huella de frenado que permitió determinar la velocidad del móvil de la Armada, calculada en una velocidad no inferior a 31 kilómetros por hora; la mancha rojiza

sanguinolenta perteneciente al peatón, la localización de los daños del móvil, la configuración vial del lugar de ocurrencia del hecho, la video grabación que se levantó desde la empresa Frigorífico que ilustra el impacto entre el móvil de la Armada y el peatón; asimismo, se determinó como horario de ocurrencia del hecho se configura durante el toque de queda en la provincia de Concepción que comenzaba a las 18 horas y éste tuvo lugar a las 18:50 horas; en el lugar también se tomó la declaración del testigo Julio Meza, guardia de seguridad de la empresa Frigorífico Pacífico.

Conforme al diseño de la configuración vial que corresponde a un sitio eriazo adyacente a la calzada de la avenida Gran Bretaña la cual no se configura como una vía tanto como camino, calle o demás vías públicas urbanas o rurales o de privados entregados al uso público, no se configura como una vía de tránsito vial, se pudo establecer que el participante 1, Leonardo Esteban Medina Caamaño que conducía el móvil de la Armada por el costado derecho de la avenida Gran Bretaña en dirección hacia avenida Alto Horno, en tanto el peatón individualizado como Manuel Rebolledo transitaba por un sitio eriazo en dirección hacia la población Libertad, no pudiendo establecer una causa basal del hecho toda vez que, no se configura un accidente de tránsito por cuanto, ocurre un seguimiento por parte del móvil de la Armada a unos peatones que huían del lugar, originando que el peatón pierda su normal desplazamiento cayendo en el terreno quedando en la trayectoria del móvil siendo atropellado.

Seguidamente, se tiene un informe rotulado con numeración 8-E de 2020 de la Fiscalía Local de Talcahuano, en el cual se hace referencia a poder determinar la velocidad con la cual se desplazaba el móvil de la Armada antes y durante el impacto al peatón como asimismo la distancia que tenía este móvil de la Armada una vez que se cayó el peatón en el sitio eriazo. Al efecto, se solicitó la asesoría del doctor en física, Claudio Romero, de la Prefectura SIAT Santiago, quien señaló, según la video grabación, que el móvil se desplazaba a 32 kilómetros por hora y la distancia que tenía este móvil de la Armada hacia el peatón era de 7,56 metros.

A las preguntas del Fiscal dice que pertenece a Carabineros de Chile desde hace 11 años 9 meses aproximadamente, 6 de los cuales se ha dedicado a la labor de investigación de accidentes de tránsito para lo cual consta de un curso de especialización de un año de duración, al interior de Carabineros, que aborda diferentes tópicos, como mecánica, ley de tránsito, física y matemática, estudios de

movimientos de los cuerpos y otras materias relacionadas con medios de transportes, tendientes a desarrollar su trabajo.

Alrededor de las 19:50 horas se solicitó, por parte de la Fiscal Ana Aldana Saavedra la concurrencia de su equipo en el lugar de los hechos hasta donde llegaron alrededor de las 20:30 horas aproximadamente; se trataba de un sitio de suceso abierto, ubicado a un costado de la calzada de avenida Gran Bretaña próximo a la avenida alto Horno; estaba resguardado por personal de carabineros; al momento de la concurrencia estaba oscuro, con ausencia de luz natural y el cielo estaba cubierto; en cuanto a las condiciones lumínicas a la hora de ocurrencia del hecho había luz natural, diurna, lo que permitía tanto al conductor como al peatón poder observar los demás elementos de las vías.

Se estableció que en este hecho participaron dos personas; participante 1, Leonardo Esteban Medina Caamaño, conductor del móvil de la Armada de Chile y el peatón Manuel Rebolledo Navarrete y se determinó que ambos tenían buena visual por la luz diurna que mantenían para poder verse recíprocamente, tanto el peatón hacia el móvil, como de éste hacia el peatón.

Indicó que el equipo de la SIAT estaba constituido por el sub oficial Adolfo Muñoz, el sargento segundo Juan Fernández y el perito mecánico, Luis Fuentealba.

El camión participante no presentó desperfectos mecánicos de acuerdo a lo informado por el perito mecánico de la SIAT Concepción, Luis Fernández.

Los registros fotográficos como las declaraciones tomadas tanto al conductor Medina Caamaño como al testigo Julio Meza, las realizó personalmente él.

En relación al pre informe, de los antecedentes recabados, se determinó como causa basal probable que, *el conductor del móvil de la armada cumpliendo sus deberes profesionales en estado de excepción inicia un seguimiento a unos peatones que huían después de la perpetración de un delito lo que originó que el peatón perdiera su normal desplazamiento cayendo sobre un sitio eriazo quedando en la trayectoria del móvil, siendo atropellado.*

Esta conclusión contenida en el pre informe, sin embargo, varía en el informe definitivo, 190-A no en cuanto a la dinámica sino en cuanto a que no se pudo establecer una causa basal como accidente propiamente tal toda vez que, no confluyen los antecedentes para que se configure un accidente de tránsito.

Explicó que no se trató de un accidente de tránsito porque un sitio eriazo no configura de acuerdo a la ley de tránsito, artículo 1, un camino, calle u otras vías

públicas urbanas o rural o particular entregadas al uso público, sumando a la declaración del propio conductor del móvil de la Armada, la declaración del testigo Julio Meza y la video grabación levantada y descrita en el informe pericial no se puede establecer que sea un accidente de tránsito toda vez que, hay un seguimiento por parte del conductor del móvil de la Armada a los peatones y que finalmente se originó el hecho originándose el impacto entre el móvil de la armada con el peatón.

Para establecer que los peatones habían cometido un delito, se tuvo en cuenta en primer término la declaración del testigo Julio Meza, que indicó que habían entrado 30 personas, habían destrozado parte de la empresa y huyeron del lugar; el conductor del móvil de la Armada indicó que iba aun procedimiento de un saqueo en la empresa Frigorífico Pacífico y a su vez en la video grabación se pueden ver personas que ingresan a la empresa Frigorífico Pacífico y seguidamente huyen de la empresa, todo lo que permitió determinar y establecer que las personas iban a ingresar y cometer un delito de daños.

Esta persona, Julio Meza, fue testigo de estos hechos ya que como guardia de la empresa Frigorífico Pacífico ubicado a un costado de la avenida Gran Bretaña, al frente de la población Libertad y próximo a la avenida Alto Horno se encontraba en su lugar de trabajo el día de los hechos, específicamente en el sector de la caseta de los guardias ubicada próximo a la entrada de la empresa.

Este testigo manifestó que mientras se desempeñaba como guardia llegaron 30 personas que hacen destrozos al interior de la empresa y huyen del lugar y después llega personal de la Armada en un camión que accede a un sitio eriazo y comienza un seguimiento a unos peatones y se produce el atropello de uno de ellos en el sitio eriazo al frente de la empresa Frigorífico Pacífico Sur próximo a la población Libertad. Este testigo añadió que la trayectoria del camión era en diagonal.

El conductor por su parte, prestó declaración en la segunda comisaría de Talcahuano en calidad de imputado, sin estar esposado; se le dieron a conocer sus derechos, se le consultó si deseaba prestar declaración, accediendo a que se le tome una declaración; al tomar contacto con el imputado en la comisaría, estaba acompañado de una persona que se identificó como abogado de la Armada, cuyo nombre no recuerda; el abogado que lo acompañaba manifestó su conformidad a la toma de declaración, todo ello mediante autorización de la fiscal de turno Ana Aldana Saavedra quien también se encontraba en la comisaría.

La declaración del imputado Medina Caamaño comenzó a las 23 horas del mismo día 21 de octubre de 2019; manifestó que se encontraba como conductor del móvil de la Armada de Chile cumpliendo funciones en estado de excepción desde la unidad naval concurriendo a un procedimiento de saqueo en la empresa Frigorífico en la avenida Gran Bretaña y una vez en el lugar en dirección al hospital Higuera arrancaron unas personas en dirección hacia la población Libertad por lo que ingresó al sitio eriazo y comenzó un seguimiento de ellas, y de las 3 personas que iban a su derecha una de ellas se abalanzó hacia su vehículo procediendo a frenar, pero aun así lo impactó; a la consulta relativa a qué velocidad iba el camión, dijo que a 40 km/hora y que seguía a las personas por un procedimiento de saqueo de la empresa Frigorífico Pacífico, concretamente habían efectuado un robo a esta empresa; dijo que los vio arrancar desde la empresa.

En relación al video que se obtuvo desde la empresa Frigorífico Pacífico, grabado desde la caseta de seguridad, que se levantó mediante cadena de custodia, se efectuó una descripción de la grabación y remitió a la Fiscalía Local de Talcahuano mediante oficio cuyo número se consignó en el respectivo informe pericial.

Se le exhibe evidencia N° 43, que el perito reconoce como una video grabación inserta en un CD que personalmente levantó el día del hecho.

Se exhibe, video, Frigopac 2, cámara 5, Exterior Perimetral Andén, del día 21 de octubre de 2019, que el perito explicó corresponde a una cámara de la empresa Frigorífico Sur de la fecha y lugar del accidente; a las 18:44:27 horas, se aprecia que habían unas personas que se encontraban en el frontis de la empresa, sector izquierdo superior de la imagen y seguidamente se ve la circulación del móvil de la Armada por la avenida Gran Bretaña desde el costado superior izquierdo en dirección hacia el ingreso, inmediatamente ocurre la huida de los peatones en dirección hacia el centro de la pantalla, el móvil accede al sitio eriazo desde la calzada de Gran Bretaña ocasionándose un seguimiento y luego, también en la parte central de la pantalla se aprecia que el peatón pierde su normal desplazamiento quedando en la trayectoria del móvil de la Armada ocasionándose el hecho; entre las 18:43:00 y las 18:43:42 horas, se observa, en el costado superior izquierdo de la imagen, unas personas en el frontis y un par de ellas ingresan a la empresa; a las 18:44:17 horas, se observa a tres peatones, salir desde el costado superior izquierdo que es el ingreso a la empresa frigorífico, cruzando la calzada de Gran Bretaña corriendo hacia el sitio eriazo en dirección hacia la población Libertad; el camión, se encuentra en el costado superior

izquierdo y las personas que corren desde la empresa hacia la población Libertad están en la parte delantera, al frente de la trayectoria del camión; a las 18:44:19 horas, se observa a tres personas correr hacia la población Libertad; no se ve a otras personas salir de la empresa; en esta misma imagen el camión que conduce el imputado va en seguimiento de 3 personas; a las 18:44:22 horas, se aprecia un seguimiento por parte del camión hacia los 3 peatones, que el peatón pierde su normal desplazamiento y es atropellado por el camión; a las 18:44:26 horas, dice que, de acuerdo a lo observado por el video la trayectoria o desplazamiento del camión es en forma diagonal, pero continua, es decir, realiza una trayectoria recta, pero en trayectoria hacia los peatones; de lo observado en el video, explica que el camión va frenando en el momento en que impacta al peatón; de acuerdo a lo referido por el conductor Medina Caamaño relacionado con lo observado en el video, que el camión se desvía desde la calzada de Gran Bretaña hacia la tierra adyacente por el seguimiento a los peatones que venían huyendo desde la empresa Frigorífico Pacífico. Lo declarado por el imputado Medina Caamaño concuerda con la video grabación; a las 18:44:42, luego de ocurrido el atropello, en la calzada de calle Gran Bretaña se observa la circulación de móviles que se trasladan por esta avenida que se desvían por la existencia de unos elementos que obstruían la vía, pero luego retoman la calzada hacia Alto Horno; a las 18:46:08 horas, se observa que se acercan primeramente vehículos y motocicletas de carabineros, a velocidad reducida para su posterior detención y un vehículo de la Armada que venía desde el costado izquierdo, parte superior, hacia donde estaba el accidente a velocidad reducida que se detuvo en el lugar donde ocurrió el impacto del móvil de la Armada con el peatón, con una trayectoria en forma diagonal y a velocidad reducida en relación al camión que es el participante del hecho; el segundo vehículo va más lento que el primero.

Antes que el camión se desviara desde la calzada de Gran Bretaña hacia al sitio eriazo, su trayecto era reglamentario ya que hay un uso para vehículos de todo tipo de tonelaje; transitaba por el costado derecho.

Se le exhiben y describe 7 fotografías que personalmente tomó, contenidas en el N° 5 letra D del Auto de apertura, consistentes en: N° 1, se ilustra una vista panorámica del sitio del suceso y hallazgos, como una mancha rojiza de aspectos sanguinolentos en la parte inferior central de la imagen que se ubicó en el sitio eriazo adyacente a la avenida Gran Bretaña, al frente de la empresa Frigorífico Pacífico; N° 2, corresponde a una vista panorámica del desplazamiento del móvil y los números

amarillos que aparecen en la parte central corresponden a la huella de frenado de dicho móvil; N° 3, corresponde a un detalle de la huella de frenado del móvil dejada en el sitio eriazo, con los mismos numeradores de la imagen anterior; N° 4, se aprecia la mancha rojiza de aspectos sanguinolentos perteneciente al peatón, que indica una posición próxima de la ubicación del peatón producto del impacto con el camión; N° 5, ilustra la parte frontal del móvil de la Armada de Chile y su sigla institucional, CIM 250016 en el extremo izquierdo inferior de la imagen. Explicó que se trata de un vehículo de alto tonelaje, similar a los camiones ya que requiere de fuerza para circular y presenta otro tipo de frenado, que requiere una mayor presión para detener este tipo de vehículos. Para manejar este tipo de camiones se requiere de licencia tipo clase F, de acuerdo a lo que determine y capacitación de cada institución. Esta imagen se tomó en el lugar del accidente, a un costado del sitio de interés hasta donde fue movido por terceras personas; desconoce quién; no estaba en el mismo sitio del suceso; N° 6, imagen del lateral derecho de la estructura del camión, sin daños. No conoce el término "*camada*". Los funcionarios que se trasladan en este vehículo se trasladan en la parte trasera del camión y la ventana del copiloto se observa al costado derecho; N° 7, se ilustra la limpieza de polvo producida a través del impacto en la parte central hacia la parte superior del diferencial que se ubica en la parte de abajo del camión. La estructura del camión no sufrió alteraciones producto del impacto con el peatón.

En relación al levantamiento planimétrico, explicó que se adjuntó al informe pericial remitido a la Fiscalía Local de Talcahuano.

El perito reconoce el documento contenido en el N° 6, letra D, consistente en un anexo que se refiere a un levantamiento planimétrico del lugar del accidente en el que se observa la calzada de avenida Gran Bretaña desde el costado izquierdo al costado derecho que contiene una pista con sentido para la circulación de vehículos, se observa el ingreso hacia la empresa Frigorífico Pacífico y la parte inferior media corresponde al sitio eriazo y también se aprecia la mancha rojiza de aspecto sanguinolento, observado en las fotografías; las huellas de frenado dejadas por el móvil de la Armada para su detención y el desplazamiento tanto del móvil de la Armada como del peatón, indicado en los puntos con línea; la huella de frenada tenía 13 metros aproximadamente; la zona de atropello se encuentra en la parte media superior delimitada con color rojo, achurado; el círculo negro corresponde al móvil; a la derecha de la zona achurada, se observa una mancha roja que corresponde a una

mancha rojiza de aspecto sanguinolento del peatón, corresponde a una posición próxima de la posición final de éste.

El informe 8-E, 2020, que trabajó con el doctor en física, Claudio Romero Zúñiga, asesor de la Prefectura de Santiago quien tuvo a la vista el levantamiento planimétrico y la video grabación exhibida en esta audiencia; como velocidad media, estableció, como conclusión que el camión se desplazaba a una velocidad aproximada de 32 km por hora y la distancia entre el móvil de la Armada y el peatón, una vez que éste cayó en el sitio eriazo, determinó que correspondía a 7,56 metros.

Preguntado por la querellante INDH, respecto a las características del terreno señaló que la luminosidad correspondía a luz diurna; y en cuanto a la visual de los participantes era buena porque la luz permite la vista desde el participante 1 al peatón y viceversa, responde que sí; a la pregunta de cómo serían estas condiciones, responde que se considera, por luz diurna y por la ausencia de obstáculos, no es un factor en la generación del hecho, por cuanto ambos pueden visualizarse en el contexto del hecho investigado.

Contra interrogado, señaló que sí, tomó declaración al acusado; sí, dijo que estaba en cumplimiento de funciones de estado de excepción; Talcahuano y Concepción estaban bajo toque de queda desde las 18 horas; sí, el camión de la Armada concurrió porque tenían una llamada de saqueos en frigorífico Pacífico; sí, el señor Medina dijo que en el lugar se desplazaba en dirección a hospital Higuera y que arrancaron 20 personas hacia sitio eriazo en dirección a la población Libertad; a la pregunta de que no le dice que las 20 personas vinieran saliendo del frigorífico, responde que dijo que venían arrancando, que venían huyendo desde la empresa; se exhibe segundo informe para evidenciar contradicción, 190-A y lee: "que el día de hoy las 18:50 horas aproximadamente en circunstancias que conducía el móvil PPU 250016 de la Armada de Chile, cumpliendo funciones del estado de excepción, en la comuna de Talcahuano, desde la unidad naval, concurriendo a un saqueo del frigorífico Pacífico en calle Gran Bretaña, y una vez en el lugar en dirección al hospital Higuera, arrancaron 20 personas por un sitio eriazo en dirección hacia la población Libertad, por lo que ingresé en seguimiento en lo que tres personas que iban a mi derecha una de estas se abalanza hacia el vehículo, ante lo cual freno, sin embargo aun así impactándolo con el tercio derecho en la parte frontal en la parte superior de la anatomía del peatón, ante esto me detuve, presté ayuda y se solicita ambulancia y dar cuenta del hecho. A su pregunta, sí señor yo iba a 40 km/hr aproximadamente. A su

pregunta, sí señor el peatón se abalanzó hacia el móvil. A su pregunta, sí señor, yo pasé por encima del peatón sin saber si pasé alguna rueda por encima de él. A su pregunta, sí señor yo iba siguiendo a las personas porque anteriormente habían entrado a una empresa a saquearla. A su pregunta, sí señor los individuos los vimos que habían saltado desde la propiedad de una empresa.”

A la pregunta de si respecto de las 20 personas no dice que iba saliendo de frigorífico Pacífico, responde que dice que ellos venían arrancando por un sitio eriazo: sí, el acusado dice que esas personas arrancan hacia sitio eriazo; en la última parte de la declaración dice que las personas habían saltado de una propiedad; sí, en calle Gran Bretaña habían varias pesqueras; sí, la empresa saqueada tenía la reja abierta; el imputado dijo una propiedad; a la pregunta que no dijo que hayan saltado desde la empresa que estaba siendo saqueada, responde que no lo indicó; a la pregunta de si podría ser que vinieran saltando de una empresa distinta, responde que eso no lo señaló en la declaración, solo hizo referencia a una empresa; a la pregunta de si podían venir saltando si la puerta estaba abierta, responde que no necesariamente, podrían venir corriendo o caminando; a la pregunta de si vio algún video donde se vieran personas saltando desde la empresa que estaba siendo saqueada, responde que no.

Se exhibe video acceso camiones cámara 3 (evidencia 7, archivo 2): 18:35:27 hasta 18:44:12; desde 18:37:20: a la pregunta de si desde el minuto 18: 39:00 a 18:44:15 solo ingresan las dos personas involucradas en el accidente, responde que ha visto 3 personas; sí, son las involucradas en el accidente; sí, desde antes, desde que se inicia la reproducción hasta el minuto 18:38:20 salió mucha gente; sí, desde el minuto 18:39 no había gente saliendo del frigorífico, salvo las 3 personas del accidente; no, no había nadie saltando la reja; sí, la puerta estaba abierta.

Se exhibe video acceso portería (evidencia 7); 18:43:15 a 18:44:15: el defensor pide al testigo que se concentre en cuadro superior derecho de la imagen; el testigo señala que pudo ver la muralla del fondo, no se pudo fijar en el detalle de que se desplazaban pequeñas imágenes que podrían corresponder a personas; se vuelve a exhibir desde 18:43:54 hasta 18:44:15; no conoce el estadio Gaete, no sabe que al final hay una muralla; se vuelve a exhibir la misma secuencia y responde que pudo observar una muralla y que había personas corriendo al costado de esa muralla; sí, a simple vista podían ser 10 a 12 personas; sí, el señor Medina dijo que habían arrancado 20 personas por un sitio eriazo; no, a lo menos 6 minutos antes de que

llegue el camión militar al lugar no salieron 20 personas del frigorífico Pacífico; a la pregunta de que antes de llegar el vehículo militar sólo se ven 4 personas alrededor del frigorífico, responde que sí; ingresaron 4 personas al frigorífico; si no se equivoca, en la grabación anterior, ingresaron 4 personas y salieron dos; a la pregunta de si esas dos personas que salen al final no corresponden a las 20 que refiere el señor Medina, responde que conforme a la declaración del señor Medina dice que ve 20 personas y seguidamente habla de 3 personas que van por su derecha y en esas circunstancias ocurre el accidente; a la pregunta de si de acuerdo a lo que vio en el video esas 2 personas que salen al final están en un grupo distinto al de las 20 personas, responde que sí, son dos grupos distintos; sí, el señor Medina dijo que iba a un procedimiento de saqueo, dice que arrancaban por un sitio eriazo.

Sí, ha dicho que el vehículo dejó una marca de frenado de 13 metros; a la pregunta de cómo se miden esos 13 metros, dice que está en el levantamiento planimétrico (evidencia 8), que se le exhibe: y señala que sí, en el plano los 13 metros son los que están marcados con cruces; la línea que muestra está en el mismo momento del impacto señalado en el levantamiento; el punto negro corresponde al peatón, la huella de frenado empieza en el mismo instante del impacto; sí, cuando uno toma la decisión de frenar pasan unos instantes en ejecutar, según la literatura eso tarda, en un conductor en condiciones normales, un segundo aproximadamente; a la pregunta de si de acuerdo a la huella el conductor tomó la decisión de frenar antes de esos 12,40 metros, responde que sí; a la pregunta de si conforme a la velocidad que llevaba el vehículo (32 km/hr) la decisión de frenar debe haberse tomado unos 15 metros antes del impacto, responde que debe hacer un cálculo para responder, lo que hace y responde que tendría que haber sido unos 8, 8 metros si frena un segundo antes a una velocidad de 32 km/hr y si fueran 2 segundos antes serían más de 16 metros; consultado si preguntó al señor Medina en qué momento ve a las dos personas salir del frigorífico, responde que no, no se señaló en la declaración; sí, estuvo en el camión; sí, era importante saber cuándo pudo ver a estas personas que salían del frigorífico; sí, se subió al camión para verificar los elementos mecánicos; no consignó en el peritaje los ángulos de visión desde la cabina del camión; no, no hizo cálculo desde la posición del piloto respecto a cuándo pueden aparecer personas que vienen de la derecha; no, en el informe no se hizo calculo respecto a en qué momento el acusado vio a las personas.

3.- DECLARACIÓN DE VINICIO PABLO BEA RISSO, quien expuso que es ingeniero mecánico automotriz; su trabajo fue hacer un peritaje técnico mecánico a un camión kia, modelo KM250, patente CIM-250016; el trabajo fue realizar el peritaje mecánico, que se basa en determinar si el vehículo mantiene algún tipo de falla al momento del hecho; verificó todos los sistemas y en conclusión se determinó que el camión no tenía ningún tipo de problemas; dentro del peritaje se verifican sus dimensiones, el motor, sistema de frenos, sistema de dirección, suspensión y en general todo lo que significa el área mecánica y eléctrica.

Interrogado por el Fiscal, respondió que al hacer su peritaje se encontraba adscrito a Carabineros de Chile, específicamente a la SIAT de la prefectura de Santiago; trabaja en la SIAT hace aproximadamente 6 años y su función es perito mecánico, verificar los sistemas de los vehículos involucrados en accidentes; su formación es de técnico mecánico e ingeniero en mecánica automotriz, además de cursos de mecánica, electricidad, electrónica, diplomado en electro movilidad, entre otros, pero siempre en lo que es mecánica.

