

Valparaíso, nueve de marzo de dos mil veinte.

Vistos:

Estos autos 1-2019 seguidos ante este Ministro de Fuero se iniciaron por demanda presentada por el abogado don Rafael Poblete Saavedra, en representación judicial de doña Solange Peña Marileo, empleada, quién comparece en representación legal de su hija menor de filiación no matrimonial Fernanda Garrido Peña, ambas domiciliados en Huape, Parcela N° 20, Lote 3, Comuna de Cañete; doña Tamara Figueroa Lillo, empleada, quién comparece en representación legal de su hijo menor de filiación no matrimonial Jonathan Garrido Figueroa, estudiante, ambos domiciliados en calle José Echeverría 13821, comuna de La Pintana, Santiago; don Carlos Garrido Durán, pescador artesanal, domiciliado en Pasaje San Pablo N° 123, Población Cardenal Raúl Silva Henríquez de Lebu; doña María Carril Sáez, labores de Casa; don David Garrido Carril, pescador artesanal; doña Gabriela Garrido Carril, empleada, domiciliados en calle Diego Dublé Urrutia N° 7, Población Maquehue, Lebu; quien deduce demanda de indemnización de perjuicios en contra de don Jaime Quintana Leal, Senador de la República de Chile, con domicilio en la sede del Congreso Nacional, Avenida Pedro Montt s/n, Valparaíso y también con domicilio en calle Morandé N° 441, de Santiago (edificio del ex Congreso Nacional en Santiago), en calle Albert Camus N° 3491, Parque Alcántara, de Temuco y en calle Saavedra N° 874, de Lautaro, en virtud de los siguientes antecedentes:

1.- Los actores son hijos, padres y hermanos de Jonathan Garrido Carril (Q.E.P.D.), Cabo Primero de Carabineros de Chile, quien se desempeñaba en un cuartel móvil, que funcionaba en un container ubicado a un costado de la Ruta S 31 que une Vilcún con Temuco. La unidad había sido emplazada para el control de medidas cautelares y vigilancia de predios por el conflicto mapuche, pero además les correspondía actuar ante la denuncia de cualquier hecho delictivo. La unidad disponía de una camioneta 4x4 con baliza, pintada de verde, sus uniformes eran de color verde, dotados de chalecos antibalas y casco con barbiquejo. La vestimenta no incluía el porte de chalecos reflectantes, porque ello los habría hecho blanco fácil de francotiradores.

2.- El sábado 7 de febrero de 2015, antes de las 23:00 horas, automovilistas que pasaban por fuera de la unidad, informaron que por el sector El Cajón de la Ruta S 31 venía un camión zigzagueando (su conductor era Eduardo Paillamil Villablanca, quien resultó con 1,44% de ebriedad), por lo que el Sr. Garrido y el carabinero Miguel Antilef se subieron a la camioneta, y acudieron a interceptar el camión; prendieron la baliza, hicieron sonar la sirena y lo adelantaron, pero su conductor se negaba a detenerse, por lo que debieron poner la patrulla delante del camión; la que quedó con sus balizas encendidas; se bajaron ambos funcionarios y se dirigieron hacia el camión.



3.- Siendo las 23:10 horas, cuando el cabo Garrido estaba frente a la cabina del camión, con su escopeta conminando a su conductor a descender, fue atropellado por el automóvil Subaru Outback, P.P.U. CJKG12, conducido por el demandado, quien iba acompañado de su cónyuge Susana Aguilera Vega y su padre Daniel Quintana Lizama, retornando a Temuco tras participar en la inauguración de una cancha de pasto sintético en Vilcún y posterior brindis y cena.

4.- El Sr. Garrido sufrió graves lesiones, a pesar de lo cual el demandado no le prestó ayuda. En un video tomado minutos después del accidente (que se viralizó por redes sociales), se aprecia al carabinero herido, siendo atendido por personas que llegaron al lugar, observándose que el demandado (que había bajado de su vehículo después de permanecer en su interior por más de 20 minutos), se comunica continuamente por su celular, lejos del carabinero caído, mirando solo de reojo, a la distancia.