La pericia la hizo el 15 de octubre de 2020, en dependencias de Labocar en Concepción; se trasladó a Concepción para realizar el peritaje por solicitud al equipo SIAT de Santiago; respecto a las medidas del vehículo, la longitud total es de 6.80 metros, medida desde donde comienza el parachoques delantero hasta el parachoques trasero; 2.20 metros de ancho, medido en relación a la carrocería, en este caso la parte trasera que es la más ancha; el alto es de 2.80 metros a la estructura donde va fijada la carpa, medido desde el piso; en el informe hay láminas del camión donde se especifican las medidas tomadas; su informe se entrega en la prefectura, luego se reúnen todos y se remite a la Fiscalía.

Se exhibe evidencia 23: imagen 1: la lámina corresponde al lateral izquierdo del camión donde están las mediciones efectuadas en el lugar; 6.80 de largo; la altura máxima está en la parte superior de la carpa y llega al piso y es de 2.80; respecto de la altura del camión, desde parte inferior del parachoques a la parte superior del capó mide 70 cm, desde la parte inferior hasta el capo; imagen 2: parte frontal del camión, ancho total de 2.20 metros, la altura del capot consignada, sin el parachoques, mide 50 centímetros, desde parte superior parachoques hasta el camión; parabrisas delantero, virio mide 50 centímetros de alto.

También se incluyeron en su informe fotografías del camión, se exhibe evidencia 24: 1, parte frontal del camión, la tomó en dependencias de Labocar, se

puede ver parte frontal, parachoques, masacra, capot y parabrisas; la altura del capo tomada desde parte superior del parachoques es de 50 cm y del parabrisas también 50 centímetros; desde parte superior cabina al suelo mide 2.30 metros; es un vehículo militar pesado; fotografía 2, lateral derecho del vehículo, cuando tomó al fotografía la lona estaba tal cual, cerrada; no sabe cómo estaba la lona el día del hecho investigado; fotografía 3, es la parte posterior del móvil, la altura total es desde parte superior, de la carpa, hasta el suelo; fotografía 4, parte interior de la cabina, específicamente los relojes de los distintos sistemas mecánicos, como velocidad, todo lo que se puede controlar con el sistema mecánico y eléctrico del camión; no sabe si el camión, al momento examen, estaba en las mismas condiciones que al momento del hecho; 5, indica la distancia entre el eje diferencial trasero a la calzada, existen dos medidas, la primera de 31 cm desde el eje diferencial al suelo cuando el camión está sin ocupantes; y al segunda es de 29 cm cuando está con todos sus ocupantes n el interior o en la parte de carga del camión;

Examinó lo distintos sistemas, el sistema de grupo motriz, el sistema de frenos, sistema de suspensión, sistema de dirección y sistema eléctrico; respecto al sistema de dirección, este vehículo equipa un sistema dirección hidráulico, tiene asistencia hidráulica para generar fuerza al momento de maniobrar la dirección; este sistema hidráulico implica aplicar menor fuerza al momento de maniobrar; también hay sistemas de dirección asistido electrónicamente y asistido hidráulico, además de sistema mecánico; este camión mantiene un motor de 6 cilindros en línea, diésel; a mayor cilindros hay mayor potencia en el grupo motriz; este tipo de camión en relación a uno común y corriente podríamos decir que tiene un motor más potente; respecto a elementos de seguridad, en el camión encontró que mantenía cinturones de seguridad para los que van en la cabina y apoya cabezas en los respaldares de los asientos

Contra examinado, señaló que hizo un levantamiento de las medidas del camión; sí, ha señalado que la medición total desde el suelo hasta la parte superior de la cabina es de 2,30 metros y que la medida del vidrio delantero era de 50 centímetros; no tiene en el peritaje la altura desde el suelo al capot; sí, si se resta 2.30 menos 50 cm, queda 1.80 metros; sí, la altura desde el suelo al capot sería 1.80 metros aproximado; el ancho del camión sería de 1.30, el ancho de la cabina; el ancho del capot no necesariamente es similar; el ancho del capot no lo midió; sí, el largo del capot desde el parabrisas al parachoques sería de 1.50 metros; sí, se trata de un

camión pesado, bastante grande, si se compara con otro camión la altura es similar; si se compara con un sedán claramente es más alto, más alto que un Suv y que un city car; la altura donde va sentado el piloto también es mayor; a la pregunta de si el punto ciego para el conductor también es mayor responde que no tiene herramientas para verificar si es mayor o menor a otro vehículo; sí, es más alto que una Hilux por ejemplo, que un camión $\frac{3}{4}$ cree que son muy parecidos;

4.- DECLARACIONES DE CLAUDIO REINALDO ROMERO ZUÑIGA, quien expuso que es doctor y magister en Física, y además es químico; expuso que la pericia en la que participó consistió en determinar la velocidad de un camión de la marina, para lo cual se utilizó una video grabación en varias instancias y finalmente se les entregó la grabación que no fue muy clara y se calcularon algunas velocidades; la cámara que graba tiene un reloj que va marcando el tiempo y cada fotografía tiene una duración lo que permite calcular tiempos, cuánto demoró un vehículo en recorrer una determinada distancia; luego se calcula la velocidad promedio o velocidad media, consistente en el espacio que recorrió el vehículo dividido por el tiempo que demoró en recorrerlo; se puede hacer el cálculo más exacto utilizando algunas veces un programa denominado Kinovea, que permite hacer lo mismo pero de forma más precisa, esto es, medir el tiempo que transcurre el recorrido del trayecto que eligió.

Junto con los oficiales realizaron este cálculo en base a la siguiente información disponible, la video grabación, que estudió junto con los oficiales y de ahí se midió la distancia que eligieron, en este caso dos hitos bien determinados y el tiempo que demoró el móvil en recorrer esa distancia; este cálculo se realizó en a lo menos dos instancias; un tiempo después, conoció un nuevo video que permitía ver al vehículo al cual se le calculaba la velocidad al ingreso a un terreno baldío y después se pudo calcular la velocidad prácticamente en el instante donde este vehículo atropelló a una persona; en este segundo caso la cámara estaba colocada perpendicularmente a la trayectoria del camión.

En la primera parte cuando el camión ingresa al terreno baldío hay un ángulo en el cual se enfoca la cámara de manera que es un poco menos preciso el cálculo de la distancia; es menos preciso medir la posición de los dos puntos entre los cuales se va a medir el tiempo de recorrido.

En un caso, y específicamente en relación a las últimas precisiones, cuando el camión ingresa al terreno baldío se calculó una velocidad aproximada de 39 km/h; en la segunda posición, en el momento en que ocurre el atropello, la velocidad

calculada aproximada fue de 45 km/hr; las velocidades calculadas son en posiciones distintas del camión; no es el mismo cálculo repetido en el mismo lugar.

Luego, quiso corroborar estas medidas experimentales basados en algún otro indicio que estuviere presente en el lugar del hecho y que le fuere informado, ya que el perito no estuvo en el lugar y corroborarlo con fórmulas de mecánica clásica que indican que el camión necesitó una distancia fija para detenerse, se puede, con esa información, se puede, utilizando un coeficiente de roce de interacción de las ruedas del vehículo con el suelo se puede calcular qué distancia tendría que haber recorrido si iba a 45 km/ horas y el vehículo bloqueó las ruedas, es decir, cuando dejan de rotar y ahí calculó que requería del orden de 19 metros para frenar.

Los resultados experimentales según se vio en el levantamiento planimétrico, hablan de 17 metros, lo que no varía mucho, e indica y da seguridad en cuanto a que la velocidad de 45 km/hora está bien; cabe recordar y de acuerdo a su experiencia, que todos estos cálculos, ya sea el experimental utilizando la grabación o el cálculo teórico que personalmente realizó tienen errores propios del cálculo del orden del 10%, ya que si se calcula la velocidad como una razón entre el espacio recorrido y el tiempo que demora en recorrerlo, la distancia tiene un error de medición de uno o dos metros y por otra parte el reloj no mide instantáneo, sino que las cámaras de video grabación filman 25 fotografías por segundo y eso es lo que finalmente otorga un error del 10 %.

El cálculo teórico realizado tiene una incerteza en el valor del coeficiente de roce; en este caso se utilizó primero un coeficiente de 0,4 y eso dio los 19 metros; si se ocupa 0,47 en el mismo cálculo, se obtiene una distancia de 16, 8 casi 17 que calza prácticamente exactamente con lo que dice el levantamiento planimétrico; el coeficiente de roce utilizado, es variable, ya que uno sabe que roce puede variar en el orden de 0,39 y 0,48.

Se dio cuenta en base a esta distancia y alguna información planimétrica que ese vehículo bloqueó los frenos prácticamente en el instante en que ocurrió el atropello, lo que significa que la persona para poder aplicar los frenos ahí debe haber percibido el peligro dos segundos antes; resultado que es de fisiología, es decir, el tiempo que ocupa una persona en tomar conciencia y darse cuenta le toma como un segundo y el tiempo que demora en actuar otro segundo; estos son tiempos de percepción y de reacción, los que pueden variar de persona a persona y de situación a situación; esto significa que hay personas que tienen una respuesta muy rápida, por

ejemplo un atleta que sale muy rápido, reacciona al disparo inmediatamente, en cuyo caso los tiempos de percepción y reacción son prácticamente cortos, pero lo usual es que demoren dos segundos; en este caso particular, el camión iba a 45 km/ hora, significa que se dio cuenta 25 metros antes del lugar del atropello del peatón y recién entonces aplico los frenos.

Se hizo un cálculo adicional basado en la trayectoria que llevaba el peatón que era en diagonal, se va acercando y al momento del atropello se cruzan; en este aspecto se calcularon dos cosas; con la video grabación se calculó la velocidad del peatón en un tramo dentro del frigorífico, lo que está bien marcado en dos puntos, se midió la distancia y se obtuvo una velocidad; *distancia dividida por tiempo medido por la cámara* y dio como velocidad como de 7,8 metros por segundo; esta no es una velocidad baja para un individuo, es normal para un joven; se comparó, para tener una idea, velocidades de un corredor de cien metros, son 10 metros por segundos; en este caso fueron como 7 y 8. Un joven de colegio, en campeonatos inter escolares es de 9 metros por segundo lo que da una idea; en este caso el peatón tiene una velocidad razonable, y se estimó que corre relativamente rápido.

Después midieron la velocidad con que el peatón recorre el trayecto desde el borde de la calzada a la salida del frigorífico hasta el lugar donde fue atropellado, que fue del orden de 32,2 metros; el tiempo que demoró en recorrer esa distancia se midió con la cámara y el programa Kinovea que da una mejor resolución del tiempo, y esta arrojó 5,3 metros por segundo, un poco más baja, lo que es entendible ya que viene corriendo y es variable; esto también es velocidad media, es decir, en la primera parte de los 32 metros puede haber ido más rápido y luego más lento; se ocupa como si hubiere sido constante.

Lo interesante era saber dónde se encontraba el peatón cuando el conductor percibió el peligro y sabemos que el conductor lo percibió 25 metros antes, de manera que el peatón estaba entre 10 y 11 metros del lugar donde iban a intersectar; esto interesaba para saber si el conductor veía al peatón momentos antes y evidentemente que lo vio porque en ese instante empezó a actuar y no antes.

Se intentó ver que hubiese ocurrido si hubiera pasado algo, pero se concluyó que era absurdo sacar conclusiones si el peatón no se hubiese caído ya que no tenía sentido, pues lo concreto es que hay un camión que parte a la entrada con 39 o 35 y 40 km/h y al momento del atropello se le midieron 45 km/h lo que calza con el cálculo teórico que indica que necesitó del orden de 17 a 20 metros para detenerse.

Esto corrobora que la velocidad eran estos 45 km.

De su experiencia, dijo que si se tiene una video grabación en la cual puede extraer la velocidad conviene compararla con el cálculo teórico ya que muchas veces solo se tiene indicios y no la cámara y las cosas funcionan perfectamente, por lo que se confía en este método de cálculo ya que es el adecuado.

A las preguntas del fiscal, respondió que cuando evacuó este informe y desde hace aproximadamente 6 años asesora al Servicio de Investigaciones de Accidentes del Tránsito de Carabineros de Chile de Santiago, y normalmente trabaja un informe en promedio diario de diferentes accidentes que ocurren a lo largo del país donde hay que hacer cálculos teóricos para investigar como ocurrió el accidente y en particular la velocidad es un parámetro importante; ha investigado alrededor de 200 casos.

Reiteró que la primera asesoría de cálculo de velocidad del camión según recuerda se realizó en el año 2020 a requerimiento de la SIAT como todo lo que oficialmente hace y el requerimiento puede ser de cualquiera de los oficiales; en esta caso, el oficial de Santiago fue una persona de apellido italiano, que no recuerda y una persona de apellido Figueroa de Talcahuano, a quien no conoció nunca.

En esta primera asesoría, se le solicitaba informar especialmente chequeara un cálculo que se hizo que el camión al ingreso del terreno baldío tenía una velocidad de 32 km/hora al parecer, basado en un video que no era demasiado bueno, pero daba una idea de velocidad en ese instante lo que entendió era que se quería saber si era una velocidad alta o baja; la velocidad que indicaba el video se acotaba en 40 km/h.

El antecedente que se tuvo a la vista para hacer el cálculo era un video de no muy buena calidad en comparación al último video, es decir, la mejor toma para efectuar el cálculo y más segura es la última, y precisamente en el instante un poco antes del atropello, o sea cuando el vehículo va perpendicular a la cámara. Este último video era más confiable.

Reiteró que utilizó un programa de libre acceso denominado Kinovea. Originalmente y en la actualidad fue diseñado para estudiar el movimiento de los atletas, corredores y nadadores u otros que tienen movimientos rápidos, para aprender cómo el cuerpo humano se mueve y los tiempos que demora en mover de un lugar a otro u brazo o pierna, lo que requiere medir los tiempos con mucha precisión. Conoció de este programa hace muchos años y un grupo de oficiales solicitó que los avalara para ver si el programa se podía utilizar con seguridad en medir velocidad, aunque ya lo estaban usando porque conocían de su seriedad, sin embargo, había un

problema en el sentido de poder estar seguros de poder ocuparlo efectivamente en medición de velocidades en vehículos, de manera que se hicieron varios experimentos en dependencias de la PDI haciendo correr vehículos de carabineros a diferentes velocidades grabando y midiendo con la pistola que se ocupa para medir velocidad. Los resultados de este trabajo indicaron que era posible o una buena medición calcular la velocidad con este método. Estos estudios indicaban que había más error cuando el vehículo iba en diagonal y la cámara estaba en esa posición que cuando la cámara estaba perpendicular, lo que dio la seguridad que este procedimiento de cálculo de velocidad es seguro.

En este caso, en el primer informe, la cámara era con perspectiva diagonal.

El coeficiente de roce utilizado para la determinación de velocidad debe haber sido 0,5 o 0,4 ya que este coeficiente de roce es el que se usa para vehículos pesados porque la presión del neumático es del orden de 100 a 110 libras por pulgada cuadrada y en la misma unidad un vehículo liviano son 32 libras por pulgada cuadrada, lo que significa que el área de interacción de la superficie del camión cuando no va muy cargada es más baja y por tanto, el coeficiente de roce disminuye.

El coeficiente de roce cuantifica la interacción entre una superficie y otra con la cual está en contacto cuando estas superficies resbalan una sobre la otra, el coeficiente de roce es muy alto, 0,9 a 1, para poder desplazar una superficie sobre la otra se va a requerir mucho más fuerza.

Cuando el coeficiente de roce disminuye, se requiere evidentemente menos fuerza. El neumático sobre una superficie de hielo, es un caso típico de coeficiente de roce bajo, ya que resbala fácilmente. El mismo vehículo sobre pavimento no va a resbalar a no ser que se le aplique una fuerza grande, se refiere a que el vehículo esté frenado.

En el caso del camión, el neumático está inflado a una presión de 110 unidades y en el caso del vehículo liviano la presión es del orden de 30; la unidad es libras dividido por pulgada cuadrada.

El hecho de que el neumático esté a mayor presión al interior, significa que es más rígido y la interacción con el pavimento va a ser menor, por eso que al camión se le coloca un coeficiente de roce más bajo que a un automóvil en la misma superficie.

En sus cálculos, como se trata de un camión se ocuparon coeficientes de roce 0,5 o menor considerando que es un terreno de tierra e incluso era posible que no fuera muy parejo, lo que desconoce.

Explicó que en mecánica lo que se hace es dividir o sea se refiere a la cinemática la descripción del movimiento sin explicar por qué. También se puede calcular aceleración y cuando se quiere saber o conocer la dinámica se consultan las causas que generaron ese movimiento y aquí aparece el concepto de fuerza que actúa sobre un cuerpo de cierta masa le imparte una aceleración; esto es dinámica y en este caso la parte de dinámica se refiere a la distancia que se requiere para frenar al vehículo porque aquí se tiene que hacer aparecer la fuerza de fricción, quién es responsable de que esto se detenga o de cambiarle la velocidad de 45 km/h a cero.

El objeto del peritaje era cinemática y dinámica.

Cuando se miden velocidades con una video grabación hay errores del orden del 10% aproximadamente. Lo que se puede determinar en un accidente y estar seguro en un accidente es que la velocidad no era de 70 km por hora, que la velocidad difícilmente puede ser 50.

En relación al cálculo de la velocidad del móvil hecho con una video grabación era más bajo del que él obtuvo, del orden de 35 km/hr; no recuerda bien cuánto era.

No recuerda, haber establecido alguna conclusión en relación a la distancia del camión respecto de la víctima cuando caía al suelo en este primer informe. Solo recuerda haberse concentrado en la parte de la caída en el segundo informe. Es factible que haya conversado con el teniente, pero no lo recuerda.

En cuanto al cálculo de velocidad del peatón comparado con la velocidad del camión, se utilizó el mismo sistema, Kinovea, basado en una video grabación; en el caso del cálculo de velocidad del peatón se refiere al tramo que va desde el borde de calzada hasta el sitio del atropello en el cual no recuerda que hubiera hitos marcados.

Se le exhiben dos capturas, N° 1 y N° 2, contenidas en el N° 31, letra D de otros medios de prueba, que el perito explica, consisten en, dos líneas amarillas, una debe ser A y la otra B, corresponden al primer tramo utilizadas para el cálculo de velocidad.

No recuerda cual es la distancia que cubre el tramo A.B ni el tiempo que demoró en recorrer ese tramo el camión lo que hizo en una velocidad media de 39 km/hora.

En la captura o imagen N° 2, se aprecian dos hitos que deben ser el B y el C; no reconoce el primer tramo, pero el segundo debe ser el tramo de tierra; no recuerda que distancia cubre el tramo B-C, no cuál fue el tiempo que empleó el camión en recorrerlo; solo recuerda que en la última parte se calculó que eran 45 km/hora.

En el informe, como diferencia porcentual entre la velocidad del tramo B-C, 45 km/h respecto de la velocidad media del tramo A-B, 39 km/h, recuerda que resultó aproximadamente de 5%; le parece que en el informe dice eso, pero el valor exacto debiera ser el resultado de 45 menos los 39, que son 6 dividido por 45 y el resultado multiplicado por 100 debiera ser el resultado y que luego de hacer el cálculo resulta un 13 %.

En cuanto al cálculo de velocidad con relación a la masa que transportaba el camión militar, de acuerdo a la video grabación es independiente de la masa del vehículo porque requiere distancia y tiempo, no depende de la masa y desde el punto de vista de la dinámica, mecánica clásica hay que analizar el efecto que tiene al frenar un vehículo: su masa resulta independiente porque la fuerza de roce es masa multiplicado por coeficiente de roce multiplicado por la aceleración de gravedad y eso es igual a la masa por la aceleración; como la masa estaba a ambos lados de la ecuación se simplifica y la aceleración queda independiente de la masa y por esa razón no tiene incidencia en los cálculos realizados.

En relación a la velocidad del peatón, explicó que comparando con el cálculo de velocidad del camino respecto a la velocidad del peatón se utilizó el mismo programa Kinovea para medir el tiempo porque la distancia fue hecha utilizando planimetría, de manera que también se tuvo a la vista una video grabación respecto de su velocidad.

Para refrescar la memoria del testigo, lee parte de su informe pericial en la parte que señala que el tramo lo denominó D-E.

Se le exhibe la captura N° 3 del N° 31, letra D de otros medios de prueba, consistente en el tramo denominado D.E de cierta longitud, no recuerda cuanto demoró, de acuerdo a la medición que se hizo con el programa Kinovea, una cierta cantidad de tiempo en recorrerlo; solo recuerda es que la razón entre la distancia y el tiempo que demoró en recorrer eso es del orden de 7 y algo por segundos.

Respecto a la distancia mínima que requería el camión para detenerse a la velocidad a la cual iba establecida en 45 km/h, con un coeficiente de roce de 0,4, era de 19 metros y algo, 19,7 al parecer. Si se eleva este coeficiente de roce a 0,47 se obtiene una distancia de 16 metros y algo, lo que calza bastante bien con la distancia medida en planimetría.

En relación al coeficiente de roce o de fricción, el hecho que sea más bajo en superficies de tierra en relación a una superficie de hormigón, dijo que el coeficiente de roce determina la fuerza que el suelo va a ejercer sobre el móvil; mientras mayor

es el coeficiente de roce mayor es la fuerza de frenado y en consecuencia menor es la distancia que requiere recorrer para detenerse, así que a mayor coeficiente de roce menor es la distancia que requiere el móvil para detenerse.

Desde que comenzó a frenar el camión a 45 km /hora si es que el coeficiente de roce es 0,4, es de 3.2 segundos aparentemente, pero no recuerda el coeficiente de roce utilizado; para refrescar memoria se le exhibe parte de su informe pericial, e indica que el cálculo del tiempo que demora el camión, considerando una velocidad de 45 KM/hora, en detenerse resulta igual a 3,2 segundos cuando se supone un coeficiente de roce de 0,4; $45 \text{ km/hr dividido por } 3,6 \text{ f da igual a } 12,5 \text{ metros por segundo}$.

En esta operación de cálculos se utilizó también la variable de coeficiente de roce en dos rangos de 0,4 y 0,47. Si el cálculo del tiempo que el camión demoró en detenerse desde que comenzó a frenar se hace con un coeficiente de roce de 0,47 el tiempo y la distancia de detención es menor que con 0,4; la diferencia de tiempo es 0,4 dividido por 0,47 porque son inversamente proporcionales el tiempo al coeficiente de roce. A mayor coeficiente de roce demora menos en detenerse. El tiempo calculado que demora en detenerse decrece a 2,7 segundos.

De acuerdo a este informe más preciso y a la información con que contaba, dijo que eso es lo que está calculado en el informe ya que la evidencia dice que el camión aplicó los frenos prácticamente al momento del atropello, talvez uno o dos metros antes del atropello. Planimetría determinó algo así como 16 o 17 metros la distancia que se detuvo el camión desde el lugar del atropello.

En cuanto a la determinación del tiempo de reacción y de percepción cuyos conceptos provienen de distintas fuentes, la sociedad de ingenieros automotrices norteamericanos, experimentos de las policías inglesas y los médicos fisiólogos que ven tiempos de reacción y todo eso es lo que está compaginado en los textos que se refieren a la materia. En todo caso está fuera de la mecánica clásica.

En su opinión, para un caso específico, es imposible determinar el tiempo de percepción y de reacción porque estos tiempos dependen de la situación y estado del sujeto en ese instante y en ese día y momento, es decir, un numero variable de situaciones, pero hay un rango de dos segundos razón por lo cual se indicó en el informe y dado que el móvil se desplazaba a 12,5 metros por segundos, multiplicó por dos y el resultado fue de 25 metros. No se determinó el punto exacto donde se aplicaron los frenos.

No recuerda las expresiones exactas utilizadas en este punto ya que no estaba claro en que instante preciso aplicó los frenos; lee parte del informe ya referido, e indica que en éste se reveló tiempo de reacción más tiempo de percepción dos segundos, multiplicado por 12,5 metros por segundo, da 25 metros.

Y más adelante se hace notar que ese punto donde se aplicaron los frenos no estaba precisamente determinado.

Sí ha dicho que respecto del peatón se estableció en base a un informe planimétrico un segundo cálculo de velocidad, trayecto que iba desde el borde de la calzada de Gran Bretaña hasta el punto de atropello; la velocidad de desplazamiento calculada en este tramo fue de 5.3 metros por segundo; no recuerda si hizo algún ajuste a la velocidad de ese tramo; se le exhibe informe 46-E-2021 de la prefectura que asesora, y señala que es un adicional que no es del informe, se refería al informe, este parece que es una aclaración que el fiscal solicitó; en esta aclaración fue medido nuevamente el tiempo y eso dio una velocidad un poco distinta, 6.5 metros por segundo; el problema que hay en este cálculo se refiere a que el peatón se cayó, entonces en un caso está considerado el tiempo de la caída y en el otro no y, en consecuencia subió, demoró menos en llegar al lugar; en el primer cálculo se consideró el tiempo que demoró en llegar al lugar más algún tiempo asociado a la caída; sí, hizo una adición al informe.

En cuanto a qué se estableció en esta adición sobre la distancia en que estaba el camión respecto a la zona de atropello en los momentos en que el peatón empezaba trayectoria desde calzada de Gran Bretaña, señala que valores exactos no recuerda pero fueron calculados, indica que en la aclaración el peatón va a 6.2 metros por segundo, eso significa que el peatón demoró una cierta cantidad, en el primer caso se demoró 5,3 y ahora tiene que haber sido menos, calcularon 75 metros para la distancia del camión al lugar, ahora tiene que ser menor, debe ser 70 metros para el camión; pero si el camión caminaba a 12,5 metros por segundo y el peatón demoró del orden de 5 segundos en movilizarse, son 12,5 multiplicado 5 segundos y eso da la distancia; en cuanto a la distancia del peatón respecto del camión en la instancia en que el peatón inicia trayectoria en avenida gran Bretaña en relación al punto de atropello, establecida en esta ampliación, señala que no recuerda los números, pero es calculable: si se tardó 5 segundos en recorrer los 32,2 metros, hay un triángulo que hay que calcular esa distancia, probablemente serán 60 metros; no recuerda los números exactos; se exhibe el informe 46-E-2021 y señala que la distancia del camión

a la zona de impacto o atropello cuando el peatón inicia trayectoria por la calzada de la calle es de 62.5 metros; y la distancia entre camión y peatón en ese mismo momento es de 33.4 metros, en diagonal; a la pregunta cuando el peatón se encontraba en el punto de percepción a qué distancia habría estado de la zona de atropello, responde que depende de que velocidad se le asigna al peatón, con 5,3 segundos estaba a 10.6 y a la velocidad de 6,2 estaba a 12 metros aproximadamente; respecto del ángulo que forma la trayectoria del peatón y camión teniendo como punto de encuentro la zona de atropello, responde que parece que fueron 17 grados lo que estableció en la adición; esos 17 grados suponiendo que el peatón hubiese continuado en esa línea, pero allí ocurrió algo, se cayó.

Se exhibe evidencia 38: lámina 1: ahí está la trayectoria del camión y la del peatón, indicadas en líneas oscuras, la izquierda es del camión y la derecha es del peatón; muestra la trayectoria camión, la del medio; y la del peatón la de la izquierda (línea pequeña que las une es el ángulo de 17 grados); la zona roja donde convergen ambas líneas, es la zona de atropello; la calzada está a la derecha de la lámina.

A la pregunta de si respecto de la trayectoria del peatón señaló que sólo se podían hacer proyecciones respecto de un cierto punto, señala que está claro donde se interceptan; a la pregunta de cuál habría sido la trayectoria de no haber ocurrido el atropello, señala que el "habría" no lo puede responder, no sabe cuál de las infinitas posibilidades podría haber ocurrido; en relación a qué efecto produjo la caída del peatón en el sitio erizo, señala que puede responder lo que calculó; a la pregunta de si el peatón no se hubiera caído habría ocurrido el atropello, responde que no puede responder por las infinitas posibilidades que pueden darse.

Respecto a qué significa "riesgo estático" y riesgo dinámico" mencionados en la adición al informe, señala que con riesgo estático se quiere expresar donde el móvil, el segundo objeto con el que va a interactuar está fijo, por ejemplo un poste y un vehículo que se aproxima y choca el poste que está fijo; riesgo dinámico es distinto porque en el lugar del poste hay un objeto con movimiento propio que no está determinado por el primer móvil, o sea, ambos tienen trayectoria, no se sabe cuál es la trayectoria del segundo, ese es un riesgo dinámico, donde las posibilidades son muchas; estos conceptos provienen, en el caso del informe, de querer describir en palabras lo que ocurre, no está en un libro, es una expresión que él usa; en este caso camión y peatón constituían cuerpos dinámicos.

La energía cinética es una expresión clásica, matemáticamente se escribe como la mitad de la masa del móvil multiplicado por la velocidad que tiene elevado al cuadrado, esa es la fórmula; la energía cinética está cuantificando la energía que tiene un objeto que está en movimiento y que tiene una determinada masa; dos objetos que van a la misma velocidad pero uno tiene el doble de masa que el otro, el que tiene doble de masa tiene doble energía cinética, dos objetos que tiene la misma masa, pero uno va a 2 metros por segundo va a tener 4 veces la mitad de la masa y uno que tiene el doble de velocidad va a tener 4 veces más de energía cinética; el cambio de velocidad implica un cambio grande en la energía cinética del cuerpo; respecto de la masa del camión, se discutió la masa del camión más la masa de los pasajeros, orden de magnitud es del orden de 10.000 kilos; eso no fue relevante en el cálculo dado que la velocidad es una cantidad cinemática que se midió con la video grabación y por otra parte la aceleración de frenado no depende de la masa, sino que depende del coeficiente de roce y de la aceleración de gravedad, el producto de las dos cosas, pero no depende de la masa; pero la fuerza de fricción es proporcional al peso del vehículo, mayor masa la interacción es mayor y la fuerza de fricción aumenta proporcionalmente, el resultado final es que la aceleración no va a depender de eso; sí, la energía cinética sí depende la masa.

Respecto a qué efectos produce la mayor o menor energía cinética de un móvil involucrado en un accidente de tránsito, señala que lo que ocurre es el móvil puede tener mucha energía cinética, el que impacta, lo importante es saber cuánta energía cinética transfirió al segundo objeto, puede que tenga mucha energía cinética y no transfiera; es más riesgoso si el objeto tiene mayor energía cinética podría transferir mayor energía al objeto que impacta, pero la transferencia de energía es el punto, eso no es trivial de calcular porque depende de si el impacto inelástico, que es el caso donde se deforman cosas, desgraciadamente también se puede deformar la persona o el objeto, el camión, con que velocidades terminaron después o en qué dirección salieron, eso es difícil de determinar; a la pregunta de si a mayor energía cinética mayor riesgo, responde si es que hay transferencia de energía eficiente, no es automático, depende de la situación, de cómo ocurrió la transferencia, hay que saber cómo ocurrió el impacto; a la pregunta de qué determinó en cuanto a la energía cinética de este camión, señala que sería un millón de joules, pero a quien le importa porque no lo puedo comparar con nada; la razón por la que para él no fue esencial la

energía es por lo que dijo, el problema es la transferencia de energía, que es muy dependiente de como ocurrió el hecho.

Contra interrogado, señaló que sí, en un primer cálculo fijó como velocidad del camión 35 km/hr; a la pregunta de si hizo un primer informe y en la conclusión dijo que la velocidad media del camión en el camino de tierra fue de 32 km/hr, señala que sí, en el total trayecto de tierra ese fue el número.

Respecto al informe de adición que se le exhibió por el fiscal, sí, fue emitido el 14 de junio de 2021; sí, en este informe respecto a la velocidad fija dos trayectos, entre letra A a B, camión en el pavimento; entre B y C que correspondería al camión en la tierra; a la pregunta de si se hubiera tomado desde la mitad del primer hito hasta el final del otro, responde que eso no lo hizo, pero la lógica dice que daría un valor distinto; sí, se le consultó en este informe de adición precisamente acerca del momento exacto en que el vehículo militar aumentó velocidad desde 39,6 a 45,16 según indica el informe; sí, respondió que no es posible establecer situaciones exactas como las solicitadas; a la pregunta de que no pudo establecer el momento en que se habría dado este cambio de velocidad, responde que así es y no se puede establecer tampoco; preguntado si sería incorrecto entonces decir que cuando ingresó a la tierra aceleró, señala que no se sabe, puede medir la velocidad pero no decir cuándo; se le pregunta si depende que tramos tomemos que promedio dará y responde que dentro de un rango y hay que tener cuidado con eso, porque no números son aleatorios, pueden tener pequeñas variaciones; a la pregunta de que la velocidad que estableció en el segundo tramo, aproximadamente de 45 km tienen un margen de error de 10%, responde que 5%, o entre 5 y 10; señala que cuando uno habla de error puede ser por sobre el valor medio calculado o por debajo, eso está diciendo que la velocidad podría ser 49 o 41 o 40, entre 40 y 50; a la pregunta de que dijo en su informe que la diferencia de ambas velocidades, alrededor de 5 km/hr, no hacen variar cualitativamente las conclusiones establecidas, responde que sí; respecto a la ampliación, se le pregunta si se solicitó que aclarara si la determinación de frenado fue oportuna o tardía en relación al atropello, y su respuesta fue que no era posible determinarlo, responde que es efectivo; pues la trayectoria del peatón la determinó el propio peatón, el conductor no podía predecir los desplazamientos del peatón, por eso no se podía establecer si el frenado fue oportuno o no; sí, eso concluyó; sí, en el mismo informe se le preguntó acerca del tiempo y distancia requeridos desde el punto de percepción y determinación de maniobra de frenado y detención de vehículo para

haber evitado el atropello según trayectoria de móvil y peatón; sí, a esa pregunta él dijo que el conductor no podía saber o conocer las decisiones o reacciones que podía adoptar el peatón considerando así una detención o cambio de trayectoria de este último; sí, ha dicho que una persona demora 2 segundos entre que percibe y logra reaccionar para frenar, en promedio; sí, con eso aproximadamente calculó que al momento que el conductor percibe al peatón fue a unos 25 metros antes del lugar impacto; sí, y luego del impacto camión el queda a 16 metros más allá del lugar impacto; hizo calculo con coeficiente de roce de 0,47 y dio ese valor, que coincide con el que midió SIAT en planimetría; a la pregunta de si entonces se puede decir que si el conductor recién hubiera tomado la decisión de frenar al momento del impacto el camión habría quedado a 40 a 45 metros aproximadamente del lugar impacto, responde que no hizo ese cálculo; en el supuesto que el instante de percepción fue el golpe con el peatón, hay que medir 2 segundos más para que apreté el freno y agrega 25 metros a los 16 y tanto, claro, hubiera terminado 45 metros más allá del lugar impacto; a la pregunta de que antes del impacto el conductor tomó la decisión de frenar, responde que eso dicen los indicios, lo que se determinó en planimetría; a la pregunta, en relación a la adición del informe, si recuerda si se le preguntó específicamente para que aclarara la existencia de posibilidad que el peatón fuera atropellado por el móvil de no haberse caído, responde que sí lo recuerda; y respondió que "finalmente se determina que en base a los antecedentes antes mencionados si el peatón no hubiese caído el atropello no hubiese ocurrido", responde que así es; el futuro no lo puede determinar, debió ser más correctamente escrito, decir es posible que; en ese cálculo se supuso que la velocidad del peatón debía mantenerse constante y dado que el camión tenía un ancho de 2.2 metros entonces se calcula cuanto tiempo demoraba en cruzar o hubiese tardado en cruzar, porque es potencial, y se hubiese salvado; pero insiste, eso es parte del futuro, porque el hecho es que el peatón cayó; a la pregunta de si el peatón hubiese mantenido su velocidad habría alcanzado a pasar, responde que ese es el cálculo que uno hace, no sabe que es lo que hubiese ocurrido, pero hasta donde puede calcular es hasta el momento cuando cayó, el resto es que si no hubiese caído "es posible que"; sí, eso tiene que ver con el ancho del camión, con la velocidad del peatón, y la velocidad del camión; sí, esas son las bases de la conclusión; sí, tiene elementos para llegar a esa conclusión potencial.

5.- DECLARACIÓN DE KATHERINE LISET SANHUEZA GARCÍA, la que expuso que es teniente de Carabineros de Chile, Oficial Investigador de la S.I.A.T. de

Santiago; se le encomendó realizar una reconstitución de escena del hecho del 21 de octubre de 2019, diligencia que se hace el 15 de octubre de 2020; previo a ella se reciben parte de los antecedentes de la carpeta investigativa, como videograbaciones de cámaras de avenida Gran Bretaña 1125 de frigorífico Pacífico, donde se ilustra el atropello de un camión de la armada a un peatón; en su informe realiza el análisis de estas grabaciones, son 13 video grabaciones, ilustrándose principalmente en los exteriores el hecho investigado; hay cámaras que ilustran el desplazamiento del camión por el costado derecho de la calzada de Gran Bretaña en dirección al nororiente cuando este camión accede a un sitio eriazo debido a la presencia de neumáticos en la calzada y además de un detalle de los desplazamientos del peatón el cual accede a la empresa frigorífico Pacífico al sector de estacionamientos y al percatarse de la presencia de este camión de la armada huye del lugar en dirección al sitio eriazo, cayendo a la tierra y siendo atropellado por este camión; en el informe hace el detalle específico de cada una de las cámaras, incorporando minutos antes y después del hecho, los anteriores donde aparece que la pesquera estaba siendo saqueada por sujetos no identificados y los posteriores donde se ve la llegada de la ambulancia y de carabineros; además se recibió parte de la carpeta investigativa en donde se hace un análisis de cada uno de los elementos recibidos, destacando los siguientes: el parte policial 5052 de la 2º comisaría de Carabineros de Talcahuano, donde se indica el horario, lugar y participantes, y además la primera declaración que se toma al conductor del camión, Leonardo Medina Caamaño, señalando éste que iba en persecución de los peatones que habían saqueado las pesqueras y uno de ellos cae y es impactado por él; también está la declaración del subteniente Reinaldo Retamal, que señala lo mismos antecedentes del parte policial; hay varios informes de la Policía de Investigaciones, dentro de ellos uno que señala que el sitio del suceso había sido baldeado en el lugar donde estaba la sangre y se habían levantado vainillas del lugar; además se adjuntan declaraciones del conductor y de otros pasajeros del camión de la armada; en primer lugar está la declaración del conductor que señala que concurre a la pesquera por un llamado que hacen al teniente Ducaud, donde dice que están saqueando las pesqueras y al aproximarse ve 20 a 30 personas que salen de la pesquera hacia la población Libertad o hacia el sector eriazo que estaba al costado, y él con intención de seguirlos accede a este sitio eriazo manteniendo su visual hacia los peatones que van hacia la izquierda de su trayectoria, instante en que es alertado por el teniente Ducaud, que era el copiloto, de la presencia de tres peatones por el

costado derecho, cayendo uno de ellos y atropellándolo; luego está la declaración de Juan Solar, quien señala que concurren a las pesqueras y al aproximarse ve neumáticos en la calzada por lo que desvía su trayectoria accediendo al sitio eriazo y percatándose posteriormente de peatones que se desplazaban hacia la trayectoria del camión cayendo uno de ellos y siendo atropellado; la declaración de José Alegría Muñoz, quien señala que concurren a las pesqueras porque estaban siendo saqueadas y que a 100 metros ve a los peatones huyendo de la pesquera, que uno de ellos cae y es atropellado; las declaraciones de Daniel Barría y Luis Oviedo que son similares a las anteriores en relación a los antecedentes que entregaban; la declaración del teniente André Ducaud que señala que recibe un llamado telefónico en el que se solicita concurrir a las pesqueras que estaban siendo saqueadas y al existir neumáticos en la calzada desvían su trayectoria y acceden al sitio eriazo, ahí le dice al conductor de los sujetos que estaban huyendo de la pesquera y de pronto se da cuenta de tres peatones al lado derecho y alerta al conductor, éste frena de manera inmediata, uno de los peatones cae y es atropellado; este informe de la Policía de Investigaciones concluye que no se advierte intencionalidad por parte del conductor; al ser analizado este informe por la perito en relación a todos los informes, siempre se hace presente que la intencionalidad no se puede descartar ni aseverar porque no tienen los elementos técnicos para ello.

Luego hay otro informe de la Policía de Investigaciones donde se reitera que el sitio del suceso había sido baldeado y que se habían levantado vainillas, pero también aquí sostiene que eso no se puede aseverar ni descartar porque en la carpeta no hay antecedentes para ello; además en este informe de la Policía de Investigaciones hace un análisis de las video grabaciones, que es coincidente con el que hace previamente esta perito y además se detalla el carácter de las lesiones manteniendo el peatón principalmente una lesión en la cabeza y se hace presente por una doctora que el peatón mantenía midriasis; luego ella hace el análisis de la midriasis, se consulta al Servicio Médico Legal, ello porque según antecedentes que se tenían la midriasis se genera por sustancias tóxicas o drogas y en los antecedentes de la carpeta el peatón contaba con drogas en su cuerpo; al responder el Servicio Médico Legal señala que hay drogas que se mantienen por más y por menos tiempo en el cuerpo, por ejemplo la marihuana por 7 días y al cocaína por 45 a 90 minutos; se consultó si esto podría considerar una alteración a la valoración del perito y el Servicio Médico Legal respondió que podría causar una alteración; además la Policía de Investigaciones

entrega informes de fotografías del sitio suceso, del lugar donde está la sangre que queda allí, de las lesiones y vestimentas del peatón al momento del hecho y realizan planos en donde se ilustra lo anteriormente señalado y el desplazamiento de ambos participantes.

Dentro de los antecedentes que se remiten para su análisis hay 3 informes de la SIAT de Concepción, uno es el pre informe, los pre informes mantienen datos como nombre de participantes, horario, lugar y causa basal probable; el teniente Figueroa señala como causa basal, una descripción de lo sucedido y dice que el conductor del vehículo conducía el móvil en cumplimiento de sus funciones y realiza un seguimiento a unos peatones accediendo a un sitio eriazo, perdiendo el equilibrio uno de ellos, cayendo a la tierra y siendo atropellado; luego el informe 190-A-2019, también confeccionado por el teniente Figueroa en el que se indican hora, lugar, participantes, la dinámica del hecho, la causa basal y los fundamentos en que se basaron estos antecedentes; la causa basal a que arriba el teniente Figueroa es similar a la del pre informe y se hace un análisis respecto al contexto social en que se veían envueltos, ya que había toque de queda y estado de excepción debido al estallido social; además se adjunta un peritaje mecánico realizado el día de los hechos al camión en el que se señala que los daños que presenta este vehículo son solo limpieza de polvo en la parte inferior de la estructura, lo que sería coincidente con la caída del peatón ilustrado en las video grabaciones; informe 8-E-2020, solicitud del cálculo de velocidad de este camión, la velocidad calculada fue hecha por el doctor en física Claudio Romero Zúñiga, asesor de la SIAT Santiago, y estableció que la velocidad era de 32 km/hr en base a una cámara de seguridad que estaba en lugar próximo al hecho; de esto se hizo también un análisis ya que posteriormente se hace otro cálculo de velocidad con el mismo doctor pero con otra cámara, arrojando entre 40 y 45 km/hr, lo anterior se debe a los ángulos de las cámaras, siendo la segunda velocidad de una cámara que está más perpendicular al desplazamiento del vehículo.

Además en los antecedentes se adjuntan dos querellas, una del Instituto Nacional de Derechos Humanos y otra de los padres del fallecido, en las que se señala principalmente que existe intencionalidad de parte del conductor para atropellar al sujeto; como análisis, no se puede aseverar o descartar intencionalidad de parte del conductor.

Luego la armada remite antecedentes sobre el conductor y sobre el vehículo, entre ellos la hoja de vida del conductor, las calificaciones y principalmente

antecedentes que establecen que está habilitado para conducir este tipo de vehículos; además se señala la velocidad del vehículo, que para todo terreno debiera alcanzar como máximo 40 km/hr y en caminos de segunda clase 50km/hr; aquí como conclusión de la perito se hace un análisis, al hablar de camino hablamos de un sector rural y el sector donde ocurre el hecho no lo es, por lo que la velocidad debiere ser de 40 km/hr.

Además la Policía de Investigaciones vuelve a tomar declaración al teniente Ducaud, señalando éste que concurre a las pesqueras porque le fue ordenado por su mando directo debido a que estaban siendo saqueadas y entrega los mismos antecedentes previos, que el camión al percatarse de estos peatones intenta realizar maniobras evasivas para tratar de evitar atropellarlos; además se adjuntan declaraciones de los guardias del frigorífico Pacífico, siendo ambos coincidentes en que las pesqueras estaban siendo saqueadas, que los días anteriores también habían tenido problemas, que desconocidos ingresan con la intención de saquear, sin referirse en específico a estos tres peatones sino a personas que ingresan anteriormente, que habían roto el acceso, que se percatan de la presencia de este camión y de los peatones que corren en ese momento cayendo uno de ellos y siendo atropellado; se adjunta la declaración de una persona de apellido Vivanco, que es uno de los sujetos que estaba corriendo junto al peatón fallecido, dice ser de la población Libertad, que se entera que las personas estaban concurriendo a la pesquera, por lo que él también va y se encuentra con su amigo que señala como el polera, para poder ingresar juntos, al percatarse de la presencia del camión huyen, atropellando al polera.

Una vez recibidos y analizados estos antecedentes y debido a que ella hace este análisis un año después, explica el contexto social en que este hecho ocurre; el accidente ocurre el 21 de octubre de 2019 y en el país el 18 de octubre comienza lo que es conocido como el estallido social, que es un fenómeno social, cultural, económico y político, a nivel nacional, y junto con ello se realizaron diversas marchas, protestas, saqueos, barricadas, entre otros, pero aquí en la zona comenzaron el 19 de octubre; es por ello que se decreta un estado de excepción y un toque de queda que el día del hecho en este sector era a las 18 horas, ocurriendo el atropello a las 18:44 según el registro de las grabaciones, por lo que al momento del atropello estábamos en toque de queda en que las personas civiles no debían estar fuera de sus hogares, salvo excepciones, que no era el caso; en el caso del estado de excepción y conforme a la Constitución Política el presidente señala un jefe de defensa nacional en la zona

que queda a cargo de la seguridad en la zona y a cargo de las fuerzas armadas, otorgando a la fuerzas armadas el poder para controlar y realizar orden y seguridad en el sector; en este caso la armada estaba cumpliendo un rol distinto al normal, por lo que se encontraba realizando servicios en la calle, debiendo apegarse a las RUF, reglas de uso de la fuerza, emanadas por la Armada de Chile, en la cual se señala el uso de la fuerza que deben tener con las personas y uso de las armas, entre otros.

Luego en su informe hace una separación referida específicamente a la reconstitución de escena; esta diligencia se hace casi un año después del hecho, el 15 de octubre de 2020 a las 9 horas, en avenida Gran Bretaña 1125, en el mismo lugar del hecho, concurre gran parte de las personas que estaban en el camión, pero no se cuenta con la presencia ni declaración del conductor; además se cuenta con el camión, un Kía motors KM250 de la Armada de Chile, es periciado por el ingeniero mecánico Vínicio Bea, como fue analizado un año después no se cuenta con los antecedentes del día del hecho, específicamente se refiere a la limpieza de polvo ya indicada, ya que el vehículo siguió siendo usado en el servicio; por parte del ingeniero mecánico se detallan los sistemas del vehículo y se adjuntan fotografías, haciendo presente que el eje con el que impacta al peatón tiene una altura de 29 centímetros, con carga, y sin carga sube a 31; además dentro del informe se adjunta los últimos controles del vehículo, como el de sistema de frenos.