5.- Producto de sus graves lesiones, el cabo Garrido falleció cerca de las 01,30 horas del día siguiente, en el Hospital de Temuco.

6.- El procedimiento adoptado por carabineros fue irregular o discriminatorio, ya que el demandado se habría negado a descender de su vehículo y hacerse la alcoholemia, aduciendo su fuero parlamentario. Solo después que los oficiales a cargo, recibieren llamados de autoridades, entre ellos, de un miembro de la comitiva de la Presidenta Bachelet que se encontraba en la zona, para que el senador recibiere un trato acorde la dignidad de su cargo, y recibiere garantías de cooperación por parte de carabineros y la Fiscalía, el demandado accedió a someterse al procedimiento y fue trasladado al Hospital de Temuco en compañía de su esposa y del Fiscal Adjunto de Temuco don Jaime Pino, siendo sometido a un alcohotest a las 01:21 horas, y posteriormente a las 02:10 horas a la alcoholemia, que habrían marcado 0,0%.

7.- El parte policial 339 de carabineros omite consignar la versión e incluso la identificación del carabinero Antilef, que después se supo había declarado que el demandado no prestó ayuda al herido, ni tampoco la cónyuge ni su padre, pero no pudo ocultar que el automóvil que conducía (CJKG-12), del que tampoco se consignaron sus datos, transitaba con su documentación vencida.

8.- En el hospital de Temuco se constituyeron para prestar “cooperación” al demandado, desde el Jefe de la IX Zona de Carabineros, hasta un representante del Ministerio del Interior y, en la misma noche el Fiscal (s) de Temuco, Alberto Chiffelle dijo a la prensa que no habían balizas, pero luego el Fiscal Sr. Pino lo contradecía reconociendo que la patrulla estaba con sus balizas encendidas, pero estimando que el demandado conducía a una velocidad prudente, haciendo hincapié en la importancia del chaleco reflectante.

9.- El demandado no pasó a control de detención, quedando en libertad en calidad de imputado por cuasidelito de homicidio, en



carpeta de investigación RUC N° 1510006030-K de la Fiscalía de Temuco.

10.- El 20 febrero de 2015 la familia del Sr. Garrido presentó una querrella en contra del demandado y de todos quienes resultaren responsables, pidiendo investigar no solo el cuasidelito de homicidio, sino los demás delitos que arroja la investigación.

11.- El demandado habría conducido en forma desatenta, máxime cuando conocía la ruta y sabía que debía extremar precauciones si conducía de noche por un camino rural angosto, sin bermas en gran parte de su extensión, en el que anteriormente habían ocurrido numerosos accidentes, considerando que el vehículo de carabineros tenía las balizas prendidas. No puede decir el demandado que no habría visto al carabinero, considerando que los focos de los vehículos tienen una proyección de iluminación frontal mayor a los 30 mts. y si hubiere ido a 60 km/h requería de 30 metros para frenar y detenerse, por lo que debería chequearse su visión y reflejos, porque es extraño que si iba a esa velocidad no haya alcanzado a frenar, esquivarlo o intentar una maniobra evasiva. Cuando es noche y se está ante un vehículo detenido y con mayor razón ante un vehículo de emergencia con balizas encendidas, por precaución se debe bajar la velocidad para evitar atropellos, ya que podría haber sido un conductor en panne o una ambulancia recogiendo un herido. Si el demandado se encandiló, ello tampoco era excusa.

12.- El querellante pidió al Fiscal Sr. Pino la práctica de varias diligencias de investigación, que nombra. El querellante acompañó una metapericia del informe de la SIAT, elaborada por un Capitán en retiro de Carabineros, que concluyó que el informe de la SIAT carecía de rigurosidad y estaba errado. El Fiscal no dio lugar a emitir orden investigar a la PDI, ni a una pericia para chequear los reflejos del senador, accediendo solo a la reconstitución de escena. El querellante formuló una recusación amistosa al Fiscal Sr. Pino, pero no se acogió. Insistió ante el Fiscal Nacional, pero no se dio lugar a sustituirlo. Luego de realizarse la reconstitución de escena, recibido un informe de la PDI que restaba mérito al informe de la SIAT, el Fiscal Sr. Pino declaró cerrada la investigación y pidió se citare a audiencia para debatir el sobreseimiento definitivo, por la causal del artículo 250 letra a) del Código Procesal Penal. El querellante solicitó la reapertura de la investigación, reiterando la práctica de las diligencias de investigación, pero por resolución de 2 octubre de 2015 (en causa RIT N° 1.586-2015), la Jueza de Garantía de Temuco no dio lugar a la reapertura de la investigación y declaró el sobreseimiento definitivo, por lo que apeló, denunciando que no se consideró declaraciones que dejaban de manifiesto que el vehículo policial siempre estuvo con sus balizas encendidas, que el demandado no frenó, que iba a una velocidad de entre 80 a 90 km/h, conduciendo desatento a las condiciones de tránsito del momento y, para demostrarlo se transcribieron las



declaraciones prestadas ante la SIAT, la Fiscalía y la PDI, por el demandado, el carabinero Antilef, el conductor del camión y la declaración de un testigo presencial, don Luis Sandoval Jara, quien dijo “el vehículo del carabinero estaba con balizas encendidas al momento de la fiscalización al camión; lo que no puedo explicar es como el conductor del vehículo no vio al carabinero que estaba fiscalizando al conductor del camión”, testigo que solo fue interrogado por la SIAT, pero que no fue llamado a declarar ante la Fiscalía. Señala que el Fiscal Sr. Pino no consideró la metapericia que dejaba ver inconsistencias del informe SIAT analizado: 1) respecto de la visual de los participantes dice que no se puede aceptar que la visual del cabo Garrido era buena; 2) respecto del cálculo de velocidad del móvil del demandado y su estimación como apropiada, dice que hay un error y la estima más cercana a los 70 km/h; 3) respecto a la dinámica general del accidente, dice que no es conteste con la realidad, toda vez que no existen huellas de frenadas (razón por la cual no fueron graficadas en el levantamiento planimétrico), y el mismo demandado reconoce no haber frenado, sino hasta después del impacto. Refiere que el perito señala que del estudio y análisis de los antecedentes que obran en la carpeta investigativa, incluyendo las animaciones 3D realizadas por la SIAT y propia declaración del demandado (que no refiere haber visto las balizas encendidas), estimaba que el informe SIAT es errado, poco prolijo, poco profesional y hasta parcial, desde que se omitió toda referencia a las balizas encendidas), que en el accidente medió una conducción no atenta a las condiciones del tránsito del momento, por cuanto teniendo buena visibilidad y visual, mediando una clara advertencia de dispositivos luminosos: baliza funcionando, visible desde gran distancia, que anunciaba procedimiento policial en curso, accidente u obstáculo en la vía, el elemento sorpresivo a que alude el demandado, se descarta. Indica que las declaraciones transcritas fueron: en su declaración ante la SIAT, el senador Quintana, dijo “yo tenía buena visibilidad; yo no me percaté que hubiere existido algún control vehicular en el lugar, ya que no habían conos, ni menos que habían carabineros”; en su declaración ante la PDI dijo: “me encandilan las luces de un vehículo, no veo las balizas encendidas de la patrulla de carabineros, bajo la velocidad, cuando de pronto siento que impacto a algo, freno el vehículo... veo un camión con las luces encendidas; no vi ninguna patrulla de carabineros, ni balizas encendidas; cuando paso frente al camión me encandilan las luces, reduzco la velocidad, siento que impacto algo, luego freno”; y en su declaración ante la SIAT el carabinero Antilef, dijo “efectué una maniobra de adelantamiento al camión, el cual se detuvo y yo detuve el vehículo policial metros más adelante, bajándose el cabo Garrido a fiscalizar al conductor y yo me quedé en el vehículo ya que temía que el conductor se diere a la fuga, pasado un lapso, decido descender del móvil, en los instantes en que abría la puerta veo un vehículo que pasó en sentido contrario que atropelló al cabo Garrido; no iba frenado, puedo estimar su velocidad