No se contó con la declaración del conductor, por lo que se comienza con la declaración del teniente Ducaud, quien señala que estaba de servicio en la Armada de Chile y debido al contexto social estaban realizando otro tipo de labores, dentro de las cuales al percatarse de personas que infringieran la ley u orden público, ellos debían mantener a la persona hasta entregar el procedimiento a carabineros; el día del hecho recibe un llamado telefónico de su mando directo, que decía que estaban saqueando las pesqueras y que querían quemarlas; dice que la instrucción era llegar al sitio eriazo próximo a la pesquera Pacific Blue que era la que le dijeron que estaban robando y descender para detener a las personas que estuviesen cometiendo ilícitos, siempre apegados a las RUF; dice que una vez que están camino a las pesqueras ve a aproximadamente 200 metros las barricadas, los neumáticos en la calzada, que estaban apagados, por lo que le ordena al conductor que desvíe su trayectoria y ahí accede al sitio eriazo y le muestra en todo momento a la gente que estaba en el sector de la población, que iba corriendo desde las pesqueras a la población, señalando que eran entre 100 a 300 personas aproximadamente, luego al percatarse de los peatones

que iban al costado derecho del camión le advierte de la presencia de éstos al conductor, éste de inmediato frena y realiza maniobras evasivas a la izquierda y derecha intentando evitar atropellar a los peatones y uno de ellos cae y es atropellado por el camión; señala que descienden del camión para prestar los primeros auxilios y hacen señas a una ambulancia y a carabineros que estaban cerca del lugar, los que se aproximan y prestan primeros auxilios; luego declara que comenzaron a recibir impactos balísticos por parte de personas de la población; de lo anterior se hace un análisis en base a las video grabaciones y al levantamiento planimétrico hecho en la reconstitución de escena y en base a eso y lo indicado por el teniente Ducaud, se verificó ciertos antecedentes de su declaración, por ejemplo dice que ve barricadas a 200 metros, pero al hacer la medida desde el lugar que él indica que las ve, hay aproximadamente 90 metros; dice "aproximada" por el levantamiento planimétrico también se realizó un año después, si bien la calzada es la misma los neumáticos no estaban por lo que no se puede establecer un lugar exacto donde estaban estos neumáticos, por lo que podría haber una diferencia en metros.

Además y dentro de lo que se hace en la reconstitución, se realiza grabaciones con dron para poder ilustrar el lugar y el desplazamiento del camión en relación a los antecedentes que se tenían y en base a la declaración del teniente Ducaud, se le instala una cámara gopro; debe señalar que el funcionario andaba con casco y la cámara se instala arriba, con la finalidad de ilustrar lo que se veía en el lugar, aunque nunca va a ser exacto porque no se puede establecer hacia donde miraba y en qué momento; después y continuando con el análisis de la declaración del señor Ducaud, éste dice que hay entre 100 y 300 personas, pero al hacer el análisis de las video grabaciones no se logra visualizar tan elevada cantidad de personas, al menos en las cercanías del camión; el teniente Ducaud señala también las maniobras evasivas que realiza el camión, no pudiendo tampoco verificarlas a través de las video grabaciones; luego se hace y para que quede claro, a todos los declarantes se les hace un levantamiento planimétrico en base a lo que ellos indican, por lo que se realiza este levantamiento con el teniente Ducaud, indicando ciertos puntos que éste menciona en su declaración, como por ejemplo cuando visualiza los neumáticos, cuando visualiza las personas, cuando visualiza los peatones, entre otros.

Continuando, se tuvo la declaración de tres pasajeros que van en la parte de atrás del camión, faltando uno de ellos, una cámara gopro se instala en el conductor en una persona que lo reemplaza y se instala en los pasajeros de la cabina, uno al

costado derecho y otro al izquierdo, que iban de pie; y se procede a la declaración del resto de los pasajeros; además de dos guardias de seguridad, un camarero de la empresa Pacific Blue y un funcionario de la Policía de Investigaciones; se procede a la declaración de otro de los pasajeros, Juan Solar, quien entrega similar información a la del teniente Ducaud, señalando que efectivamente el teniente recibe un llamado solicitando que concurrieran a las pesqueras porque estaban siendo saqueadas, próximos al lugar se percata de gran cantidad de gente que salía de las pesqueras y de neumáticos en la calzada, desviando su trayectoria accediendo al sector de tierra y percatándose posteriormente del peatón atropellado; de esto también se hace levantamiento planimétrico porque señala ciertos puntos donde se percata de las barricadas y de las personas; también se tomó declaración a Luis Oviedo, que señala la misma información del resto, pero además que al momento de percatarse de los peatones intenta golpear la lona que está sobre el conductor y es por ello que se realiza esta acción en terreno para verificar si se escucha cuando alguien golpea la lona, por lo que la perito se sube al camión solicitando que él golpeará la lona, no escuchando nada al interior.

Después se procede a tomar declaración al subteniente Retamal, que es un carabinero que se desplazaba en sentido contrario al camión, éste dice que al aproximarse a las pesqueras comienzan a ser atacados con objetos contundentes por personas de la población y que ve personas que salían de las pesqueras por escalamiento, que ve al camión pero no el atropello porque se levantó mucha tierra en ese momento, que no habían neumáticos en la calzada, por lo que al realizar el análisis de esta declaración se señala que no se puede establecer si estaban realmente siendo atacados porque no se ve en las grabaciones, pero sí se descarta que no hubieran neumáticos, pues ello sí se ve en las grabaciones; se toma declaración a José alegría, quien señala antecedentes similares a las otras declaraciones; después se toma declaración al guardia de seguridad Luis Meza, quien señala que estaba en la caseta cuando llega una gran cantidad de personas a la pesquera con la intención de saquearla, rompen el acceso del estacionamiento y algunos de ellos lo sacan de la caseta de seguridad, desde afuera ve que viene el camión de la armada y ve también a los peatones corriendo hacia el sitio eriazo y luego el atropello; después declara una persona de apellido Pérez, que estaba al interior de la pesquera Pacific Blue, que hace entrega de una video grabación posterior al hecho, en la cual se ilustra al peatón luego del atropello, cuando estaba sobre la tierra, y señala que estaba siendo auxiliado por

funcionarios de la armada y que algunos de ellos hacían señas a la ambulancia y a carabineros, llegando la ambulancia un minuto después aproximadamente;

Se toma declaración al señor Vivanco, quien en esta declaración se le consulta por la fecha del hecho y él no lo recordaba bien, después se le pregunta la fecha en la que estábamos y tampoco recuerda bien, señala ser amigo del polera y no recuerda el nombre; éste dice que estaba en su casa cuando se entera que estaban saqueando las pesqueras por lo que también concurre, llegando a las pesqueras se encuentra con su amigo el polera y él se queda al exterior para avisar si venía o no personal policial, luego indica que desde el lugar donde se posicionó veía a su amigo el polera, sin embargo se encontraba en la caseta de seguridad por lo que era imposible verlo, insistiendo en que aun así podía verlo; luego señala ciertos puntos desde donde logra ver el camión y cuando ellos comienzan a correr para huir del lugar, dice que pasa por detrás del camión y se va y desde lejos ve a su amigo en el suelo.

Como parte de la dinámica se logra establecer que el desplazamiento del vehículo era por el costado derecho de la calzada Gran Bretaña en dirección nor oriente y del peatón era corriendo desde el interior de los estacionamientos de la empresa ubicada en Gran Bretaña 1125 en dirección nor nororiente; en el caso del peatón a una velocidad de 7.8 metros por segundo y el camión entre 40 a 45 km/hr.

Como causa basal se hace presente que no se puede establecer una causa basal de un accidente, ya que corresponde a un hecho, en el que el conductor debido a la presencia de barricadas en la calzada desvió su trayectoria accediendo a un sitio eriazo, en los instantes que el peatón huía del lugar luego de haber cometido un ilícito con sus capacidades sicomotoras y reactivas disminuidas debido a la presencia de droga, lo que genera que caiga y quede en la trayectoria del vehículo, siendo atropellado.

Luego dentro del informe se hace presente las velocidades de ambos participantes, que se establece a través de video grabaciones con la asesoría del doctor en física Claudio Romero; en relación al camión se realizan dos tramos establecidos en capturas de pantalla con las letras A, B y C, siendo el primer tramo en la calzada y el segundo en la tierra y luego se establece la velocidad del peatón realizando el cálculo en el sector de la salida del frigorífico, determinando que la velocidad del peatón es de 7.8 metros por segundo y la del vehículo entre 40 y 45 km/hr: el doctor Romero señala que existe siempre en estos cálculos un porcentaje de error.

Esto es un hecho y no un accidente, porque un accidente es una situación involuntaria que puede causar lesiones a las personas o daños en las cosas y que tiene participación del usuario, la vía y el vehículo, sin embargo se hace presente en el informe que no se puede establecer si es involuntario ya que se hace presente en reiteradas ocasiones que no se puede descartar ni aseverar la intencionalidad; además las circunstancias de este hecho, en un contexto social ya explicado, la vía no estaba siendo utilizada normalmente ya que estaba siendo obstruida por neumáticos, por lo que este conductor debe acceder a otro sitio; la función de este conductor era distinta también y la del peatón tampoco era un desplazamiento normal ya que estaba huyendo luego de haber accedido a esta empresa.

También dentro del informe se consignan ciertos puntos de evitabilidad del hecho, dentro de los cuales se adjunta captura de levantamiento planimétrico, donde se señalan dos tramos identificados como A y B, señalando también que si se hubiese desplazado por el primer tramo existía el riesgo de haber atropellado a otro de los peatones; y en el segundo tramo ya sería después del accidente; sin embargo ambos participantes podían haberse detenido previamente, pero como se señala en otro informe este es un riesgo dinámico, lo que significa que las dos partes están en movimiento, entonces uno no puede adivinar el movimiento del otro; en cuanto a la visual de ambos participantes, cuando el peatón está dentro de la empresa, se ve limitada por la reja perimetral de la empresa, pero de igual forma advierte la presencia del camión, lo que no se puede en ese instante corroborar respecto al conductor del camión, lo que sí se podría saber es que al visual para ambos participantes una vez que el peatón está en la calzada no se encontraba obstruida por nada, podrían haberse visto, una vez que ambos están en la calzada, al visual no está obstruida por ningún elemento; y se adjunta una información de una página de España donde se hace análisis de la visual en cuanto a los grados de ángulo de visión y se señala que cuando uno va en movimiento mientras más rápido es el movimiento más difusa puede ser la imagen; y dentro de los ángulos de visión al conducir entre 40 y 45 km/hr uno podría tener visión de 92 a 98 grados; sin embargo hace presente en el informe que ese es el antecedente técnico, pero no logra establecer específicamente hacia donde está mirando el conductor, por lo que ese ángulo de visión podría ser tanto al frente como a un costado.

Finalmente se adjunta informe 46-E-2021, que son solicitudes que hizo la fiscalía y que se respondieron con la asesoría del doctor en física, ya que la mayoría eran cálculos físicos

A las preguntas del fiscal, indicó que se desempeña como oficial de la Prefectura SIAT de Santiago desde el año 2018, para lo cual realizó un curso de un año en relación a la forma de investigación, cursos de fotografías, cursos básicos de mecánica, física y matemática entre otros; que su trabajo en esta investigación se tradujo en dos informes, denominados 63-E del año 2020 y 46-E 2021; el informe, 63-E, tiene entre 200 a 300 páginas.

Antes de constituirse en el lugar del hecho para llevar a cabo la reconstitución de escena, tuvo a la vista antecedentes de la carpeta de investigaciones, consistente en videos grabaciones procedentes de la pesquera ubicada en avenida Gran Bretaña 1125 de Talcahuano y efectuó un análisis a través de capturas de pantallas las que quedaron plasmadas en el informe.

Se le exhiben 25 capturas del N° 19, letra D de potros medios de prueba, consistentes en: N° 1, corresponde a una captura obtenida del análisis de las grabaciones antes del atropello, de la cámara de seguridad ubicada al costado de la caseta de seguridad de la empresa, costado izquierdo de la imagen y se aprecian las personas no identificadas que estaban desplazando neumáticos hacia el sector donde posteriormente los instalan, previo a atropello; N° 2, al igual que la anterior, en esta imagen se observan sujetos no identificados desplazando neumáticos. No se observa la hora de ocurrencia, solo logra ver que los últimos números son 26:48. Esto ocurre en la avenida Gran Bretaña en sentido contrario al que realizaba del camión, es decir de derecha a izquierda y el camión lo hacía de izquierda a derecha; N° 3, se observa a uno de los guardias, con chaqueta roja y el de atrás un sujeto no identificado que estaba sacando a los guardias de la caseta, lo que es coincidente con lo declarado por los guardias de seguridad; N° 4, se observa, al costado derecho una camioneta, que corresponde al sector de acceso por donde ingresaron distintas personas a saquear y por el mismo lugar se retiraban. Frente a la empresa, en el cuadrante superior izquierdo, se observan más vehículos. El horario corresponde a las 18:32:00 horas; N° 5, en el círculo amarillo, se ilustra, al peatón fallecido en el centro de la imagen y se dirige hacia la empresa, a las 18:42:34 al parecer, no está segura; N° 6, en esta imagen , al costado derecho inferior, con el círculo amarillo, se ilustra al peatón fallecido saliendo de la empresa y dirigiéndose, hacia el sector eriazo, aunque no

recuerda los cardinales; N° 7, en la parte superior izquierda se ilustra el camión cuando iba en seguimiento por el sitio eriazo, a las 18:44:00 horas. El peatón que resultó fallecido iba corriendo en dirección hacia el sitio eriazo de igual forma; debiese ir en la parte oscurecida, como al costado derecho del camión, en la parte superior de la imagen; N° 8, no recuerda bien la imagen, pero pareciera que es el momento del atropello por el horario ya que ocurre a las 18:44 horas; en la parte superior se ilustra el camión con el peatón aparentemente, pero no lo logra ver bien; N° 9, se aprecia, la ambulancia en el sitio eriazo con la finalidad de prestar los primeros auxilios al peatón, a las 18:45:13 horas; N° 10, en el círculo del costado izquierdo se observan los neumáticos en la avenida Gran Bretaña, y al costado derecho el acceso a la empresa. Corresponde a la cámara de la empresa que está más al interior y es la que se utiliza para calcular la velocidad del camión porque su desplazamiento es más perpendicular. Corresponde al segundo cálculo del Doctor Romero; N° 11, se observan a las personas desconocidas, no hay ninguna identificada desde que no se obtuvo ninguna información de ellas, que ya ingresaron a la empresa una vez que rompieron el acceso y al fondo se ven vehículos que de igual forma ingresan a la empresa; N° 12, a las 18:43:54 horas, se ilustra en el círculo amarillo al peatón fallecido accediendo a la empresa; N° 13, al costado izquierdo, se ilustra el camión involucrado en el hecho y cuando el peatón advierte su presencia y comienza a correr y huir de la empresa. No logra apreciar el horario de manera completa; solo 18:43 horas, no distingue el resto de los segundos; N° 14, se observa, al costado izquierdo el camión desplazándose por avenida Gran Bretaña y al costado derecho el peatón una vez que ya había avanzado un poco, próximo a la calzada, a las 18:44:00 horas; N°15, con el círculo izquierdo se observa a uno de los peatones que va pasando por detrás del camión, a las 18:44:07 e indica también al peatón fallecido; N° 16, al costado derecho se observa el camión, pero al no estar muy nítida la imagen no sabe si es el momento final o el momento del atropello al peatón, a las 18:44:12 horas; N° 17, imagen de otra cámara de seguridad, grafica el momento en que están sacando a los guardias de seguridad e intentado romper el acceso para poder ingresar al frigorífico; N° 18, en el círculo amarillo, al centro de la imagen, se aprecian los neumáticos sobre la calzada y en el de más abajo y más grande a los sujetos no identificados que ya rompieron el acceso y comienza a ingresar a las 18:31:37; N° 19, en el círculo del lado izquierdo, se ilustra al peatón corriendo en dirección hacia el sitio eriazo una vez que se percata del camión; en el círculo superior al camión desplazándose por avenida Gran Bretaña y en el último

círculo, al costado derecho, se ven los neumáticos en la calzada que obstruyen el paso del camión por avenida Gran Bretaña, a las 18:44:10 horas; N° 20, en círculo del costado derecho, se ilustra a los peatones huyendo de la empresa cuando están ya en el sitio eriazo y el camión cuando ya está en el sitio eriazo de tierra, a las 18:44:18 horas; N° 21, en círculo del costado izquierdo se aprecia el desplazamiento del camión peatón y al costado derecho el desplazamiento de los peatones a las 18:44:18; la grabación es de manera más perpendicular al camión; N° 22 y 23, se hace un zoom debido a que se alcanza a captar el momento en que el peatón cae en la tierra y al costado se observa el camión próximo a llegar, a las 18:44:22 horas; N° 24, se ilustra el momento en que el peatón ya estaba en el suelo y es impactado por el camión, siendo las 18:44:22 horas; N° 25, esta imagen corresponde a otra cámara de seguridad, al camión, al parecer se observa a uno de los peatones que va pasando por la parte posterior del camión, a las 18:44:27 horas.

La primera parte de este informe, 63-E, contiene el análisis de video grabaciones y capturas de imágenes ya explicadas. Posteriormente, analizó algunos los antecedentes de la carpeta investigativa que hasta ese momento existían y que estimó como más relevantes para la diligencia encomendada.

Así, el parte policial N° 52052, que es de similar tenor a la declaración del subteniente Retamal, oficial que indicó haber entrevistado al conductor del camión quien en dicho momento se destaca que él señala que iba en persecución de los peatones que estaban saqueando las pesqueras, uno de los cuales cae y es atropellado por él.

De esta información del subteniente Retamal, quien recoge lo que le indicó el conductor del camión se presumiría que habría visto a los peatones antes del atropello, sin descartarlo ni acreditarlo.

Esta indagación del teniente Retamal, también se ilustró en capturas de imágenes en relación a los desplazamientos y a lo señalado en las declaraciones, sin embargo, no se ilustra exactamente un seguimiento, porque éste se presume solamente de lo antes referido.

Dentro de los antecedentes de la carpeta, también se hizo referencia a varios informes de la PDI, no recuerda a qué unidades.

El primer informe de la PDI N° 1769, contiene las declaraciones de varias personas, el conductor del camión y de los pasajeros o personas que se desplazaban a

bordo del camión militar, Juan Solar, José Alegría, Daniel Barría y otro y del copiloto del móvil, teniente Ducaud.

Al interior del camión se desplazaban en total 18 personas.

Su primera intervención en este procedimiento ocurre el día 15 de octubre de 2020.

Agregó que para la reconstitución de escena faltó el conductor del camión que fue reemplazado por otra persona de similares características físicas, lo que fue requerido por la SIAT Santiago previo a la diligencia, con el objeto de ver el tema del peso en relación a lo señalado en el peritaje mecánico de cuánto bajaba la estructura del móvil y otras características y un pasajero que se encontraba con licencia preventiva.

También se solicitó, que concurrieran con el mismo equipamiento y armamento que ocuparon el día que ocurrió el hecho.

No recuerda con qué armamento concurrieron a esta diligencia los pasajeros del camión.

En este informe de la PDI consignó, lo que hizo y vio el conductor del camión al momento del atropello. Al respecto, el conductor indicó que vio alrededor 20 o 30 personas al salir de pesquera en dirección hacia el sitio eriazo y que ya al momento de avanzar es alertado por el teniente Ducaud que él tenía 3 peatones al costado derecho de la estructura del móvil y que les quiso dar seguimiento a estas personas, aun cuando no recuerda las palabras textuales que utilizó el conductor; para refrescar lee parte de su informe técnico pericial 63-E 2020 de la Prefectura de Investigación de Accidentes en el Tránsito de Santiago, y precisa que las palabras textuales que usó el conductor el camión con la PDI respecto de lo que quiso hacer, dice textualmente, *“que al ver salir a las 20 o 30 personas del frigorífico hacia la población Libertad, quiso seguirlos con el camión”*.

En el análisis de este mismo informe de la PDI, tuvo a la vista la declaración del testigo José Alegría Muñoz, quien afirmó que ve a las 3 personas correr desde el frigorífico hacia el sitio eriazo, a 100 metros de distancia, sin embargo, no recuerda qué indicó en relación a qué realizó el conductor en ese momento; lee parte de su informe técnico pericial 63-E 2020 de la Prefectura de Investigación de Accidente de Tránsito de Santiago, e indica en relación a la conducta del conductor del móvil luego de haber avistado a estas 3 personas, *que disminuyó la velocidad del vehículo y pudo*

evadir a dos de los peatones, no así al último y que intentó frenar de golpe, pero debido al peso no pudo realizarlo.

Este informe 1769 contiene la declaración del teniente Ducaud, jefe y responsable de la patrulla y copiloto del móvil, quien prestó declaración en más de una ocasión ante la PDI incluso refirió en su segunda declaración lo que advirtió al conductor cuando le indica que vienen tres peatones a la derecha indicando que gira el volante a la derecha y a la izquierda para tratar de evadir a los peatones; respecto de estas afirmaciones del señor Ducaud, la perito indica que en las video grabaciones, no se logra ilustrar maniobras evasivas ni a la derecha ni a la izquierda.

Precisó que el primer informe de la PDI no advirtió intencionalidad del conductor en este atropello; ella, en sus análisis contenidos en el informe 63-E, personalmente, no puede afirmar ni descartar intencionalidad por parte del conductor y explicó que por intencionalidad entiende que quería ocasionarlo, quería atropellarlos, es decir, no pudo descartar o afirmar que el conductor del móvil haya querido atropellar al peatón fallecido y que esa haya sido su finalidad.

Agregó que, y siempre en relación al análisis del primer informe de la PDI 1769, tanto el conductor como el jefe de la patrulla indicaban haber visualizado 20 o 30 personas corriendo; del análisis de las video grabaciones realizado, esta afirmación en relación al número de las personas que estas dos personas refirieron, no se logra visualizar próximo al camión 20 o 30 personas; en la reconstitución de escena el teniente Ducaud ya no hablaba de 20 a 30 personas sino que de 100 personas; información que tampoco no se logra ver en las proximidades del camión.

Respecto de la distancia que el testigo Alegría señala en ese informe de la PDI, en relación a la distancia que indicó en su declaración, se hizo un levantamiento planimétrico en el que se ilustran 100 metros; al efecto, se incorpora el medio de prueba N° 20 de la prueba documental, consistente en una imagen en la que se aprecia la calzada de Gran Bretaña y el camión posicionado en la parte inferior de la imagen, al costado derecho de la calzada; el sector del acceso al frigorífico Pacífico se ubica en la parte superior, más o menos al centro de la calzada, donde aparece un círculo y al costado derecho, en la parte inferior del círculo, se aprecia la caseta de seguridad. Los espacios que se aprecian se refieren al levantamiento irregular del sitio eriazó; según la declaración del testigo José Alegría Muñoz, desde la parte frontal del camión hasta el lugar donde salen los peatones, ilustrado con una línea, al costado izquierdo, los 100 metros de distancia.

Dentro de los antecedentes analizados se encontraba el informe de la doctora Aldana que examinó en primer término el cuerpo del peatón fallecido y que con motivo haber confirmado que el cuerpo presentaba midriasis se hizo una consulta al Servicio Médico Legal, a petición de la Fiscalía ya que los mismos antecedentes daban cuenta de marihuana cocaína y otras drogas como éxtasis y otras en el cuerpo de la víctima, quien informó en relación a la valoración del peligro, que podría alterarlo.

No recuerda de manera textual qué señalaba el informe del Servicio Médico Legal respecto a las drogas en el cuerpo de la víctima.

Para refrescar la memoria de la perito, lee parte del informe ya referido, 63-E y precisa que señaló con precisión que en el cuerpo del fallecido solo había marihuana y cocaína.

Reiteró que, de acuerdo a su expertiz, no es posible indicar que este hecho no constituya un accidente de tránsito porque es un hecho involuntario que causa lesiones en las personas o daños en las cosas, aun cuando tiene 3 elementos, usuario, la vía y el vehículo, pero principalmente y por el contexto social en que se desarrolla y porque es un hecho involuntario y no se puede descartar ni corroborar la intencionalidad.

De acuerdo a lo dispuesto en el artículo 1 de la ley de tránsito, el lugar donde ocurre el atropello no es una calzada; éste se verifica en un sitio eriazo, que no corresponde a calle, calzada ni camino, no es coincidente con ninguna de esas definiciones.

Para ese sector, sitio eriazo, había una velocidad máxima de 40 de km/hora ya que dentro de la normativa interna de la armada el funcionamiento del vehículo se indican las velocidades de este tipo de vehículos, considerando esa velocidad para todo terreno; de 50 km/hora para caminos de segunda clase y no está muy segura de la velocidad para carreteras, al parecer 60 km/hora.