entre 80 a 90 km/h; su conductor solo frenó al momento de impactarlo”; en su declaración ante la fiscalía declaró “cuando me había bajado del AP y había caminado un par de pasos en dirección a Jonathan veo que es atropellado; deduzco que la persona que atropelló a mi colega iba a unos 80 o 90 km/h; las luces balizas de la patrulla estaban encendidas al momento de la fiscalización, tanto las verdes como las rojas, las luces también, así como los intermitentes”; en su declaración ante la PDI, dijo: “detuve el carro policial con las balizas encendidas delante del camión”; en su declaración ante la SIAT el conductor del camión Sr. Paillalef, dijo “el vehículo policial siempre estuvo con balizas”; en su declaración ante la Fiscalía declaró “las luces de la patrulla y mi camión estaban encendidas”; en su declaración ante la PDI reiteró: “detuve el camión y una patrulla con las balizas encendidas se para adelante”. Afirmo que con una conducción atenta, pudo y debió disminuir su velocidad e incluso detenerse al pasar por el costado de la patrulla con balizas, con lo que pudo haber evitado el accidente. Expresa que el perito efectuó un replanteamiento del accidente y realizó lo que estimaba es una dinámica general de accidente: “El peatón (1) permanecía en la calzada, adoptando un procedimiento policial de máxima atención a un camión que se encontraba detenido ocupando parte de la calzada y quedó expuesto al riesgo de accidente, al tener que permanecer sobre la vía, adoptando el procedimiento policial advertido por balizas, sin posibilidad de percatarse de la presencia y proximidad del móvil (2), que era conducido por el participante (2), no atento a las condiciones del tránsito del momento, a una velocidad estimada en no inferior a los 70 k/h., que se considera no razonable ni prudente, de acuerdo a las condiciones del tránsito del momento (carabineros efectuando un procediendo policial, advertido por balizas), atropellando al participante (1), en los instantes en que el móvil (2) se desplazaba en rodaje libre por la vía. Causa basal del accidente: El participante (2) conduce no atento a las condiciones del tránsito del momento (carabineros accionando en un procedimiento policial, advertido por balizas). Causa concurrente: El participante (2) conduce a una velocidad no razonable ni prudente, de acuerdo a las condiciones del tránsito del momento (carabineros accionando en un procedimiento policial, advertido por balizas). El peatón (1), permanecía sobre la vía, exponiéndose al riesgo de accidente, sin posibilidad de percatarse de la presencia y proximidad del móvil (2), ya que este debía disminuir su velocidad ante el procedimiento policial en curso, advertido por balizas”. Señala que el Fiscal Sr. Pino no consideró o hizo una lectura parcial y descontextualizada del informe de la PDI, que avalaba la metapericia y restaba mérito al informe de la SIAT, al que le asignó un valor que no tenía, ya que dejando constancia que obtuvo compulsas para realizar un estudio “técnico” de los dos informes periciales (el de la SIAT y la metapericia), y que para la reconstitución de escena no estaba el camión, hizo una importante reserva: “con relación al análisis de las