De los antecedentes que tuvo a la vista, el peatón fallecido tenía su domicilio en la población Libertad; al momento en que ocurre el atropello, este peatón corría en dirección hacia el sitio eriazo que es la misma dirección hacia la población Libertad no obstante no puede establecer que efectivamente se haya desplazado hacia esa dirección; se registró una distancia desde el lugar hasta el domicilio del peatón.

De igual forma se incorpora, mediante su exhibición el N° 22 de otros medios de prueba, e indica que al centro de la imagen está calle Gran Bretaña; el punto que está abajo marcado con un círculo negro corresponde al sector donde ocurre el

accidente y el superior con el punto de color rojo, es aproximadamente el domicilio del peatón, no se logra ilustrar en la imagen la entrada del Frigorífico Pacífico; la dirección de desplazamiento del camión, conforme a la imagen es, desde abajo hacia la derecha en diagonal, según indicó en la respectiva imagen; el peatón fallecido tuvo un desplazamiento similar a la línea negra dibujada en la imagen, según graficó.

Finalmente dijo que solo se establece que el domicilio del fallecido está cerca del lugar del accidente, pero no recuerda la distancia precisa; para refrescar la memoria se le exhibe parte de su informe, e indica que la distancia entre el lugar del hecho y el domicilio del peatón fallecido es de 539 metros.

En cuanto a los medios técnicos usados en la reconstitución de escena, responde que se tomó declaración a los testigos, se hicieron levantamientos planimétricos a cada uno de ellos, a algunos se les instaló una cámara gopro para grabar el desplazamiento similar al que tuvieron ese día, y además se grabó con dron el desplazamiento del vehículo; todos los antecedentes se remitieron la fiscalía y se hizo un análisis de algunos de ellos en el informe, considerando en gran parte capturas de pantalla de los videos o de los levantamientos planimétricos.

Se incorpora evidencia 35 e): video grabación n° 1, archivo 0002: la calzada es avenida Gran Bretaña, el camión se encuentra al centro de la imagen y se desplaza por costado derecho, en dirección de abajo hacia arriba de la pantalla (similar a la del día del accidente); al costado derecho se ve la pesquera ubicada en avenida Gran Bretaña 1125, donde habría accedido el peatón, indica la caseta de seguridad y al costado izquierdo está el sitio eriazo, hacia donde habría corrido el peatón; al costado izquierdo del camión hay una propiedad al parecer cercada, pero desconoce a que corresponde; la población Libertad está en extremo superior izquierdo, luego del sitio eriazo; en base a las declaraciones se instalaron conos en la calzada que simulaban el lugar donde estaban los neumáticos, aquí el camión desvía trayectoria y accede al sitio de tierra; indica lugar por donde salió el peatón desde el frigorífico (centro imagen); hicieron varias pruebas porque ahora está la animita del peatón; se ve la garita de seguridad del frigorífico por donde habría pasado el peatón.

Sí, se hicieron levantamientos planimétricos de la diligencia, a cada testigo se le asignó una letra, por ejemplo el primer declarante fue el teniente Ducaud y tiene letra a); el levantamiento general se denominó reconstitución de escena; el levantamiento y la diligencia del dron se hicieron un año después del hecho, por ende los desplazamientos y lugares, como donde se posicionaron los neumáticos, no son

iguales, son similares a los del día del hecho; su objetivo es ilustrar al tribunal sobre el lugar en que ocurre el hecho.

Se incorpora evidencia 25: levantamiento RE: camión en costado izquierdo en el centro, va en dirección nor oriente, desplazamiento va de izquierda a derecha; las formas irregulares que se ven en parte superior son irregularidades del terreno, sitio eriazo, conforme al día de la reconstitución; en parte inferior están las pesqueras; se consigna desplazamiento del peatón desde salida estacionamiento cruzando la calzada hacia el sitio eriazo y al zona roja sería la zona aproximada del atropello; el camión a la derecha de la imagen sería aproximadamente la posición final; el punto negro es el peatón y las líneas grises grafican el desplazamiento del peatón; los 3 círculos negros en calzada de gran Bretaña simulan los neumáticos.

Sí, se efectuaron grabaciones con dispositivos gopro, es una cámara que se usa para grabar desplazamientos.

Se incorpora evidencia 35 letra d): video grabación 1, 010049: desde minuto 08:06: a 09:20: los funcionarios andaban con casco de seguridad y sobre este casco se instaló la cámara gopro, por lo que la visión está mucho más arriba de los ojos; el conductor no estuvo en la reconstitución, por lo que hubo un reemplazo y la idea de esta imagen es ilustrar en forma aproximada lo que se podía ver como conductor, sin embargo no se puede establecer hacia donde miraba específicamente el conductor; en este caso el vehículo hace su desplazamiento por Gran Bretaña en dirección nor oriente por costado derecho calzada, luego desvía su trayectoria a la izquierda, accediendo al sitio eriazo

No recuerda cuántos registros, pero se hicieron con el conductor, copiloto y las personas de atrás, de ambos costados, izquierdo y derecho; el que se acaba de observar corresponde a la posición del conductor.

Se exhibe video grabación n° 2, 010054 (evidencia d, 35): minuto 05:10 a 05:45: se hizo la prueba con el pasajero que iba de pie en parte atrás costado izquierdo, el señor Barría, que tampoco estuvo en la reconstitución y fue un funcionario de reemplazo; la finalidad es ilustrar lo que se podía haber visto desde ese punto de vista; desconoce los movimientos de cabeza de la persona el día del hecho.

Sí, los levantamientos planimétricos de cada testigo se designaron con letras; se incorpora evidencia 25: levantamiento A: corresponde al levantamiento A, del testigo Ducaud, en parte inferior derecha, en cada levantamiento se dibujó el camión y se ilustra la posición del testigo; todos los desplazamientos del plano son en relación a su

testimonio; costado izquierdo, punto A, éste señala que desde esta distancia ve los neumáticos, dice a 200 metros en su declaración, pero al medirlos planimétricamente corresponde a 90 metros entre punto A y los neumáticos(tres puntos negros); en el punto B, un poco más a la derecha, señala que en ese punto comienzan a desviar la trayectoria; punto C, señala que se percata de 100 a 300 personas que estaban corriendo hacia la población Libertad; según los videos, en las proximidades del camión no se veían 200 a 200 personas; en el siguiente punto, D, está el camión, el declarante dice haber visto al peatón y le avisa al conductor que va un peatón por el costado derecho; aquí no se ilustra antes al peatón porque el testigo no lo ve antes; punto E, el camión, sería cuando frena.

Sí, menciono al testigo Oviedo, que iba en la parte posterior del camión, en el centro, no recuerda si al costado izquierdo o derecho.

Se incorpora evidencia 29: fotografía 1: se tomó el día de la reconstitución de escena, es la posición donde se encontraba el pasajero Oviedo, parte atrás, centro izquierdo; quien sale en la fotografía es el señor Oviedo;

Se incorpora evidencia 25 letra C: levantamiento C, que corresponde al declarante Oviedo: costado derecho se grafica su posición en el camión; aquí no recuerda cada uno de los puntos, pero están en el informe; pero si señala que el camión está en el centro al costado izquierdo de la imagen tiene su desplazamiento por costado derecho de la calzada en dirección nororiente, desvía su trayectoria y accede al terreno irregular y al igual que declarante anterior también señalad donde se percata de los peatones y posiciona a los tres, a diferencia del otro testigo; no recuerda qué dijo este testigo respecto al punto donde ve salir a los peatones de la pesquera; se le exhibe el informe y señala que el testigo Oviedo declara que en el punto A ve saltar a las personas desde el interior de las pesqueras: costado izquierdo, centro de la imagen, está el punto A; desde punto A en relación a los neumáticos hay 87 metros aproximadamente.

Sí, otro de los pasajeros del camión fue el señor Alegría; respecto a la distancia en que este testigo vio los neumáticos, señala que se captaron fotografías en que se señala el lugar en que vio los neumáticos.

Se exhibe evidencia 29; fotografía 2: es la imagen de donde el testigo señala donde ve los neumáticos, de lo que se dejó registro planimétrico; fotografía 3, es el lugar donde señala que se encontraban los neumáticos; en relación a qué distancia ve personas correr en diagonal desde el sitio eriazo, señala que no recuerda qué dijo el

testigo; se exhibe informe y señala que el testigo declara el lugar desde donde y donde ve a los tres sujetos correr desde el frigorífico y adjunta una fotografía sobre ello.

Se incorpora fotografía 4, set 29: se tomó el día de la reconstitución, en su declaración el testigo señala que aproximadamente donde está el sujeto con el polerón verde, circulo amarillo, ahí él ve a los peatones; en el informe 46-E-2021 se consignó un levantamiento planimétrico, captura imagen, desde lugar desde donde ve al lugar donde estaba el peatón;

Se incorpora evidencia 38, lámina 2: corresponde a una captura del levantamiento planimétrico del testigo y conforme a lo solicitado por la fiscalía, se responde a través de esta imagen, el cálculo distancia desde donde señala ver a los peatones hasta el punto que los ve y se ilustra con círculos de parte superior, hay 6 círculos, 3 blancos son los peatones y los círculos del costado derecho son solo para individualizarlos; con amarillo se señala la distancia entre los dos puntos, que no se logra apreciar en la imagen; no recuerda la distancia consignada en el informe; se le exhibe informe 46-E-2021, lo suscribe ella y el doctor Romero: lee y señala que la distancia en que el testigo Alegría dice haber visto a los peatones es de 64,75 metros; en la imagen, desde parte frontal camión, punto C, (parte abajo imagen) se extiende una línea hasta lugar en que ve a los peatones, a la altura de la salida del frigorífico; se hizo una grabación con gopro desde el punto del pasajero Solar, en costado derecho parte atrás; se sacaron fotografías del lugar donde el testigo Alegría señala haber visto peatones.

Se incorpora evidencia 29, fotografía 5: desde lugar donde señala, haber visto a los peatones y desde su posición, arriba del camión, se realiza esta fotografía para ilustrar la forma en que veía aproximadamente ese día; en la imagen el acceso al frigorífico Pacífico, está un poco más adelante de los conos que indican los neumáticos y a la derecha; a la izquierda de la imagen se ve un muro perimetral que desconoce a qué corresponde; se exhibe fotografía 6: conforme a la declaración de Alegría, donde señala que ve a los peatones, se realiza una fotografía desde la posición del conductor, que es la visual que él había tenido siempre y cuando efectivamente hubiesen visto ahí a los peatones; el acceso al frigorífico Pacífico está un poco más adelante que los conos; a la pregunta de qué señaló el señor Alegría sobre el conocimiento que tenía respecto a las instrucciones sobre el procedimiento del saqueo a las pesqueras, responde que no recuerda específicamente; se le exhibe el informe 63-E-2020 y

responde que señala que solo el conductor y el jefe de patrulla tenían conocimiento de las instrucciones.

Se incorpora evidencia 25: levantamiento E: al costado derecho parte inferior está la posición del testigo dentro del camión, el testigo José Alegría; tenemos el desplazamiento del vehículo conforme su declaración, coincidente con las demás declaraciones, describe desplazamiento por costado derecho calzada, que luego accede al sitio eriazo y en el último punto dice que el vehículo frena y como se dijo en captura del levantamiento, indica que ve en este punto, centro imagen, a los peatones que están graficados con círculo color blanco que están en el centro de la imagen; el punto C es la posición donde señala ver a los peatones.

Respecto al testigo de apellido Pérez, al momento del hecho estaba en la pesquera Pacific Blue, que no estaba siendo objeto de asqueo; este testigo desde la pesquera Pacific blue logra ver ciertos desplazamientos, como el del camión, diciendo que accede a esta faja de tierra y atropella al peatón; no recuerda específicamente que consignó en el informe respecto a que dijo el testigo sobre lo que hizo el camión; se le exhibe el informe y señala que el testigo Pérez señala que el camión iba en seguimiento de los peatones y que estos eran los púnicos que estaban en el sector.

Se exhibe evidencia 25, levantamiento G: corresponde al levantamiento planimétrico del testigo Pérez y al costado derecho parte inferior tenemos la ubicación que él mantenía, que es una ampliación del sector donde estaba ubicado, en el interior de Pacific Blue y que luego del atropello realizó unas grabaciones que fueron remitidas por ella el día de la reconstitución; en la lámina el acceso a frigorífico Pacífico está al costado izquierdo, el pare está en rojo; se ve desplazamiento camión desde izquierda a derecha accediendo a sitio eriazo, el declarante dice ver a los 3 peatones y al camión accediendo al sitio eriazo, que parte arriba costado derecho sería la posición final; también dice que había personas previamente saliendo del frigorífico; previamente quiere decir antes del atropello; los 3 peatones se ilustran con círculo blanco y cada uno tiene una X porque no están individualizados

En cuanto a la capacitación del conductor para conducir este tipo de vehículos, señala que dentro antecedentes armada se remitió su hoja de vida, donde se señal que tiene un curso especial para conducir este tipo de vehículos y que estaba capacitado para ello; en todo tipo de vehículos siempre hay que tener precaución al conducir, en cuanto a desplazamiento y velocidad y en relación a este principalmente,

al mantener pasajeros que van de pie, debe tener mayor precaución para que ninguno de ellos caiga;

Se le pregunta si de acuerdo con las RUF y las instrucciones del caso, según lo dicho pro testigo Ducaud, la finalidad de la patrulla que conducía el señor Medina era detener personas que habían cometido ilícitos qué debió hacerse, señala que la RUF no detalla específicamente un actuar en estos casos, sin embargo en base a lo señalado por el testigo y a lo que tenían que hacer, as instrucciones previas eran que iban a detener el vehículo, descender para proceder a la detención de quienes cometieran algún ilícito y luego entregar procedimiento a carabineros.

Consideró una captura de imagen del levantamiento planimétrico donde se ilustran dos sectores desde donde vehículo pudo haber retomado desde el sitio eriazo su desplazamiento hacia la calzada.

Se exhibe evidencia 32, este levantamiento es de una captura de imagen de reconstitución de escena donde se consideran los desplazamientos de ambos participantes y un lugar aproximado donde se encuentran los neumáticos; el camión tiene desplazamiento desde abajo hacia arriba, flecha color gris en el sitio eriazo; y el peatón desplazamiento desde salida frigorífico, de derecha a izquierda, cruzando a la calzada y accediendo al sitio eriazo; se considera luego de los neumáticos los tramos donde podía haber retomado desplazamiento hacia la calzada, considerando en el primer tramo el tramo A, el sector entre uno postes, señalando en su informe que si en este tramo hubiere accedido nuevamente a la calzada estaba la posibilidad de haber atropellado a otro de los peatones; y luego del otro tensor está el tramo B, que sería posterior al atropello, considerando todos estos casos hipotéticos y siempre y cuando el conductor se hubiere percatado previamente del conductor para haber tomado una reacción; en la imagen los neumáticos están en la parte inferior, al centro de la calzada, 3 neumáticos graficados en 3 círculos color negro; entre los neumáticos y los tensores, en la videograbación se ven vehículos que retornan a la calzada

Se exhibe evidencia 7, cámara 19 portería acceso vehicular: 18:44:05 a 18:44:28: en este video se ilustra otro tramo entre los neumáticos y los tensores por donde un vehículo retoma la calzada; en la parte inferior derecha imagen, hay un tramo en que este vehículo blanco retoma hacia la calzada; hace presente que la reconstitución se hizo un año después; 18:44:28 a 18:44:41: se ve a otro vehículo realizar el mismo desplazamiento que el vehículo blanco.

Se exhibe evidencia 7, cámara 3 acceso camiones: 18:43:55 a 18:45:57 se ve llegada de la ambulancia y carabineros, y otro camión que accede por sitio eriazo y se desvía a la izquierda; el último vehículo militar tiene trayectoria distinta, no puede determinar algo tan técnico como la velocidad en una video grabación;

A la pregunta de si además de las áreas de desplazamientos A y B ya señaladas, que otras acciones pudo realizar el camión, señala, que en el informe consideró tramos A y B, siendo estas solo hipótesis; las posibilidades son muchas; incluso pudo ser que ambos podían haberse detenido.

La superficie del suelo del sitio eriazo, conforme a las declaraciones, era irregular, de tierra; el día que ella fue a la reconstitución de escena, de igual forma era irregular y de acuerdo a las declaraciones, el día del hecho era aún más irregular; en cuanto a cómo debía ser la velocidad del camión para evitar situaciones como el atropello del peatón, señala en su informe que el vehículo, y todo tipo vehículo, siempre debe tener velocidad razonable y prudente para poder evitar cualquier tipo de accidente, lo que no necesariamente significa una número exacto de velocidad

A la pregunta de que en el momento en que el peatón y sus acompañantes cruzan la calzada de Gran Bretaña, como era la visual del conductor sobre el peatón, responde que hizo un análisis de visual de ambos participantes y en cuanto al conductor la visual si es que estuviese mirando al frente no se encontraba limitada por nada, por lo que era buena; lo mismo del peatón al conductor, haciendo presente que a través de las video grabaciones se ilustra que estando éste dentro de la pesquera se percata de la presencia del camión; el peatón ante ello comienza a huir en dirección al sitio eriazo; una vez que comienza a correr lo que dificulta visual del camión es su direccionamiento en la vía ya que empieza a correr en dirección nor nororiente por lo que para ver el camión tiene que girar su cabeza a la derecha, por eso ella dice que es limitada a su direccionamiento; sí, dijo que habían varias posibilidades de trayecto; respecto a acciones que pudo realizar el conductor para evitar el atropello, responde que ella señaló en el informe que tanto el peatón como el conductor pudieron haberse detenido; a la pregunta de qué depende el campo visual de un conductor en relación a la velocidad, señala que mientras más rápido vaya un vehículo más difusa es la imagen que tienen en su entorno; a una velocidad de 35 km/hr, no recuerda cual es el ángulo de visual del conductor; se le exhibe el informe 63-E y responde que a 35 km/hr mantiene un ángulo de visión de 104 grados y otorga una mayor facilidad para poder ver los elementos; no recuerda qué consigno respecto a elementos situados

fuera de la carretera: se le exhibe el informe y señala que sería fácil ubicar elementos fuera del margen de la carretera; el efecto túnel está relacionado con la velocidad a la cual se desplazan los conductores, a mayor velocidad se genera este efecto túnel, que por ejemplo se da en carreteras de alta velocidad, que los elementos que uno tiene al costado se ven borrosos; este efecto túnel, no recuerda específicamente a qué velocidad aparece; tampoco recuerda a qué se denomina cataclismo perceptivo ni a qué velocidad se produce; se exhibe informe 63-E y señala que el efecto túnel se produce a 130 km/hr; el cataclismo perceptivo es a 150 km/hr, efecto que imposibilita al conductor ver los elementos de la vía que están a su costado;

Dejó como registro una captura de levantamiento planimétrico para ilustrar el ángulo de visión que tendría el conductor a la velocidad calculada por el doctor.

Se exhibe evidencia 33, imagen 1: imagen sacada de la fuente de España, considera el rango de velocidad que se desplaza el ángulo de visual que tendría el conductor, por ejemplo a 35 km un ángulo de visual de 104 grados; a 65 km/hr, 70 grados; imagen 2: en base a la fuente de España se hizo un promedio para poder calcular conforme a la velocidad que se desplazaba este vehículo en relación a los cálculos del doctor, considerando que aproximadamente a 40 km/hr se mantendría una visual de 98 grados y a 45 km/hr de 92 grados aproximadamente; imagen 3: captura de pantalla del levantamiento planimétrico para ilustrar visual del conductor conforme a lo señalado anteriormente del ángulo de visión; la figura encerrada en círculo rojo ilustra ángulo visión cuando conductor mira hacia el frente, calculado en función de la velocidad, 93 grados; la línea con puntos en parte superior izquierda imagen, que va con una flecha, es el desplazamiento del peatón desde el frigorífico hacia el sitio eriazo y en el segundo camión, al medio, tenemos el ángulo visión que tendría el conductor mirando levemente a la izquierda; hace presente que desconoce hacia donde miraba el conductor en ese momento, por esto están los dos casos; conforme a la velocidad del camión y los ángulos de visión referidos se le pregunta qué estableció la cantidad en metros de ancho que puede captar el conductor cada 5 metros, responde que se tomó la medida de ancho que podría visualizar un conductor cada cinco metros, no recuerda cuántos son, pero lo dejó registrado en su informe 46.

Se incorpora evidencia 38, lámina 3: señala que es una captura de imagen incluida en informe 46-E-2021, se considera desde la parte frontal del camión 5 metros hacia adelante y así sucesivamente por 3 veces, esas áreas están medidas al lado izquierdo de la pantalla, en líneas horizontales; las líneas punteadas diagonales es la

visual del conductor establecida planimétricamente que mantiene además una línea ovalada que va desde línea segmentada costado derecho hacia la línea segmentada costado izquierdo con la finalidad de ilustrar que son 93 grados; no recuerda exactamente las medidas de visión, en la imagen se ve difuso; se exhibe el informe y señala que las longitudes de ancho de visión serían a 5 metros un alto de 15 metros aproximadamente; a 10 metros parte frontal serían 26 metros aproximadamente; y a 15 metros parte frontal serían 36 metros aproximadamente.

Se exhibe evidencia 7, cámara 3, acceso camiones: 18:44:01: es una cámara seguridad de la empresa frigorífico; el camión en esta imagen se encuentra en parte superior izquierda; los 3 peatones se ubican al costado derecho superior accediendo a la calzada; estos peatones conforme al ángulo de visión que se incluyó en la captura del levantamiento ese ángulo sí considera la calzada y los peatones se encuentran en la calzada.

Respecto a lo que observó en las grabaciones del día del hecho, las condiciones de visibilidad a la hora del hecho, señala que era de día; a la pregunta de que en informe 46 no recuerda la distancia que se estableció entre el camión y el peatón cuando ambos estaban en la calzada; se le exhibe el informe y señala que se consideró una distancia de 43 metros; a la pregunta de si luego de ocurrido el atropello los funcionarios de la armada fueron atacados por personas, responde que en las video grabaciones no se pudo ilustrar eso.

Contra examinada, señaló que su trabajo es establecer elementos técnicos, los que deben apoyarse en bases precisas y sólidas. Uno de esos elementos técnicos indicados es el lugar donde ocurre el hecho y ese lugar lo denominó, las pesqueras, pero lo cierto es que algunas de las personas involucradas en este hecho, salieron del frigorífico pacífico, que no es una pesquera, es un frigorífico. Al lado está la empresa Pacífic Blue, ubicada más hacia el nor oriente; no sabe si más al fondo hay otra pesquera; no tiene certeza de si las personas salían de un frigorífico. Sabe que un frigorífico es un lugar donde se almacenan productos congelados de diversas especies, o sea, no es una empresa pesquera.

Ha dicho que estudió un año para formarse como funcionaria de la Siat, el 2018 y desde esa fecha al día de hoy tiene experiencia casi 3 años; que dentro de sus estudios tiene un curso básico de mecánica, de accidentes o planimetría, es decir, tiene cursos básicos en su formación; no tiene magister ni licenciatura, pero tiene diplomados; con esta experiencia y estudios realizó la pericia que ha expuesto, que

básicamente consistió en revisar la carpeta y realizar reconstitución de escena que consistió básicamente en analizar antecedentes investigativos que eran declaraciones de testigos, cálculos realizados por el doctor en física y antecedentes de mecánica, además de analizar las video grabaciones; analizó declaraciones prestadas el mismo día de ocurrencia de los hechos y declaraciones prestadas un año después en la reconstitución de escena, de personas que podrían haber hablado de los hechos con otras personas y visto los videos de éstos que circularon en redes sociales.

Estos análisis los efectuó sin tener cursos específicos de psicología, ni de psicología del testimonio; tampoco de epistemología; ni estudios de sistemas de valoración de evidencia desde el punto de vista de los sistemas probatorios que existe en proceso penal.