acciones desarrolladas por ambos participantes y sus responsabilidades, dichas materias escapan al quehacer de la sección mecánica de este Lacrim de Temuco, la cual estudia y desarrolla aspectos técnicos”, y en lo sustancial concordó con la metapericia, ya que concluyó: 1) la visión del cabo Garrido no era buena; 2) el cálculo de velocidad de la SIAT era errado, ya que “las velocidades calculadas guardan relación con la velocidad de proyección del peatón y no así con la velocidad del móvil”, por lo que aplicando un factor de corrección al método Searle, concluye que este circulaba a una velocidad estimada de 64,18 km/h. Hace presente que el Fiscal Sr. Pino no consideró que se estaba ante un procedimiento policial en curso, con un vehículo de emergencia. En sus conclusiones, señala que atendidas las inconsistencias y falta de rigurosidad del accidente investigado, sugería: 1) solicitar una verdadera reconstitución de escena y no una pseudo reconstitución, pudiendo tenerse a la vista su metapericia en dicho acto, para cotejarla con el informe SIAT y ver cual se acerca más a la realidad; 2) solicitar que la SIAT evacué una complementación de su informe, que adolece de inconsistencias, siendo la más evidente el no hacer referencia alguna a las balizas encendidas, elemento crucial que inexplicable y sospechosamente omitió mencionar. Indica que el artículo 181 de la Ley de Tránsito, señala que los informes que emita la SIAT serán estimados por el juez como una presunción fundada respecto de los hechos que afirmen y de las conclusiones técnicas que establezcan. Sin embargo, su concordancia con los demás hechos establecidos en el proceso o con las otras pruebas o elementos de convicción que él ofrezca, apreciada de conformidad con la reglas de la sana crítica, permitirá al juez atribuirle el mérito de plena prueba. Hace presente que en la reconstitución de escena no habían condiciones similares a las del accidente que fue una noche de verano, despejada, con luna llena, en cambio la reconstitución fue en invierno, con llovizna; el día del accidente no estaba el mismo camión, sino uno más pequeño que no tenía luces de xenón; el auto del senador tenía la luz delantera izquierda dañada (iluminaba menos), y no se hizo comparecer al testigo presencial Sr. Luis Sandoval Jara. Expresa que la Jueza de Garantía efectuó una errada interpretación de las normas de la Ley N° 18.290, de las que se desprendía que el senador Quintana actuó, al menos con culpa, por infracción de los reglamentos del tránsito. Señaló que era impropio aplicar el “principio de confianza”, sobre la base que si el demandado habría observado la regla de velocidad máxima permitida en zona rural, podía confiar en que igual lo harían otros participantes, ya que aplicando el mismo principio, los carabineros que señalizaban un procedimiento policial utilizando balizas, podían también confiar en que los automovilistas reducirán la velocidad, tomando las providencias necesarias para evitar todos los peligros presentes y los posibles y en ese contexto, aun si hipotéticamente se estimare que hubo culpa concurrente del cabo Garrido, la causa basal del atropello es que el demandado no conducía atento a las condiciones de tránsito del



momento, pues cuando es de noche y se está ante un furgón de carabineros con sus balizas encendidas, rojas y verdes, visibles desde lejos -parece un platillo volador posado en la carretera- un conductor prudente debe bajar la velocidad o incluso detenerse, que el actuar del demandado es demostrativo de una culpa grosera, que linda en el dolo eventual, ya que es inexplicable que no haya visto las balizas que alertaban de una emergencia o un procedimiento policial en trámite y en estas condiciones debió detenerse al pasar por el lado del vehículo policial o al menos disminuir su velocidad.

13.- El 23 octubre de 2015 la Corte de Apelaciones de Temuco (Rol N° 1.105- 2015), no aprobó el sobreseimiento definitivo y determinó que el actuar del demandado iba más allá de un reproche meramente civil, siendo también constitutivo de un ilícito penal. Manifiesta que los hechos relatados implican una errada interpretación del artículo 108 de la Ley del Tránsito N°18.290, disposición que señala que todo conductor deberá mantener el control de su vehículo durante la circulación y conducirlo conforme a las normas de seguridad determinadas en esta ley, sin que motivo alguno justifique el desconocimiento o incumplimiento de ellas; asimismo, estará obligado a mantenerse atento a las condiciones del tránsito; también violenta el artículo 144 de la misma ley, según el cual ninguna persona podrá conducir un vehículo a una velocidad mayor de la que sea razonable y prudente, bajo las condiciones existentes, debiendo considerar los riesgos y peligros presentes y los posibles; en todo caso, la velocidad debe ser tal, que permita controlar el vehículo cuando sea necesario, para evitar accidentes; y se dejó aplicar el artículo 160 de la Ley del Tránsito, que señala en su numeral 2, que constituye presunción de responsabilidad del conductor al no estar atento a las condiciones del tránsito del momento, como asimismo el numeral 7° de igual artículo que establece igual presunción cuando se conduce a mayor velocidad que la permitida o a una velocidad no razonable y prudente.

14.- Pese a los esfuerzos de la familia del cabo Sr. Garrido, no aparecieron pruebas que permitieran reabrir la investigación.

15.- Indica que el accidente del tránsito constituye, a lo menos, un ilícito civil, en que medió culpa infraccional del demandado, por violación de varias normas de la Ley del Tránsito, que le imponen el deber de responder de los perjuicios ocasionados con su actuar, teniendo presente que el demandado además era el propietario del vehículo. Apunta que la responsabilidad civil del demandado emana de variadas normas de la Ley del Tránsito N° 18.290, especialmente del artículo 165, 169 inciso primero, 108, 144, 200, 167 N° 2 y 10, 149, 2 N° 38, 142 N° 2, 143 y 185.

16.- Producto de la muerte del Sr. Garrido, los actores sufrieron daños materiales y morales propios. El cabo Sr. Garrido falleció cuando tenía 25 años de edad, siendo el segundo hijo del matrimonio entre Carlos Garrido Durán (53 años), y María Carril Sáez (51 años), hermano de David Garrido Carril (29 años), Gabriela Garrido Carril



(22 años), y Pedro Garrido Carril (17 años); falleció soltero, pero dejó dos hijos: Fernanda Garrido Peña (5 años), hija de su relación con Solange Peña Marileo y Jonathan Garrido Figueroa (3 años), hijo de su relación con Tamara Figueroa Lillo. La muerte del Sr. Garrido ocasionó a los actores daños morales, ya que padecieron un sufrimiento psicológico evidente, que se traduce en dolores, privaciones, pesar, depresión, miedo, temor, frustración, y demás secuelas, todas las cuales persisten hasta el día de hoy y para el futuro. Enfatiza que la menor Fernanda Garrido Peña, vivía junto a su madre Solange Peña Marileo, con quien el cabo Sr. Garrido había mantenido una relación sentimental, en un sector rural de Cañete (ubicada en la Provincia de Arauco, cercana a la Comuna de Lebu), y el Sr. Garrido mantenía con ella una relación fluida, ya que la visitaba frecuentemente y la menor también habitualmente pasaba temporadas en la casa de su abuela paterna en Lebu, junto a su padre que luego de terminada la relación de pareja con la Srta. Peña Marileo se trasladó a trabajar a Carabineros en Santiago, compartiendo en la casa de Lebu también con sus abuelos paternos y tíos. Indica que al estar el cabo Sr. Garrido destinado en Santiago, allá conoció a doña Tamara Figueroa Lillo, con quien inició una relación sentimental y tuvieron al menor Jonathan Garrido Figueroa, y por cosas de la vida, luego de ser el cabo Sr. Garrido trasladado a funciones de resguardo de predios rústicos en una unidad móvil que dependía de la Prefectura Cautín, la distancia hizo que la relación estuviere congelada, no obstante lo cual el occiso, cada vez que podía, viajaba a Santiago a visitar a su pequeño hijo, con quien compartía, manteniendo una muy buena relación con la Srta. Figueroa, hablándose entonces incluso de retomar la relación. Indica que ambos hijos dependían no solo económicamente de su padre, sino que para su vida, sus estudios, en definitiva el futuro de los menores dependía en gran parte de su padre. Añade que respecto de sus padres Carlos y María Teresa, el cabo Sr. Garrido era el segundo hijo del matrimonio y a su fallecimiento tenía 25 años y sus hermanos David, Gabriela y Pedro (que para entonces tenían 29, 22 y 17 años respectivamente y eran muy unidos), lo que hace que estos sientan su ausencia de manera angustiosa y desesperante. Respecto a sus hermanos, reitera que eran muy de ser amigos y compartir, por lo que la muerte y su ausencia también les pesa enormemente. Aduce que debe considerarse la capacidad económica del demandado. Manifiesta que los actores avalúan el daño moral propio en la suma de \$ 100.000.000 para la menor Fernanda Garrido Peña, en la suma de \$ 100.000.000 para el menor Jonathan Garrido Figueroa, en la suma de \$ 70.000.000 para don Carlos Garrido Durán, en la suma de \$ 70.000.000 para doña María Carril Sáez, en la suma de \$ 30.000.000 para don David Garrido Carril y en la suma de \$ 30.000.000 para doña Gabriela Garrido Carril.