Respecto a la velocidad, pregunta si vio una información enviada por la Armada sobre ello, que contemplaba 3 velocidades, 40 todo terreno, 50 para caminos segunda clase y 60 para carretera; por todo terreno, se refiere a todo tipo de terreno, puede ser una playa, un campo sin huella; segunda categoría, al referirse a camino se refiere a zona rural; puede ser camino de tierra; a la pregunta de lo que dijo en el juicio que el sector de ripio no le parecía de segunda clase, porque no es rural; entonces la velocidad máxima sería de 40; señaló que al decir una velocidad razonable y prudente la ley transito no considera un número exacto; en su informe sí hace presente "velocidad razonable y prudente; reconoce que estábamos en una situación de emergencia cuando el camión concurre al sitio de suceso; la ley de tránsito no señala excepciones en cuanto al cumplimiento de las reglas de tránsito en un estado de emergencia; a la pregunta de que a carabineros no se les saca un parte al perseguir a exceso de velocidad, responde que al hacer análisis se aplica la ley de tránsito en general a un cara; no, no tiene curso de derecho penal; a la pregunta si dijo en su informe que el móvil, camión, conforme a sus reglamentos internos no debió haber superado los 50 km, responde que fue un error lo que está escrito y que lo aclaró en su declaración; a la pregunta de que en el mes de abril le enviaron oficios haciendo preguntas sobre el informe 63, señala que no recuerda fecha exacta, pero respondió mediante informe 46-E-2021; se le exhibe el informe y señala que la fecha es 14 de junio de 2021; sí, le preguntan sobre velocidad; no, no hace la corrección que hoy hace; a la pregunta de que dijo en su declaración que en base a lo relatado por el conductor en el parte policial, éste habría visto a las personas antes del atropello, responde que no, sino que, en base a la declaración se presume, no se confirma ni se

descarta; sí, hay dos declaraciones, ante carabineros y ante la Policía de Investigaciones; la primera ante Carabineros. Nunca habló con el conductor.

Se exhibe video, acceso camiones desde el minuto 18:36:30 a 18:44:15: recuerda este video; sí, recuerda que antes de esta secuencia ingresa gran cantidad de gente al frigorífico, también vehículos; luego esa gente sale, antes del minuto 18:36:30; a la pregunta de sí entre las 18:36:30 y 18:44:15 no salen 20 a 30 personas del frigorífico, responde que en la primera parte de la exhibición si salen personas, no recuerda la cantidad exacta; a la pregunta de que en el último tramo de este video no salen 20 a 30 personas, responde que sí; sí, en realidad en última parte salen solo dos personas; sí, cuando Ducaud refiere 20 a 30 personas no son personas que salen del frigorífico;

Se le exhibe igualmente el video acceso portería: 18:43:45 a 18:44:15: responde que en la parte superior derecha de la imagen, se ven personas corriendo de derecha a izquierda, se ve un muro; no recuerda qué hay detrás de ese muro.

Respecto a lo que le dijo el señor Ducaud, no recuerda si éste le habría dicho que esa 100 a 300 personas estaban detrás del camión; sí, Ducaud habla de 100 a 300 personas; recuerda la declaración del Sr Retamal quien también habla de personas, no recuerda cuántas; en la página 109 de su informe consigna declaración de Retamal, no recuerda específicamente si refiere 100 a 150 personas; se le exhibe el informe 63-E-2020 y responde que sí, el señor Retamal dijo que había entre 100 y 150 personas en la cancha aproximadamente y él estaba en el sector frente al muro que le acaban de exhibir, de manera que en esta parte coincide con Ducaud en relación al número de personas.

En su informe, 63-E 2020, también consignó lo que dijo el señor Ducaud; y éste dijo que al llegar habían visto 20 a 30 personas; ella consigna que no se logra visualizar en los videos estas 20 a 30 personas y al efecto, la conclusión que se funda en ciertas imágenes que reproduce en su informe, no recuerda si son las 17, 38 y 42, que corresponden a las imágenes 14, 20 y 21 del set N° 19 del auto de apertura.

Se le exhibe nuevamente parte del informe 63-E-2020 y responde que fundamenta su conclusión en las imágenes 17, 38 y 42 del informe; la 17 corresponde a acceso camiones, minuto 18:44:00; la 38 corresponde a cámara portería acceso vehicular 18:44:18 y la imagen 42, cámara andén 5 al 11 exterior, minuto 18:44:18; a la pregunta de que cuando dice que en los videos no aparecen las personas que menciona Ducaud no lo fundamenta en video exhibido hoy entre 18:43:55 y 18:44:15,

responde que fundamenta en que no hay 20 a 30 personas en sector sitio eriazo y en que hay 2 a 3 personas en el sector del atropello; no, para ello no consideró el segundo video exhibido; sí, en este video se ven escapando varias personas; sí, en dos partes de su informe reproduce declaración de Ducaud; sí, en la primera parte reproduce lo que dijo en la Policía de Investigaciones y lo que dijo que al llegar se habían encontrado con un tumulto de personas arrancando hacia la población Libertad, presencia de neumáticos y dice que dirigen el camión hacia un sitio eriazo para estacionarlo, que el sitio eriazo tiene una superficie de tierra y que la distancia con la gente era aproximadamente de 300 metros; Ducaud dijo que esas personas que estaban a 300 metros iban huyendo; esto no lo estableció en su informe, pero es lo que Ducaud dijo; luego nuevamente reproduce lo que dijo Ducaud, páginas 98 y 99; en ninguna parte del informe dijo que Ducaud haya dicho que esas 300 personas estaban alrededor del camión; lo que ella reproduce es que Ducaud dice *"mira la cantidad de gente que va arrancando hacia ese sector y habría señalado la población, siendo aproximadamente 100 a 300 personas, que estaban a 200 o 300 metros del lugar y que su intención era estacionarse cerca de Pacific Blue a objeto de desplegar la fuerza y agrega que cuando ve a los peatones se encontraba muy encima del desplazamiento del camión y que no recuerda haber visto gente cerca de esas 3 personas. Claramente, según la declaración de Ducaud hay un grupo de 100 a 300 personas donde no están estas 3 personas.*

Su informe tiene un anexo 190-A de don Carlos Figueroa Gómez y allí está la primera declaración del señor Medina; a la pregunta de que en los videos no se vio la gente en forma masiva salir; dice sí, las 20 a 30 personas habrían salido antes del minuto 18:36:30 del video del frigorífico, ese grupo es distinto de las 3 personas involucradas en el accidente; a la pregunta de lo que dice el señor Medina en este anexo 190-A de Carlos Figueroa Gómez es que ellos llegan al lugar, que van en dirección al hospital Higuera, aunque no recuerda bien esa declaración.

Se le pregunta si en esa primera declaración de Medina, que presta a las 11 de la noche del día del hecho, 21 de octubre de 2019, anexada a informe 190-A, responde que allí el señor Medina dice que arrancaban 20 personas por un sitio eriazo hacia población Libertad, por lo que fueron en seguimiento; después dice, donde 3 personas se cruzan; esas 3 personas aparecen en el video a partir del minuto 18:43:30, son distintas a esas 20 personas que habrían salido antes del frigorífico; el señor Retamal refiere lo que supuestamente Medina le dice, pero en el parte policial no hay una

declaración del imputado; lo que señala el señor Retamal es supuestamente lo que Medina le dijo; a la pregunta de que este testigo dijo que la memoria era frágil y bien pudo ser impreciso acerca de lo que Medina le dijo, responde que fue un análisis algo subjetivo.

Respecto a la segunda declaración del señor Medina, ante la Policía de Investigaciones, consta en el informe 1769, no recuerda la fecha, pero le parece que fue posterior a la de carabineros; en esa declaración también dice haber visto 20 a 30 personas, que decide seguirlos en el camión y que tuvo que salir de la calzada y salir al camino de tierra; *"en ese momento mi vista iba hacia los sujetos que arrancaban la población"*; y que cuando tenía la vista en esa forma, *"mi teniente me señala que tuviera cuidado ya que venían 3 individuos por mi costado"*; a la pregunta dice que ella ha dicho que de acuerdo a esta declaración de Medina podría presumir sin descartar ni aseverar que él los habría visto antes del atropello; también se refiere a este punto en su informe 63-E-2020.

En relación a su referencia de los ángulos de visión, que los obtuvo de una fuente española; no recuerda cuál era la página web; sí, esa página es www.tuoptometrista.com; no es una página web de la policía de España sino que es una página del colegio de optometristas de Andalucía, que pretende dar consejos de salud visual a la población; sí, con esos ángulos hizo el informe.

Su conclusión respecto al tema de la visión es que debido a que no es factible establecer cuál sería su campo visual al momento del hecho, concluye que no se puede establecer técnicamente si el conductor vio o no a los peatones previamente al impacto.

Con fecha 14 de junio de 2021 se le pide un complemento a su informe 63-E-2020 y una de las preguntas se refiere al tiempo y distancia requerido desde el punto de percepción y a esa pregunta, contesta que como se mencionó anteriormente el conductor no podía saber o conocer las reacciones o decisiones que podía adoptar el peatón, considerando así una detención o cambio de trayectoria; de hecho en las láminas exhibidas es el único de los peatones que se abre hacia la derecha, pasando frente al camión.

También se le pregunta, en el informe de 14 de junio, si el frenado fue oportuno y ella dice que no es posible determinar si la acción de frenado fue oportuna o tardía pues la trayectoria del peatón la determinó el propio peatón y tal como se

mencionó, el conductor no podría predecir los desplazamientos que iba a realizar el peatón.

Luego, también se le consulta sobre la posibilidad que el peatón no hubiera sido atropellado si no se hubiera caído; ella responde que en base a antecedentes mencionados que, si el peatón no hubiera caído el atropello no hubiera ocurrido.

También señala en este informe complementario que si el peatón no hubiera perdió el equilibrio cayendo sobre la tierra, el atropello no se habría producido.

En base a lo señalado, en consecuencia no se puede establecer un eventual momento o punto exacto del aumento de velocidad y tampoco cambian las conclusiones .establecidas con anterioridad.

El señor Oviedo iba de pie en la parte atrás del camión. Él señaló que golpea la lona y ella realizó dicha acción y desde el interior no se escucha; Oviedo no se comunicó previo al accidente con el conductor ni con Ducaud.

Se hicieron levantamientos planimétricos en su peritaje; en la salida del frigorífico hay una caseta de seguridad, que está en altura, mide no menos de 2 por 2 metros o quizás un poco más.

Las personas que intervienen en el accidente habían ingresado al patio del frigorífico y luego cuando se percatan se retiraran; sí, para salir deben cruzar por esa caseta seguridad

Se exhibe video, acceso camiones: minuto 18:43:58, señala que, se ve la caseta; se ven los sujetos que intervienen en el hecho; está el camión militar,, la visual de las personas estaba obstruida por la garita; a la pregunta de cuando las personas pasaban por entre la garita y el camino, por ejemplo Alegría, estando detrás de la garita de seguridad no podían verlos, de manera que estos 2 peatones que estaban más atrás no podían verse y tuvieron que pasar por lo menos dos metros hasta poder verse.

En cuanto al lugar donde estaba el camión y el lugar donde estaban los peatones: en informe 63-E 2020 se refiere a la causa basal y luego emite los fundamentos de esta causa; no recuerda la cantidad exacta, pero recuerda que sí, son 47 fundamentos; en uno de ellos, específicamente en el 38 se refiere a que el móvil accede al sitio eriazo y que lo hace por la presencia de neumáticos en la calzada y textualmente, *"no encontrándose esta acción prohibida"*, es decir, que el acceso al sitio eriazo no está prohibido que acceda al sitio eriazo; sí, porque si bien al calzada es el lugar de desplazamiento de los móviles, "no hay ninguna ley que prohíba el

desplazamiento de estos en sitio eriazo”; respecto al peatón dice tampoco está prohibido circular por el sitio eriazo; por lo que ella concluye que, sin perjuicio de que ambas acciones, la del conductor y la de peatón, no son normales, no se encuentran prohibidas; menos aun en estado de excepción constitucional donde los infantes tenían una misión otorgada por ley, que era resguardar orden público y hacer valer el toque de queda.

Aclarando sus dichos, dice que, esto último está inserto en su informe, en el análisis del contexto social.

III.- PRUEBA DOCUMENTAL:

1.- Dato de atención de urgencia UHH0000364280, de fecha 21 de octubre de 2019, correspondiente a la víctima, emanado del Hospital Las Higueras, de Talcahuano.

2.- Certificado de defunción de la víctima, Manuel Alejandro Rebolledo Navarrete, extendido por el Servicio de Registro Civil e Identificación de Chile.

3.- Hoja de vida del conductor del acusado, Leonardo Esteban Medina Camaño, extendida por el Servicio de Registro Civil e Identificación de Chile

4.- Informe de laboratorio T-3587-3588/19-2, de fecha 16 de enero de 2020, suscrito por Alejandro Alberto Guzmán Rojas y Marco Antonio Carrasco Grilli, químicos farmacéuticos del Servicio Médico Legal de Concepción.

5.- Cartilla de procedimiento “EXTRACTO DE CAD”, de fecha 21 de octubre de 2019, de la Central de Comunicaciones Talcahuano, de Carabineros de Chile.

6.- Oficio ordinario N° 1595/15/39, de fecha 07 de abril de 2020, suscrito por Carlos Huber Vio, Comandante en Jefe IIA. Zona Naval Armada de Chile.

7.- Informe de datos personales y cursos, hojas de vida y calificación anual de la Armada de Chile, correspondientes al acusado.

8.- Directiva D.G.P.A. N° 027-C, Imparte Instrucciones para la Obtención de la "Licencia de Conducir" clase “F” que deben poseer los Choferes Navales, Conductores Militares y Conductores Administrativos y su uso en la Institución, de fecha 13 de noviembre de 2008, de la Armada de Chile.

9.- Directiva C.G.C.IM N° 00-04 “Examen de Conducción”, y sus anexos, de mayo de 2004, de la Armada de Chile.

10.- Procedimiento de Inspección de Vehículos PONCIM N° 460, y sus anexos, de la Armada de Chile.

11.- Directiva C.G.C.IM N° 04-41 "Disposiciones Relacionadas con Seguridad de Operación de Vehículos Militares", y sus anexos, de julio de 2002, de la Armada de Chile.

12.- Directiva C.G.C.IM N° 03-18 "Conductores de Vehículos Militares del Cuerpo IM", y sus anexos, de julio de 2003, de la Armada de Chile.

13.- Copia de resolución del Comandante de la Base IM N° 31 "Aldea", ordinario N° 7200/34/04, de fecha 20 de octubre de 2019, que autoriza a personal que indica para desempeñarse como conductor de vehículos que se indican, de la Armada de Chile.

14.- Oficio ordinario N° 1595/15/139, de fecha 23 de septiembre de 2020, suscrito por Carlos Huber Vio, Comandante en Jefe IIA. Zona Naval Armada de Chile.

15.- Memorándum ordinario N° 1590/10/212, de fecha 17 de septiembre de 2020, suscrito por Keith Bottner Lobovsky, Capitán de Corbeta IM Armada de Chile.

16.- Hoja de vida historial de camión de transporte del Cuerpo de Infantería de Marina CIM 250016.

17.- Cartilla de Apoyo Instrucción C.A.I. 6-11 "Conducción de Vehículos Militares", de la Armada de Chile.

18.- Oficio ordinario N° 1595/15/131, de fecha 09 de septiembre de 2020, suscrito por Carlos Huber Vio, Comandante en Jefe IIA. Zona Naval Armada de Chile.

19.- Oficio ordinario N° 1595/15/309, de fecha 28 de septiembre de 2020, suscrito por Juan Pablo Soteras Campos, Auditor de la Comandancia en Jefe de la Segunda Zona Naval Armada de Chile.

20.- Copias de bitácora de guardia del puesto de mando del Batallón de Infantería de Marina M N° 31 "Aldea".

21.- Oficio ordinario N° 1595/15/153, de fecha 16 de noviembre de 2020, suscrito por Carlos Huber Vio, Comandante en Jefe IIA. Zona Naval Armada de Chile.

22.- Relación y distribución del personal en camión militar KM CIM-250016, de la Armada de Chile.

23.- Documento Instrucciones a las Fuerzas N° 1, de fecha 19 de febrero de 2019, suscrito por Carlos Huber Vio, Contraalmirante Jefe de la Defensa Nacional para el Estado de Emergencia, y documento adjunto y parte integrante de éste denominado Reglas de Uso de la Fuerza (RUF), apéndice N° 1 al anexo "D".

24.- Documento Instrucciones a las Fuerzas N° 2, de fecha 19 de octubre de 2019, suscrito por Carlos Huber Vio, Contraalmirante Jefe de la Defensa Nacional para el Estado de Emergencia, y sus anexos.

25.- Copia de antecedentes de carpeta de conductor del acusado, de la Municipalidad de Hualpén, que incluyen ficha del conductor de fecha 01 de febrero de 2019; solicitud de licencia de conducir y declaración jurada, ambas de fecha 23 de enero de 2019; certificado de fecha 21 de enero de 2019 suscrito por Mauricio Cusicanqui Aguirre, 2º Comandante de la Base de Infantería de Marina "Tumbes" Subrogante; certificado de antecedentes de conductor; y comprobantes de ingresos, ambos de fecha 01 de febrero de 2019.

26.- Copia de antecedentes de carpeta de conductor del acusado, de la Municipalidad de Talcahuano, que incluyen ficha del conductor de fecha 20 de diciembre de 2017; solicitud de licencia de conducir de fecha 18 de julio de 2017; certificado de antecedentes de conductor; certificado anual de estudios; resultados de exámenes de conducción; y orden de ingreso municipal de fecha 20 de diciembre de 2017.

27.- Oficio ordinario N° 1595/15/387, de fecha 04 de diciembre de 2020, suscrito por Juan Pablo Soteras Campos, Auditor de la Comandancia en Jefe de la Segunda Zona Naval Armada de Chile.

D.- EVIDENCIAS Y OTROS MEDIOS DE PRUEBA:

1.- Set de 4 fotografías que grafican estado de víctima, sitio del suceso y vehículo militar empleado en los hechos materia de acusación.

2.- Un disco compacto soporte de registros de cámaras de seguridad de empresa Frigorífico Pacífico del día 21 de octubre de 2019.

3.- Set de 4 fotografías que grafican cuerpo de víctima y operaciones practicadas, contenidas en informe de autopsia N° VIII-CONCE-657-2019, de fecha 25 de octubre de 2019, emanado del Servicio Médico Legal de Concepción.

4.- Set de 7 fotografías que grafican sitio del suceso y vehículo militar empleado en los hechos materia de acusación, contenidas en informe técnico pericial N° 190-A-2019, de fecha 16 de enero de 2020, de la Sección de Investigación de Accidentes en el Tránsito S.I.A.T. Concepción, de Carabineros de Chile.

5.- Levantamiento planimétrico contenido en anexo N° 04 de informe técnico pericial N° 190-A-2019, de fecha 16 de enero de 2020, de la Sección de Investigación de Accidentes en el Tránsito S.I.A.T. Concepción, de Carabineros de Chile.

6.- Un disco compacto DVD soporte de 5 archivos de video de registros de cámaras de seguridad de empresa Frigorífico Pacífico del día 21 de octubre de 2019

7.- Set de 81 fotografías correspondientes a cuadro gráfico demostrativo de imágenes de registros de cámaras de seguridad de empresa Frigorífico Pacífico del día 21 de octubre de 2019, relativo a los hechos materia de acusación.

8.- Set de 10 fotografías que grafican lugar de los hechos y vehículo militar empleado en los hechos materia de acusación, contenidas en informe pericial fotográfico N° 584-019, de fecha 05 de noviembre de 2019, y sus anexos, emanado del Laboratorio de Criminalística Regional Concepción de la Policía de Investigaciones de Chile.

9.- Set de 6 fotografías que grafican lugar de los hechos, dependencias y emplazamientos de cámaras de seguridad de empresa Frigorífico Pacífico, contenidas en informe pericial fotográfico N° 14/2019, de fecha 08 de noviembre de 2019, y sus anexos, emanado del Laboratorio de Criminalística Regional Concepción de la Policía de Investigaciones de Chile.

10.- Un disco compacto Master G soporte de grabaciones de audio radial y de cartilla Extracto Cad N° 5145, de la Central de Comunicaciones Talcahuano, de Carabineros de Chile.

11.- Set de 25 capturas de imágenes de registros de cámaras de seguridad de empresa Frigorífico Pacífico del día 21 de octubre de 2019, contenidas en informe técnico pericial N° 63-E-2020, de fecha 16 de abril de 2021, y sus anexos, emanado de la Prefectura de Investigación de Accidentes en el Tránsito S.I.A.T. Santiago, de Carabineros de Chile.

12.- Imagen que ilustra distancia según declaración de testigo José Alegría Muñoz, contenida en informe técnico pericial N° 63-E-2020, de fecha 16 de abril de 2021, y sus anexos, emanado de la Prefectura de Investigación de Accidentes en el Tránsito S.I.A.T. Santiago, de Carabineros de Chile.

13.- Imagen de plataforma Google Maps que grafica distancia y dirección entre lugar de los hechos y domicilio de víctima, contenida en informe técnico pericial N° 63-E-2020, de fecha 16 de abril de 2021, y sus anexos, emanado de la Prefectura de Investigación de Accidentes en el Tránsito S.I.A.T. Santiago, de Carabineros de Chile.

14.- Dos imágenes de cortes de elevación esquemáticos que grafican medidas de camión militar CIM-250016, contenidas en informe técnico pericial N° 63-E-2020,

de fecha 16 de abril de 2021, y sus anexos, emanado de la Prefectura de Investigación de Accidentes en el Tránsito S.I.A.T. Santiago, de Carabineros de Chile.

15.- Set de 5 fotografías de camión militar CIM-250016, contenidas en informe técnico pericial N° 63-E-2020, de fecha 16 de abril de 2021, y sus anexos, emanado de la Prefectura de Investigación de Accidentes en el Tránsito S.I.A.T. Santiago, de Carabineros de Chile.

16.- Cinco levantamientos planimétricos signados R.E., A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, adjuntos a informe técnico pericial N° 63-E-2020, de fecha 16 de abril de 2021, y sus anexos, emanado de la Prefectura de Investigación de Accidentes en el Tránsito S.I.A.T. Santiago, de Carabineros de Chile.

17.- Set de 6 fotografías de diligencia de reconstitución de escena del día 15 de octubre de 2020, contenidas en informe técnico pericial N° 63-E-2020, de fecha 16 de abril de 2021, y sus anexos, emanado de la Prefectura de Investigación de Accidentes en el Tránsito S.I.A.T. Santiago, de Carabineros de Chile.

18.- Dos capturas de imágenes de registro de videograbación, de datos de registro de videograbación y de comunicaciones a través de plataforma whatsapp, de teléfono celular de testigo Cristian Pérez Manríquez, contenidas en informe técnico pericial N° 63-E-2020, de fecha 16 de abril de 2021, y sus anexos, emanado de la Prefectura de Investigación de Accidentes en el Tránsito S.I.A.T. Santiago, de Carabineros de Chile.

19.- Un plano y 3 capturas de imágenes de registros de cámaras de seguridad de empresa Frigorífico Pacífico del día 21 de octubre de 2019, empleadas en cálculos físico-matemáticos contenidos en informe técnico pericial N° 63-E-2020, de fecha 16 de abril de 2021, y sus anexos, emanado de la Prefectura de Investigación de Accidentes en el Tránsito S.I.A.T. Santiago, de Carabineros de Chile.

20.- Imagen que grafica área de desplazamiento de camión militar empleado en los hechos materia de acusación, contenida en informe técnico pericial N° 63-E-2020, de fecha 16 de abril de 2021, y sus anexos, emanado de la Prefectura de Investigación de Accidentes en el Tránsito S.I.A.T. Santiago, de Carabineros de Chile.

21.- Dos imágenes y una tabla de ángulos de visión según velocidad, contenidas en informe técnico pericial N° 63-E-2020, de fecha 16 de abril de 2021, y sus anexos, emanado de la Prefectura de Investigación de Accidentes en el Tránsito S.I.A.T. Santiago, de Carabineros de Chile.

22.- Un disco duro marca TOSHIBA de color negro de 1 TB, emanado de la Prefectura de Investigación de Accidentes en el Tránsito S.I.A.T. Santiago, de Carabineros de Chile, que contiene registros de videograbaciones de dispositivo go pro y dron, de diligencia de reconstitución de escena realizada el día 15 de octubre de 2020, que contiene: registros de videograbaciones de dispositivo dron de diligencia de reconstitución de escena realizada el día 15 de octubre de 2020.