Pide se acoja la demanda, condenando al demandado a pagar, a título de indemnización de perjuicios por el daño moral propio sufrido



por cada uno de los actores, las cantidades recién indicadas; o bien, a pagarles las sumas mayores o menores que estime como adecuadas, más reajustes, desde la fecha del accidente o bien desde la notificación o la dictación de la sentencia de primera instancia y hasta que la sentencia quede firme y ejecutoriada y que lo sean, además, con el interés máximo convencional desde esas mismas fechas. En subsidio, pide que lo sean con los reajustes e intereses que el tribunal estime y desde y hasta las fechas que se estime procedentes, más costas.

Consta que con fecha 20 de marzo de 2019 fue notificado personalmente el demandado de la acción y de la resolución recaída en ella.

Contestando la demanda, solicita se rechace la acción civil, por no configurarse ningún hecho ilícito por parte del demandado. Manifiesta que los hechos de la causa fueron investigados por el Ministerio Público, dando cuenta que el día sábado 7 de febrero del año 2015, se produjo un accidente de tránsito en la Ruta S-31, que une a Temuco con Vilcún, a la altura del km. 20, cuya causa basal fue, según el informe de la SIAT de Carabineros, la exposición imprudente del único fallecido en ese accidente, el cabo Jonathan Misael Garrido Carril, quien motivado por la adopción de un procedimiento policial, ingresó y permaneció en la calzada, lugar no destinado para el efecto, sin percatarse de la presencia y proximidad del automóvil que conducía don Jaime Quintana, siendo atropellado. Expresa que el cabo Garrido se atravesó de improviso, cruzándose en la trayectoria, y por la calzada de circulación, que ya ocupaba el vehículo que conducía su representado, siendo esa la causa basal del accidente y posterior fallecimiento del cabo Garrido. Agrega que el mismo informe de los propios Carabineros precisa que el cabo Jonathan Garrido Carril no usaba chaleco reflectante que permitiera advertir su presencia, y que más aún vestía una tenida táctica, denominada “fatiga” confeccionada con materiales que absorben la luz, lo que en opinión del mismo informe, le impidió a don Jaime Quintana percatarse de la presencia del cabo Garrido cuando éste se atravesó en la vía, lo que fue corroborado en una diligencia realizada por Carabineros a los tres días de ocurrido el accidente; específicamente el martes 10 de febrero de 2015, a la misma hora y lugar del accidente. Agrega que ha sido acreditado en la carpeta de investigación fiscal, tanto por fórmulas matemáticas, a partir de datos objetivos, como por el testimonio que recogieron los mismos Carabineros al poco rato de producido el accidente, que su representado conducía a una velocidad del todo moderada, de aproximadamente 60 k/h, que en ningún caso estaba, ni cerca, de la máxima permitida en la ruta, que es de 100 k/h. Hace presente que otro hecho relevante, pues subrepticamente se plantea en la demanda un posible estado de ebriedad de su representado, o de conducción bajo la influencia del alcohol, es que tanto el denominado alcohotest como el examen de sangre que se le practicó a don Jaime Quintana Leal, arrojaron idéntico resultado negativo: 0,0% gramos de