23.- Tres levantamientos planimétricos contenidos en informe técnico pericial N° 46-E-2021, de fecha 14 de junio de 2021, y sus anexos, emanado de la Prefectura de Investigación de Accidentes en el Tránsito S.I.A.T. Santiago, de Carabineros de Chile.

24.- Un disco compacto soporte de registro de videograbación del día 21 de octubre de 2019, del teléfono celular de testigo Cristian Pérez Manríquez.

25.- Un disco compacto, soporte de registros de cámaras de seguridad de empresa Frigorífico Pacífico del día 21 de octubre de 2019.

SÉPTIMO: Que, por su lado, la defensa presentó la siguiente prueba independiente:

1.- Carta RES.850 de fecha 10/11/20, suscrito por Joaquín del Campo S., da cuenta de los componentes químicos en el frigorífico.

2.- Carta de fecha 23 de octubre de 2019, suscrita por Joaquín del Campo, Ref. riesgo grave a la salud ante explosión de estanque y circuito amoníaco.

3.- Un camión marca Kia, modelo KM-250, patente CIM-250016.

OCTAVO: Que ponderando con libertad los elementos de prueba producidos durante el juicio y, de acuerdo a lo previsto en el artículo 297 del Código Procesal Penal, este tribunal ha logrado adquirir la convicción, más allá de toda duda razonable, de la ocurrencia de los siguientes hechos:

El día 21 de octubre del año 2019, en horas de la tarde, el acusado, LEONARDO ESTEBAN MEDINA CAMAÑO, funcionario en servicio activo de la Armada de Chile, en cumplimiento de las órdenes de sus superiores, dispuestas en el marco del estado de excepción vigente a esa fecha en la provincia de Concepción, Región del Bío Bío, le correspondió cumplir funciones de conductor del vehículo militar pesado de la Armada de Chile, un camión marca KIA, modelo KM-250, placa patente CIM 250016. En esas circunstancias, alrededor de las 18:30 horas, a LEONARDO MEDINA CAMAÑO se le instruyó concurrir en el camión que conducía, junto a 17

funcionarios de la Armada de Chile en servicio que transportaba a bordo del mismo, al sector de la empresa Frigorífico Pacífico, ubicada en avenida Gran Bretaña N° 1125, de la comuna de Talcahuano, con motivo de saqueos que se verificaban en el lugar. El imputado concurre entonces, conduciendo el vehículo antes singularizado, hasta el lugar ya referido, al que arribó a alrededor de las 18:44 horas y, al transitar por la calzada de avenida Gran Bretaña en dirección al nor oriente, próximo al N° 1125, de la comuna ya indicada, con luz natural y buena visual, en sector donde se encontraban dispuestos neumáticos que obstruían la calzada, desvíó la marcha del camión hacia un sitio eriazo de tierra irregular situado al costado izquierdo de la avenida Gran Bretaña y al frente de la población Libertad, sitio eriazo que no constituye una vía destinada naturalmente a la circulación vehicular, y sin retomar el tránsito por la calzada, continúa su desplazamiento por el sitio eriazo, momento en el que desde la mencionada empresa huían tres personas, entre ellas la víctima Manuel Alejandro Rebolledo Navarrete, en dirección a la población Libertad, lo que hacían corriendo por el sitio eriazo. En esos momentos Manuel Alejandro Rebolledo Navarrete resbala y cae, siendo entonces atropellado por el camión militar conducido por MEDINA CAMAÑO, quien unos metros antes del atropello aplicó los frenos del camión militar sin lograr su inmediata detención y sin lograr evitar el atropello atendida la velocidad a la que se desplazaba, así como las características del camión y de la superficie por la que transitaba con dicho vehículo. A consecuencia de esta acción del imputado, la víctima, Manuel Alejandro Rebolledo Navarrete, resultó con politraumatismo, lesiones externas consistentes en herida contusa, escoriaciones, equimosis y hematoma, e internas consistentes en infiltrado sanguíneo en cuero cabelludo, fracturas craneales y mandibular, hemorragia subaracnoidea cerebral y cerebelosa, en tórax laceración aórtica y bronquial, contusión mediastínica y pulmonar y hemotórax bilateral, en abdomen, contusión hepática y esplénica y hemoperitoneo secundario, todas lesiones recientes, vitales, coetáneas y necesariamente mortales, que le ocasionaron su deceso en los momentos inmediatamente siguientes a ser atropellado por el camión conducido por el acusado.

NOVENO: Que los hechos indicados en el motivo anterior son los únicos que han podido darse por establecidos con la prueba rendida en el juicio, desde que la misma fue insuficiente para acreditar con el estándar legal, esto es, más allá de toda duda razonable, que el acusado haya actuado dolosamente en la comisión del hecho que ocasionó la muerte de Manuel Rebolledo Navarrete, pudiéndose solo acreditar de parte del acusado, un actuar imprudente constitutivo de culpa.

Esos hechos se acreditaron con la prueba rendida por el Ministerio Público, consistente en la evidencia audiovisual incorporada al juicio, que da cuenta de la forma de ocurrencia de tales hechos, en los dichos de los funcionarios policiales que estuvieron en el sitio del suceso y realizaron peritajes y diligencias de investigación, en los dichos de los testigos que al momento del hecho desempeñaban funciones en las empresas pesqueras ubicadas en el lugar, en el testimonio de una de las personas que acompañaba a la víctima al momento de ser atropellada, en los dichos de tres infantes de marina que iban a bordo del camión conducido por el acusado, testimonios con los cuales pudo establecerse las circunstancias de tiempo, lugar y forma de ocurrencia del delito. A lo anterior se suma la declaración del perito que realizó la autopsia al cadáver del fallecido y depuso en juicio acerca de la causa de muerte del mismo, y la evidencia documental, fotográfica y material que se incorporó al juicio.

En primer término, deben señalarse los hechos que no fueron motivo de discusión y que fueron claramente establecidos con la prueba incorporada al juicio, y son los siguientes:

Que el acusado Leonardo Esteban Medina Camaño, a la época de los hechos y hasta la actualidad, es funcionario de la Armada de Chile, cabo 1º e infante de marina, lo que consta de su hoja de vida e informe de datos personales y calificación, remitidos a la Fiscalía mediante oficios 1595/15/39 del comandante de la Segunda Zona Naval de la Armada de Chile, Carlos Huber Vio. Además con los documentos remitidos igualmente por dicha autoridad, se acreditó que el acusado tiene una capacitación especial y licencia clase F que lo habilita para conducir vehículos militares. Estos documentos son las directivas de la institución sobre la obtención de la licencia de conducir clase F que deben poseer los choferes navales, sobre el examen de conducción, sobre la seguridad de operación de vehículos militares, sobre los conductores de dichos vehículos, el procedimiento de inspección de vehículos militares, la cartilla de apoyo a la conducción de los mismos, la copia de las carpetas de

conductor del acusado de la Municipalidad de Hualpén y de la de Talcahuano y la hoja de vida del conductor emitida por el Servicio de Registro Civil e Identificación.

Que el día 21 de octubre de 2019 la provincia de Concepción se encontraba bajo estado de excepción constitucional de emergencia, ordenado por el ejecutivo debido a las manifestaciones y protestas de la ciudadanía que se habían desencadenado en nuestro país. En este contexto, ese día se había decretado toque de queda a partir de las 18 horas y hasta las 6 de la mañana del día siguiente. Así aparece del oficio N° 1595/15/153, de 16 de noviembre de 2020, suscrito por Carlos Huber Vio y de la copia de la bitácora de guardia del puesto de mando del batallón de Infantería de Marina M n° 31 Aldea.

Que en esas circunstancias el acusado Medina Camaño, el día 21 de octubre de 2019, cumplía funciones de conductor del camión militar patente CIM 250016, para lo cual había sido expresamente designado por su institución, como aparece de la copia de la resolución de 20 de octubre de 2019 que autoriza, entre otros, al acusado Leonardo Medina Camaño para desempeñarse como conductor de vehículos militares durante el estado de emergencia dispuesto en la región del Bío Bío.

Ese vehículo patente CIM-250016 reunía características especiales, era un vehículo pesado, de grandes dimensiones, como pudieron observar estos sentenciadores al momento de ser exhibido en dependencias del estacionamiento del tribunal, que medía 6.80 metros de largo, 2.20 de ancho y 2.80 de alto, como explicó en estrados el perito Vinicio Bea Risso y como aparece de las dos imágenes con las medidas del camión y de las fotografías del mismo móvil exhibidas en la audiencia. Esas características constan también en el oficio 1590/10/212 de la Armada de Chile, en que se remite la hoja de vida del camión, documento en el que además aparece que está destinado al Cuerpo de Infantería de Marina.

Que el día 21 de octubre de 2019, en el marco del estado de excepción, el acusado, conduciendo el camión CIM-250016, con el jefe de patrulla el teniente André Ducaud Torres, como copiloto y otros 16 infantes de marina ubicados en la carrocería del mismo, cumpliendo las órdenes de sus superiores, concurrió hasta el sector de avenida Gran Bretaña de Talcahuano, donde se ubicaba, entre otras, la empresa frigorífico Pacífico. La distribución de los ocupantes del camión militar y sus identidades constan en los documentos remitidos por el señor Huber y que se incorporaron al juicio. De esta patrulla, además del acusado, comparecieron a declarar al juicio el teniente Ducaud y los infantes de marina José Alegría Muñoz y Luis Oviedo

Ortega, los que estuvieron contestes en que concurrieron a avenida Gran Bretaña por orden de sus superiores, a controlar el orden público pues en el sector se estaban produciendo saqueos, agregando que conocen las reglas de uso de la fuerza a las que para estos efectos debe sujetarse.

La ocurrencia de saqueos en el sector fue corroborada con las declaraciones del oficial de Carabineros, Reinaldo Retamal Inzunza, quien indicó que fueron al lugar a raíz de un comunicado de la Central de Comunicaciones, cuyos registros fueron incorporados al juicio, en los que aparece que a las 18:35 horas se informa de personas que estaban cortado la ruta, que instalaban barricadas para posteriormente saquear las pesqueras, siendo afectada la empresa frigorífico Pacífico. Lo anterior es coincidente con las imágenes de las grabaciones exhibidas en el juicio, que fueron obtenidas precisamente de las cámaras de seguridad de empresa frigorífico Pacífico, como lo declaró el funcionario de la PDI José Vidal Escalona, en las que pudo observarse que efectivamente, antes del atropello de la víctima, a la referida empresa ingresaba una cantidad considerable de personas y algunos vehículos, las que pasados unos minutos se retiran del lugar. Esto fue ratificado por el guardia de la empresa, Matías Lara Cruces, quien declaró que cuando ocurre el hecho estaba cumpliendo sus funciones y que como a las 18:30 horas vieron venir gente de la Libertad hacia el frigorífico Pacífico, juntándose gente que venía con neumáticos que prendieron en una esquina, luego ingresaron a las instalaciones de la empresa y luego, como aparece en las grabaciones que se le exhiben, a las 18:37 horas la gente se empieza a retirar del lugar, precisando que él es quien aparece con una casaca roja en los videos.

Que la referida patrulla militar llega al sector donde ocurre el hecho motivo de este juicio, avenida Gran Bretaña de la comuna de Talcahuano, cerca de las 18:44 horas. Tampoco es discutido que al momento del arribo del camión militar al lugar, había neumáticos dispuestos en la calzada de Gran Bretaña, que obstaculizaban el tránsito de los vehículos.

Que también es un hecho de la causa que la víctima Manuel Rebolledo Navarrete, cuando huía desde la empresa frigorífico Pacífico en dirección a la población Libertad, donde tenía su domicilio, fue atropellado por el camión militar conducido por el señor Camaño, atropello que le ocasionó lesiones de tal entidad que le provocaron la muerte y que ocurre en un sitio eriazo ubicado a un costado de la calzada de avenida Gran Bretaña de la comuna de Talcahuano y frente a la empresa frigorífico Pacífico, a la altura del n° 1125 de dicha avenida. Este lugar pudo observarse en los

videos y fotografías exhibidas en la audiencia, así como en los levantamientos planimétricos efectuados por los policías que concurrieron a l lugar.

La causa de muerte de Manuel Rebolledo Navarrete fue establecida mediante la autopsia practicada al cadáver de la víctima, que resultó con múltiples lesiones y corresponde a un politraumatismo derivado de un atropello, según explicó en estrados el perito médico Juan Cartes Jorquera. Ello es coincidente con el certificado de defunción de la víctima, con el dato de atención de urgencia del Hospital Higuera de Talcahuano, hasta donde fue trasladado luego del atropello e ingresó sin signos vitales y, con las fotografías del cadáver incorporadas al juicio.

En cuanto al momento en que el camión conducido por el acusado atropella a la víctima, ello pudo observarse en las video grabaciones exhibidas en el juicio, grabaciones que como se dijo, fueron obtenidas de las cámaras de seguridad de frigorífico Pacífico. En efecto, en las imágenes el tribunal pudo ver que aproximadamente a las 18:44:00 horas del día 21 de octubre de 2019, la víctima Manuel Rebolledo, junto a otras dos personas se desplaza desde el sitio eriazo ya referido e ingresa a la empresa frigorífico Pacífico, cruza la zona de la garita, pero se devuelve y sale corriendo, atraviesa la calzada de calle Gran Bretaña e ingresa al sitio eriazo, lugar en que el cae al suelo y es atropellado por el camión militar. El momento en que el peatón cae al suelo, antes de ser atropellado, se observa especialmente en las capturas de pantalla 22 y 23 explicadas por la perito Katherine Sanhueza García.

Este momento fue también relatado por el testigo Marcelo Vivanco Ríos, que acompañó a Manuel Rebolledo al frigorífico, al señalar que fue él quien gritó que venían los milicos y junto al “polera” (la víctima) empezaron a correr por la cancha de tierra hacia la Libertad, el camión se mete al lugar, da un salto y como que acelera y ahí atropellan al “polera”. Igualmente el testigo Cristian Pérez Manríquez, que se encontraba trabajando en la empresa ubicada al lado del Frigorífico Pacífico, pudo ver el atropello, señalando que iba harta gente arrancando el camión los persigue, dos quedan más atrás, uno cae o tropieza y es atropellado. Este testigo señala que ocurrido el hecho grabó lo que ocurría con su celular, captando el momento en que los militares se bajan a ver a la persona atropellada y cuando llega la ambulancia y carabineros, imágenes que junto a dos capturas de la grabación se exhibieron en la audiencia.

Pues bien, establecido lo anterior, esto es que objetivamente el acusado atropelló a la víctima y a raíz de ello la víctima falleció, corresponde al tribunal

pronunciarse sobre lo que sí fue discutido en el juicio, esto es, si el acusado tiene responsabilidad penal en la muerte de Rebolledo Navarrete y, todavía más, si actuó o no dolosamente en tal hecho.

DÉCIMO: Que para determinar si el acusado tiene o no responsabilidad penal en la ocurrencia de la muerte en cuestión, hay que tener presente que tanto el persecutor fiscal como los querellantes atribuyeron al encartado una conducta dolosa en el hecho descrito en la acusación, al sostener que éste desvió el curso del camión que conducía hacia un sitio eriazo en persecución de las personas que corrían desde la empresa frigorífico Pacífico en dirección a la población Libertad, entre las que se encontraba la víctima, incrementando la velocidad, la víctima cae y es atropellada por este camión, agregando que el acusado frena a último momento sin lograr la inmediata detención del móvil.

Que también hay que considerar que la prueba del dolo, al tratarse de un elemento psíquico, debe hacerse a partir de indicios.

Así los acusadores han sostenido que el actuar doloso del acusado puede deducirse de los siguientes aspectos: que el acusado habría ingresado al sitio eriazo en seguimiento de las personas que huían desde la empresa, que aumentó la velocidad, que mantuvo una línea recta en su desplazamiento en el sitio eriazo pese a haber advertido la presencia de las personas que corrían por el lugar y, que frenó tardíamente.

Pues bien a continuación hay que analizar si tales circunstancias fueron acreditadas suficientemente con la prueba aportada al juicio por el persecutor.

Primero hay que señalar que los peritajes presentados para acreditar la responsabilidad a título de dolo por parte del acusado, no fueron concluyentes al respecto.

En efecto la oficial de Carabineros de la SIAT, Katherine Sanhueza García, expuso en estrados que realizó una reconstitución de escena el día 15 de octubre de 2020, que previo a ello analizó antecedentes de la carpeta investigativa, como las video grabaciones de las cámaras de Frigorífico Pacífico, que ilustran el desplazamiento del camión por el costado derecho de la calzada de Gran Bretaña en dirección al nororiente, cuando accede a un sitio eriazo debido a la presencia de neumáticos en la calzada, un detalle de los desplazamientos de la víctima, el que accede al sector de estacionamientos de la empresa frigorífico Pacífico y al percatarse

de la presencia de este camión de la armada huye del lugar en dirección al sitio eriazo, cayendo a la tierra y siendo atropellado por este camión, a las 18:44 horas, según las grabaciones. Explica que en el informe hace el detalle específico de cada una de las cámaras, incorporando minutos antes y después del hecho, en los anteriores aparece que la pesquera estaba siendo saqueada por sujetos no identificados. Todas esas imágenes fueron exhibidas en el juicio y latamente explicadas por la perito, al igual que las capturas de pantalla de las mismas.

Señala que también tomó conocimiento de las declaraciones del imputado y otros miembros de la patrulla, de las diligencias efectuadas por Carabineros y por la PDI. Respecto a la reconstitución, indica que no concurrió el imputado, pero sí lo hicieron el teniente Ducaud y tres de los pasajeros que iban en la parte de atrás del camión, realizándose un levantamiento planimétrico con sus versiones, y un registro fotográfico que se incorporó también al juicio. Igualmente concurrieron a la diligencia dos guardias de seguridad, un camarero de la empresa Pacific Blue, el sub teniente Retamal, un funcionario de la PDI y uno de los acompañantes de la víctima, el señor Vivanco. Se instala una cámara gopro al señor Ducaud y a uno de los funcionarios en el puesto del conductor del camión para ilustrar lo que se veía desde el lugar, imágenes que se exhiben, no pudiendo determinarse hacia donde miraba el conductor al momento de los hechos. Además se realiza un levantamiento donde se consideran los desplazamientos de ambos participantes y del lugar donde estaban los neumáticos, lo que queda plasmado en una gráfica que también se incorpora al juicio.

Agrega la perito que como parte de la dinámica se logra establecer que el desplazamiento del vehículo era por el costado derecho de la calzada Gran Bretaña en dirección nor oriente y del peatón era corriendo desde el interior de los estacionamientos de la empresa ubicada en Gran Bretaña 1125 en dirección nor nororiental, el peatón a una velocidad de 7.8 metros por segundo y el camión entre 40 a 45 kilómetros por hora.

Además, a partir de una imagen de Google Maps, explica la ubicación de avenida Gran Bretaña en relación al domicilio de la víctima que se encontraba en la población Libertad de Talcahuano.

Concluye que no se puede establecer una causa basal de un accidente, ya que corresponde a un hecho, en el que el conductor debido a la presencia de barricadas en la calzada desvió su trayectoria accediendo a un sitio eriazo, en los instantes que el peatón huía del lugar luego de haber cometido un ilícito, con sus capacidades

sicomotoras y reactivas disminuidas debido a la presencia de droga, lo que genera que caiga y quede en la trayectoria del vehículo, siendo atropellado. Dice que no se trata de un accidente, que es una situación involuntaria que puede causar lesiones, sino que es un hecho, pero hace presente que en este hecho no se puede descartar ni aseverar la intencionalidad.

Además la perito se refiere a que no se puede descartar ni acreditar que haya habido seguimiento de parte del imputado hacia los peatones, que al no ser factible establecer cuál sería su campo visual al momento del hecho no se puede establecer técnicamente si el conductor vio o no a los peatones previamente al impacto, que no es posible determinar si la acción de frenado fue oportuna o tardía pues la trayectoria del peatón la determinó el propio peatón y el conductor no podía predecir los desplazamientos que iba a realizar el peatón y que no se puede establecer un momento o punto exacto del aumento de velocidad.

También concurrió al juicio el oficial de la SIAT de Carabineros Carlos Figueroa Gómez, que expuso que concurre al sitio de suceso el día 21 de octubre de 2019 en avenida Gran Bretaña próxima a Alto Horno, junto a su equipo investigador a petición de la Fiscalía Local de Talcahuano, allí se realizó un levantamiento planimétrico, un set fotográfico y se levantó una video grabación de la empresa Frigorífico Pacífico, se revisó el móvil que participó en el accidente, de propiedad de la Armada de Chile, que no presentaba desperfectos mecánicos y se tomó declaración al conductor del móvil en dependencias de la Segunda Comisaría de Carabineros de Concepción. Seguidamente, se evacuó el segundo informe pericial rotulado, se añaden algunos conceptos, como una huella de frenado que permitió determinar la velocidad del móvil no inferior a 31 kilómetros por hora, una mancha rojiza sanguinolenta perteneciente al peatón, la localización de los daños del móvil, la configuración vial del lugar de ocurrencia del hecho, la video grabación que se levantó desde la empresa Frigorífico que ilustra el impacto entre el móvil de la Armada y el peatón. Respecto al lugar del hecho, indica que es un sitio eriazo adyacente a la calzada de la avenida Gran Bretaña que no se configura como una vía tránsito vial, estableciendo que Leonardo Esteban Medina Camaño conducía el móvil de la Armada por el costado derecho de la avenida Gran Bretaña en dirección hacia avenida Alto Horno, en tanto el peatón individualizado como Manuel Rebolledo transitaba por un sitio eriazo en dirección hacia la población Libertad. Pero señala que no se pudo establecer una causa basal del hecho toda vez que no se configura un accidente de tránsito, por cuanto ocurre un seguimiento por

parte del móvil de la Armada a unos peatones que huían del lugar, originando que el peatón pierda su normal desplazamiento cayendo en el terreno quedando en la trayectoria del móvil siendo atropellado.

Agrega que se realiza un tercer informe para poder determinar la velocidad con la cual se desplazaba el móvil antes y durante el impacto al peatón y la distancia que tenía este móvil una vez que se cayó el peatón en el sitio eriazo, para lo que se solicitó la asesoría del doctor en física, Claudio Romero, de la Prefectura SIAT Santiago, quien señaló, según la video grabación, que el móvil se desplazaba a 32 kilómetros por hora y la distancia que tenía este móvil de la Armada hacia el peatón era de 7,56 metros.

Por último el oficial Figueroa reconoció en las fotografías exhibidas el lugar del hecho y una mancha rojiza, la huella de frenado encontrada en el lugar, y el camión participante en el hecho. Igualmente explica la dinámica del mismo en el levantamiento planimétrico del lugar.

También realizó diligencias de investigación el funcionario de la PDI José Vidal Escalona, cuya declaración se incorporó mediante un registro audiovisual, pues declaró de forma anticipada ante el Juez de Garantía. El señor Vidal señaló que el mismo día del hecho participó en la declaración del imputado, concurrió al lugar del hecho y recibió de Carabineros un registro de las cámaras de seguridad de la empresa Frigorífico Pacífico, tomó declaración al teniente Ducaud y a los cuatro funcionarios que iban de pie en el camión. Luego de ello, señala que el acusado fue puesto a disposición del tribunal y hasta ese momento el resultado de la investigación arrojó que el hecho era un cuasidelito de homicidio, accidente de tránsito, pues no se evidenciaba de parte del conductor intención de causar la muerte, conclusión que mantiene en un segundo informe realizado en diciembre de 2019. Posteriormente, el 28 de octubre, concurrió a la empresa señalada, desde donde obtuvo 12 registros de las otras cámaras, de los que sólo 5 tenían interés criminalístico, los que fueron explicados por el testigo en la audiencia de prueba anticipada, al igual que las fotografías de la víctima, del sitio del suceso y del camión militar.

Corresponde ahora analizar si cada una de las imputaciones efectuadas al señor Medina en la acusación fueron acreditadas suficientemente.

En primer lugar, respecto a si el acusado iba en *seguimiento* de la víctima y sus dos acompañantes, los acusadores señalan que el propio encartado habría indicado

esta circunstancia durante la investigación. Sobre el punto, el primer funcionario que habló con el acusado a minutos de ocurrido el hecho, fue el sub teniente de Carabineros Reinaldo Retamal Inzunza y éste dijo en el juicio que el conductor del camión le habría manifestado que al momento de ingresar al sitio eriazo iba en *persecución* de las personas que estaban saqueando el frigorífico Pacífico. Luego el mismo día, el acusado declaró ante el oficial de la SIAT Carlos Figueroa Gómez, a quien también le habría declarado que iba en *seguimiento* de unas personas que arrancaron hacia la población Libertad, precisando en el contra examen que el acusado no dijo que las personas a las que seguía hayan saltado desde la empresa que estaba siendo saqueada. Posteriormente, pasada la medianoche del día del hecho, el señor Medina declara ante funcionarios de la Policía de Investigaciones y allí habría dicho, según lo manifestó el policía José Vidal Escalona, que vio un grupo de 20 a 30 personas salir del frigorífico hacia la población Libertad y que a raíz de ello quiso seguirlos en el camión, pero tuvo que desviar su camino de la calzada y subir a un camino de tierra.

Sin embargo, el acusado al declarar en el juicio, no obstante que reconoce haber utilizado la palabra "seguimiento" al hablar con los policías que lo entrevistaron, explica que con ello se refería a "dirección", que es una palabra que utilizan para seguir una ubicación o una ruta y agrega que van al lugar porque habían saqueos y al llegar ven cerca de un estadio, alrededor de 20 a 30 personas en el sitio eriazo, a su izquierda. También dice que ingresa al sitio eriazo porque había neumáticos en la calzada. Esta explicación del acusado resulta atendible, al ser coincidente con otros hechos establecidos en el juicio, que el tribunal pudo ver en los videos exhibidos en la audiencia, como el que minutos antes del hecho hubo saqueos o intentos de saqueos en el frigorífico Pacífico, que una cantidad considerable de personas ingresaba a esta empresa y luego huía por el sitio eriazo, o que efectivamente había neumáticos puestos en la calzada de la calle Gran Bretaña. A ello también se refirió el testigo Cristian Pérez Manríquez, que estaba en la empresa ubicada al lado de Frigorífico Pacífico, señalando que el camión militar se sale hacia el sitio eriazo porque en la calzada estaban quemando neumáticos y que iba corriendo harta gente y dos más atrás, porque escucharon que venían "los milicos" y ahí el camión los persiguió. Pero ese seguimiento no se observa ni puede deducirse de las imágenes exhibidas en el juicio. Así por lo demás lo sostiene la perito Sanhueza, la que refiriéndose a la declaración del imputado ante el carabinero Retamal, señala que de esta información

se presumiría que habría visto a los peatones antes del atropello, sin descartarlo ni acreditarlo y que en las capturas de imágenes en relación a los desplazamientos y a lo señalado en las declaraciones, no se ilustra exactamente un seguimiento, porque éste se presume solamente de lo antes referido, o sea, de los solos dichos del imputado que no se escrituraron.

Entonces, los dichos de los testigos más arriba indicados no son suficientes para establecer que el acusado haya ingresado al sitio eriazo en "persecución" de la víctima y sus acompañantes, ni menos que los haya perseguido para atropellarlos.

En cuanto al aumento de velocidad del camión conducido por el acusado, se presentó el peritaje efectuado por el doctor en física Claudio Romero Zúñiga, que si bien determina que hubo un aumento de velocidad, señala que no se puede determinar el momento exacto en que ello se produce y que el cálculo efectuado tiene un margen de error de 10%. Así, el señor Romero expuso que para determinar la velocidad del camión utilizó video grabaciones de los hechos, imágenes se incorporaron al juicio, indicando que cuando el camión ingresa al terreno baldío se calculó una velocidad de 39 kilómetros por hora y en el momento del atropello, una velocidad aproximada de 45 kilómetros por hora. Ello lo explica en las láminas que se le exhiben donde se grafican los dos tramos, A-B y B-C. De igual manera determinó la velocidad de desplazamiento del peatón (la víctima), concluyendo que fue de 7,8 metros por segundo en un tramo dentro del frigorífico y de 5.3 metros por segundo en el tramo desde el borde de la calzada hasta el lugar del atropello, tramos que están graficados en las láminas que se le exhibieron. Luego, en el contra examen, el perito señala que cuando se habla de error puede ser por sobre o por debajo del valor medio calculado, o sea, que la velocidad podría ser entre 40 o 50 kilómetros por hora. Entonces, si el perito concluye que no se puede determinar el momento exacto en que se produce el aumento de velocidad y, además si el cálculo efectuado tiene un margen de error de 10%, el aumento pudo haber sido mínimo (por ejemplo de 39 a 40 kilómetros por hora) ello no necesariamente lleva a concluir que se haya aumentado la velocidad con el fin de alcanzar a las tres personas que salían del frigorífico.

La fiscalía también señaló que el acusado, en su desplazamiento en el sitio eriazo, mantuvo una trayectoria recta, sin alterarla, pese a haber advertido la presencia de la víctima. En este punto, efectivamente el tribunal pudo observar en los videos que el camión mantiene una trayectoria recta, y que al momento del hecho había buena visibilidad y se trataba de un lugar bastante despejado, pero no queda

claro en qué momento el acusado pudo ver a la víctima. Aquí hay que considerar que la perito Sanhueza, no obstante haber utilizado una cámara gopro desde la posición del conductor en la reconstitución de escena, no se puede establecer hacia donde miraba específicamente y que al no ser factible establecer cuál sería el campo visual del conductor al momento del hecho no se puede establecer técnicamente si éste vio o no a los peatones previamente al impacto y por su parte, el perito Figueroa señaló que en su informe no se hizo cálculo respecto a en qué momento el acusado vio a las personas. De acuerdo a las conclusiones de la perito Sanhueza, ninguna relevancia tiene la imagen en que se grafican los rangos de visión en relación a la velocidad que se incorporó al juicio. Con lo señalado, se siembra una duda más que razonable acerca del momento en que el acusado vio a la víctima.

En cuanto a la maniobra de frenado llevada a cabo por el imputado, los acusadores señalan que fue hecha en el lugar del impacto. Quedó claro que el acusado frenó, pues como lo declara el perito Figueroa, en el lugar había una huella de frenado de 13 metros. Pero que esa maniobra haya sido tardía, "en el lugar del atropello" como dice la acusación, tampoco queda claro con la prueba rendida en el juicio, particularmente con la declaración del perito Romero, quien sostuvo que considerando el tiempo de percepción y reacción de una persona es de dos segundos, y que el camión iba a 45 kilómetros por hora, significa que el conductor se dio cuenta 25 metros antes del lugar del atropello del peatón y recién entonces aplicó los frenos. Agrega que el conductor percibió el peligro 25 metros antes y el peatón estaba entre 10 y 11 metros del lugar donde iban a intersectar. Y luego, en el contra examen, señala que luego del impacto el camión queda a 16 metros más allá y en el supuesto que el instante de percepción fue el golpe con el peatón, hay que medir 2 segundos más para que apriete el freno y agregar 25 metros a los 16 y tanto, por lo que el camión hubiera terminado 45 metros más allá del lugar impacto; y a la pregunta de si antes del impacto el conductor tomó la decisión de frenar, respondió que eso dicen los indicios. Entonces, conforme a los dichos del perito el acusado tomó la decisión de frenar 25 metros antes del atropello, no en el mismo momento como sostiene la acusación. Ello se condice con los dichos del acusado en cuanto a que no advierte la presencia de las tres personas que venían por su derecha sino hasta que el copiloto, el teniente Ducaud se lo advierte, mira al frente y ve solo la cabeza o tronco de otra persona que pasa por delante del camión, ante ello frena, pero el vehículo no se detuvo de inmediato.

Y esa decisión de frenar tomada 25 metros antes del impacto, tomada en forma rápida, solo cuando advierte la presencia del peaton, que iba corriendo, es indicativa de que hasta ese momento no se representó el resultado dañoso.

Que, en consecuencia, los presupuestos en que se funda la imputación por homicidio doloso efectuada al acusado Leonardo Medina Camaño no fueron probados con el estándar que exige el artículo 340 del Código Procesal Penal, esto es, más allá de toda duda razonable. O sea, no se probó suficientemente que el acusado se haya representado el resultado dañoso que podía provocarse con su conducta, ni menos que haya aceptado ese resultado. Por ello, el tribunal no puede condenar al acusado a título de dolo.

En definitiva, existiendo una duda razonable acerca de que el señor Medina Camaño se haya representado que con su conducta estaba creando un riesgo que provocaría un resultado dañoso, en este caso la muerte de una persona, así como tampoco que ese resultado le haya sido indiferente, no puede concluirse que haya actuado con dolo eventual en los hechos motivo de este juicio. Y por ello, el tribunal no puede condenarlo como autor de un delito doloso de homicidio.

Que a mayor abundamiento, aún en el evento que el acusado se hubiere representado en concreto el resultado lesivo previsible –que según lo antes razonado no se encuentra acreditado-, como lo ha resuelto nuestro máximo tribunal, "... el dolo eventual exige que el agente se haya representado como posible el resultado fatal no querido y, no obstante esta representación, lo haya aceptado o aprobado, mostrándose indiferente a la lesión –también representada- del respectivo bien jurídico puesto en peligro. No basta por tanto con la mera representación del evento previsible no perseguido, es necesario –conforme a la teoría del asentimiento o consentimiento- que el sujeto activo haya aceptado, asumido, admitido o aprobado el evento lesivo como algo probable para el caso que se produzca..." (Excma. Corte Suprema, Sentencia de 2 de julio de 2009, Rol 3970-2008, considerando décimo tercero); situación que en la especie no se ha probado, más allá de toda duda razonable; y, por el contrario, existe prueba contundente aportada por los propios acusadores, como lo son los peritajes evacuados por Katherine Sanhueza García y Claudio Romero Zúñiga, conforme a lo ya analizado en líneas anteriores, que dan cuenta que el acusado trató de evitar el accidente, realizando una maniobra de frenado del móvil varios metros antes del impacto al peatón; lo cual descarta que hubiere aceptado el resultado final

de su acción; y, por lo mismo, no quiso la lesión del bien jurídico puesto en peligro, esto es el atropello y muerte de la víctima.

En suma, y como se indica por nuestro máximo tribunal, "...no es suficiente para el surgimiento de la categoría del dolo en análisis, y conforme a las teorías volitivas, con la representación del resultado lesivo previsible, como posible evento ligado causalmente a la acción emprendida, sino que a ello debe añadirse como plus subjetivo esencial, la conformidad con ese resultado, su aceptación o aprobación, dada a conocer con la continuación de la conducta peligrosa puesta en marcha, que pudo haber detenido ..." (considerado décimo cuarto de la sentencia citada).

En fin y como lo ha sostenido también la Excma. Corte Suprema, por ejemplo en la causa rol 5003-08, ante la duda sobre la concurrencia de dolo o culpa, ha de optarse, por la aplicación del principio "in dubio pro mitius" (en caso de duda optar por lo menos gravoso), por la imputación de culpa, a fin de no extender el ámbito del dolo eventual a costa de aquélla.

UNDÉCIMO: Que lo que sí se probó en el juicio fue un actuar imprudente de parte del señor Medina, actuar imprudente que creó un riesgo que se materializó en la muerte de la víctima. En efecto, esa conducta imprudente, en opinión del tribunal, consiste en haber circulado en un vehículo de alto tonelaje, con 18 personas a bordo, que por sus dimensiones y características no permitía una buena visibilidad, sin tomar las precauciones necesarias para evitar crear un riesgo para la vida de las personas. En haber circulado por una vía no destinada al tránsito vehicular, un sitio eriazo por el que transitaban personas, lo que en principio se justifica por la presencia de neumáticos en la calzada, pero luego de esquivarlos, no retomó la circulación por la calzada como debió hacerlo y como lo hicieron otros vehículos que aparecen en las grabaciones. Y, si bien no iba a una velocidad alta, 45 kilómetros por hora aproximadamente, lo cierto es que esta velocidad, considerando el peso del móvil y el terreno en que se desplazaba, que era de tierra e irregular como dijeron los peritos de la SIAT, no le permitió detener oportunamente el vehículo y evitar el atropello. Aquí hay que considerar que, no obstante que no quedó claro el tipo de terreno al que correspondía el sitio eriazo, el acusado debía sujetarse a las normas institucionales sobre velocidades máximas a las que debe circular este tipo de vehículos, 40 km/hr en todo terreno, 50 caminos de 2º clase y 60 en carretera, contenidas en el documento sobre instrucciones relacionadas con seguridad en la operación de vehículos militares que se incorporó al juicio. Todo esto debe relacionarse además con que el señor

Medina era un chofer altamente capacitado para conducir un vehículo pesado como lo era el camión militar KM CIM-250016, de manera que estaba en condiciones de tomar las precauciones para evitar crear un riesgo para las personas y no lo hizo. Y además se trataba de un agente del estado cumpliendo funciones extraordinarias de control del orden público, que normalmente no corresponde sean realizadas por una patrulla de infantes de marina, de manera que la exigencia de cuidado en su conducta son mayores y, al no tomar los resguardos para evitar el resultado dañoso, solo cabe concluir que ha actuado con imprudencia temeraria.

Por tanto, se estableció más allá de toda duda razonable, que la muerte de la víctima resulta ser objetivamente imputable a la conducta desplegada por el agente, toda vez que, pudo y no lo hizo, evitar el resultado lesivo con tan sólo haber retomado la circulación por la calzada y llevar a cabo la conducción considerando las especiales características del vehículo militar.

Luego, tal como se estableció, existe un claro nexo causal entre la conducta del acusado y la muerte de Manuel Rebolledo Navarrete, toda vez las lesiones que le provocaron la muerte tienen como causa el actuar imprudente del acusado.

DUODÉCIMO: Que, por los fundamentos dados, solo cabe rechazar la petición absolutoria de la defensa, desde que como se acaba de señalar, el encartado actuó en forma imprudente y creó un riesgo que finalmente provoca la muerte de la víctima. Aquí debe señalarse que es un hecho de la causa que la víctima se cayó en forma previa al atropello y que había consumido drogas, lo que se deduce del hallazgo de cocaína y marihuana en su organismo, de acuerdo a los informes de laboratorio emitidos por los químicos farmacéuticos, Alejandro Guzmán Rojas y Marco Carrasco Grilli, del Servicio Médico Legal de Concepción. Sin embargo, no se estableció claramente que esa caída se haya debido a que sus facultades sicomotoras se encontraran disminuidas debido al consumo de drogas.

Pero en todo caso, la caída de la víctima no excluye la culpa del acusado, desde que cuando ello se produce, la conducta riesgosa del acusado ya estaba en marcha; sin que el mérito de la prueba rendida dé cuenta que la víctima hubiere incurrido en alguna conducta riesgosa, ni mucho menos que hubiere incurrido en alguna conducta infraccional que impidiera atribuir al acusado el resultado muerte desde el punto de vista del tipo objetivo; y en todo caso aún en el evento de que así ello hubiere sido, igualmente en el presente caso el resultado muerte sería atribuible al encartado.

En efecto, se sostiene por la doctrina y la jurisprudencia que el

comportamiento descuidado de la víctima solo permitirá excluir la imputación objetiva del resultado cuando sea de tal relevancia que el cumplimiento del deber de conducta no hubiese evitado el resultado, con una probabilidad preponderante o rayana en la certeza". (Lautaro Contreras Chaimovich, "Tratamiento penal de los casos de concurrencia de riesgos en el tráfico rodado a través de la teoría de la imputación objetiva del resultado", Revista de estudios de la justicia núm. 30 (2019) páginas 95-110); y, en la especie no corresponde plantearse qué hubiere ocurrido si la víctima no se hubiere resbalado y caído, dado que lo relevante es la conducta imprudente del conductor Medina Camaño, lo cual encuentra sustento en el mayor deber de cuidado que ha de exigirse a un conductor de un vehículo motorizado, y sobre todo considerando las características del camión militar y la especial profesionalización e instrucción recibida por el encartado para la conducción del móvil en cuestión, como los instructivos dictados para su correcta conducción, por ejemplo en cuanto a la velocidad del mismo, precisamente por las consecuencias o riesgos que ello puede implicar para terceras personas.

Lo anteriormente expuesto, se condice con lo sostenido por nuestra jurisprudencia, en que en algunos casos ha resuelto, que no obstante que la víctima transitara en estado de ebriedad, realizando así una conducta imprudente, ello no constituye la causa basal del accidente, ni es una conducta típica, circunstancia a considerar en el ámbito civil en relación a eventuales acciones indemnizatorias, y, por lo mismo, acogió un recurso de nulidad en contra de una sentencia absolutoria por un delito de manejo en estado de ebriedad con resultado de muerte, que estimó como peligrosa y creadora del aumento del riesgo la conducta de la víctima, que no realizó una acción típica, y no la actividad del acusado, quien condujo un vehículo motorizado en estado de ebriedad, conducta prohibida por la ley, siendo la acción ejecutada por el imputado la de mayor generación de riesgo; estimándose igualmente que la conducción en estado de ebriedad por parte del imputado es una conducta generadora del mayor riesgo por constituir la misma un delito de peligro. (Corte de Apelaciones de Puerto Montt., Sentencia 19 de agosto de 2019, recaída en causa Rol Corte 288.-2019).

DÉCIMOTERCERO: Que los hechos que se han dado por establecidos en el considerando octavo de esta sentencia configuran un delito de homicidio culposo en la persona de Manuel Alejandro Rebolledo Navarrete, previsto y sancionado en el artículo 490 N° 1 en relación al artículo 391 N° 2 del Código Penal, toda vez que la

prueba rendida en el juicio sólo permite tener por acreditado de parte del acusado Medina Camaño un actuar temerariamente imprudente, constitutivo de culpa, pero no un actuar doloso, pues como ya se dijo, la prueba fue insuficiente para establecer que, al menos se representó que con su actuar podía ocasionar la muerte de la víctima y, menos de que haya aceptado ese resultado o que le fuera indiferente.

Que, por otro lado, los elementos de prueba analizados en este fallo, llevan al convencimiento del Tribunal, más allá de toda duda razonable, que a Leonardo Esteban Medina Camaño, le ha correspondido una participación reprochable, en calidad de autor ejecutor en el cuasidelito asentado, desde que tomó parte en su ejecución de una manera inmediata y directa, quedando comprendido en consecuencia, en la normativa establecida al efecto por el artículo 15 N° 1 del Código Penal.

DÉCIMOCUARTO: Que favorece al acusado la circunstancia atenuante de responsabilidad del artículo 11 N° 6 del Código Penal, esto es, su irreprochable conducta anterior, desde que no registra condenas anteriores por ningún tipo de delito, según lo manifestaron todos los intervinientes en la audiencia respectiva.

DÉCIMOQUINTO: Que no concurre la atenuante prevista en el artículo 11 N° 9 del Código Penal, pues si bien el acusado prestó declaración en el juicio y durante la investigación, sus dichos no contribuyeron de manera sustancial al esclarecimiento de los hechos, como lo exige la norma, pues no aportó antecedentes que facilitaran de algún modo la decisión del tribunal, considerando que en este juicio se contó con la grabación, desde distintos ángulos, del hecho punible. También se tiene en consideración para rechazar la atenuante en cuestión que el señor Medina Camaño no compareció a la diligencia de reconstitución de escena, lo que sí habría podido significar un aporte importante en el establecimiento de los hechos.

DÉCIMOSEXTO: Que la pena asignada al cuasidelito de homicidio es la de reclusión o relegación menores en su grado mínimo a medio y el tribunal, considerando las especiales características del hecho punible que se ha dado por acreditado en esta sentencia, esto es, un atropello a un civil por parte de un agente del Estado que actúa en cumplimiento de las normas derivadas del estado de excepción constitucional vigente a la época del hecho, considera más adecuado imponer la pena de reclusión.

Ahora, concurriendo a favor del acusado una circunstancia atenuante de responsabilidad criminal y no perjudicándole ninguna agravante, el tribunal, acorde con lo que establece el artículo 68 del Código Penal, no aplicará la sanción en el grado máximo, esto es, se le sancionará con la pena de reclusión menor en su grado mínimo, en el quantum que se dirá en lo resolutivo. Para determinar ese quantum el tribunal, además de lo ya dicho, ha considerado especialmente la extensión del mal causado por el delito, esto es, la muerte de un hombre joven, 23 años, que deja una hija de escasa edad y cuya muerte causa gran dolor a sus padres, circunstancias que fueron acreditadas con la declaración de la madre del fallecido, doña Luisa Navarrete Contreras.

DECIMOSEPTIMO: Que atendida la extensión de la pena temporal que se ha de imponer al encartado Leonardo Esteban Medina Camaño, el hecho de que anteriormente no ha sido condenado por otro ilícito, que existen antecedentes que permiten presumir que no volverá a delinquir, como lo son los documentos y el informe social incorporados, que dan cuenta de que se desempeña como funcionario de la Armada de Chile y que tiene una familia que lo apoya, el tribunal sustituirá la pena temporal a imponer por la de remisión condicional de la pena.

DECIMOCTAVO: Que para los efectos procesales que correspondan, se deja constancia que los documentos incorporados por la defensa, consistentes en dos cartas suscritas por el gerente general de Frigorífico Pacífico Spa, que se refieren a que en dicha empresa se almacenan materiales inflamables, en nada influyen en las conclusiones de esta sentencia.

Por estas consideraciones y visto, además lo dispuesto en los artículos 1º, 11 Nº 6, 14 Nº 1º, 15 Nº 1º, 18, 21, 24, 25, 26, 29, 32, 47, 62, 68, 69, 391 Nº 2 y 490 Nº 1 del Código Penal; 1º, 4º, 36, 45, 46, 47, 50, 108, 281, 295, 296, 297, 309, 319, 323, 324, 325, 326, 328, 329, 333, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 346 y 348 del Código Procesal Penal; 1, 3, 4 y 5 de la Ley 18.216; y Acuerdo del Pleno de la Excma. Corte Suprema sobre la forma y contenido de las sentencias dictadas por los Tribunales de la Reforma Procesal Penal, se declara:

I.- Que **SE CONDENA** a **LEONARDO ESTEBAN MEDINA CAMAÑO**, ya individualizado, a la pena de **QUINIENTOS CUARENTA DÍAS** de reclusión menor en su grado mínimo, a la accesoria de suspensión de cargo y oficio público durante el tiempo de la condena y al pago de las costas de la causa, por su participación en

calidad de autor del cuasidelito de homicidio simple, cometido en la persona de Manuel Alejandro Rebolledo Navarrete, previsto y sancionado en el artículo 490 N° 1 en relación al 391 N° 2 del Código Penal, hecho ocurrido el 21 de octubre de 2019, en la comuna de Talcahuano.

II.- Que, reuniéndose los requisitos que exige el artículo 4° de la Ley 18.216, se sustituye al sentenciado Leonardo Esteban Medina Camaño el cumplimiento de la pena privativa de libertad impuesta por la de remisión condicional de la pena, para lo cual quedará sujeto al control de Gendarmería de Chile por el mismo lapso de la condena, debiendo cumplir además con los requisitos establecidos en el artículo 5° de la misma ley.

Si la pena sustitutiva impuesta fuese revocada o quebrantada, el condenado cumplirá íntegra y efectivamente la pena privativa de libertad impuesta o en su caso, se la reemplazará por una pena sustitutiva de mayor intensidad o se dispondrá la intensificación de las condiciones decretadas, abonándose, en su caso, a su favor el tiempo que estuvo privado de libertad con ocasión de esta causa, esto es, desde las 18:50 horas del día 21 de octubre de 2019 hasta las 11:15 horas del día siguiente, lo que equivale a un día, según consta del auto de apertura del juicio oral y del certificado de la ministro de fe de este tribunal.

Devuélvase la prueba incorporada en la audiencia de juicio oral.

Ejecutoriada que sea esta sentencia, comuníquese al Juzgado de Garantía de Talcahuano.

Regístrese y archívese, en su oportunidad.

Redactó el fallo la jueza Nancy Loreto Vargas Bustamante.

RUC N° 1901139230-2

RIT N° 116-2021

Dictada por don Selin Omar Figueroa Aráneda, Doña Mirentxu Bernardita San Miguel Bravo y Doña Nancy Loreto Vargas Bustamante, Jueces Titulares del Tribunal de Juicio Oral en lo Penal de Concepción.