alcohol por litros de sangre. Indica que se plantea en la demanda, que su representado no le habría prestado auxilio a la víctima, habiendo permanecido encerrado en su vehículo por largos 20 minutos desde ocurrido el accidente, lo que es falso. Aduce que el cabo Miguel Antilef González, quien acompañaba esa noche al cabo Garrido, declaró lo contrario; dicho testimonio fue prestado a las pocas horas de ocurrido el accidente, y en él se asevera que don Jaime Quintana Leal apenas detuvo su vehículo se bajó a ver al carabinero atropellado; en la misma declaración el Cabo Antilef precisa que la velocidad del vehículo que atropelló al carabinero, era de 60 k/h aproximadamente. Expone que, con respecto a la causa basal del accidente, un testimonio clave fue el prestado por otro testigo presencial, don Luis Sandoval Jara, quien a la 1:50 hrs. del día domingo 8 de febrero de 2015, relató los hechos, en lo pertinente, de la siguiente manera: “uno de los carabineros descendió del móvil a fiscalizar al conductor del camión, colocándose a un costado del móvil, en los instantes que el conductor abre la puerta del camión, lo cual genera que el carabinero retroceda ingresando a la pista de circulación contraria, quedando en la trayectoria de un vehículo que circulaba en dirección a Temuco, el que lo atropelló lazándolo metros más adelante”. Indica que el testigo presencial señor Sandoval agregó en su testimonio, que el automóvil que atropelló al Carabinero iba a 60 k/h aproximadamente y que el conductor de ese vehículo, una vez ocurrido el accidente; es decir, don Jaime Quintana, se bajó del móvil a ver al carabinero que había atropellado; o sea, lo que declararon dos testigos presenciales, al poco rato de ocurridos los hechos, y que vieron desde distintas ópticas el suceso, es totalmente distinto de lo que sostiene la demanda. Plantea que lo que dicen los dos testigos es que don Jaime Quintana iba a 60 k/h, aproximadamente, y que enseguida de ocurrido el accidente don Jaime Quintana se bajó a ver al carabinero atropellado. Y en cuanto a la causa basal del accidente, los dos testigos están contestes en lo mismo: que el cabo Garrido fue quien se atravesó en la trayectoria de circulación del vehículo conducido por don Jaime Quintana Leal. Manifiesta que un dato importante lo aporta el informe de la SIAT, que calcula la velocidad de desplazamiento del vehículo conducido por don Jaime Quintana, en base a datos objetivos y fórmulas matemáticas, de entre 53 y 64 k/h. Hace presente que lo que declaró el conductor del camión, don Eduardo Paillamil, quien fue también testigo presencial, en lo pertinente: “..atrás mío iba un vehículo policial con baliza encendida, los cuales realizaron una maniobra de adelantamiento al móvil que conducía, colocándose delante del camión hasta detenerse, por lo cual yo me apegué al borde de la calzada hasta detenerme, percatándome que desde el lado derecho del vehículo policial descendió un carabinero corriendo con una escopeta, colocándose al costado de la puerta y me apuntó diciéndome [bájate huevón], momentos en lo que pasó un automóvil, que lo atropelló” Precizando su testimonio, el testigo directo, Señor Paillamil, agregó que



“El carabinero se bajó del vehículo policial corriendo, colocándose al costado de la puerta izquierda del camión, apuntándome con la escopeta y en esos mismos instantes fue atropellado” puntualizando que, “no podría mencionar la velocidad del automóvil. Solo puedo decir que todo fue muy rápido”, para finalizar señalando “Creo que el error que cometió el carabinero fue haberse colocado en la otra pista de circulación”. Afirma que, en base a los testimonios que concuerdan en lo esencial, que fue el cabo Garrido quien se cruzó intempestiva y sorpresivamente en la trayectoria del vehículo que conducía mi representado, sin que don Jaime Quintana tuviera la más mínima posibilidad de verlo y, por tanto, de evitar el impacto; en primer lugar, por la rapidez desplegada por el propio cabo Garrido, quien se cruzó en su trayectoria; enseguida, porque el cabo Garrido vestía una tenida o traje de camuflaje confeccionado con una tela que absorbe la luz, precisamente para no ser visto, y; en tercer lugar, porque no portaba el cabo Garrido un chaleco reflectante o algún dispositivo que le permitiera ser visto. Postula en relación a las balizas del vehículo policial, pues más allá que ellas hubieren estado efectivamente encendidas, y las características de aquellas (tamaño, capacidad lumínica, ubicación al momento del accidente en relación al camión, cuyas luces habrían quedado alumbrando directamente a las balizas) lo cierto es que nadie le da mayor importancia a ese hecho, por una razón muy sencilla: porque en la Araucanía es habitual cruzarse con vehículos policiales con sus balizas encendidas, lo que genera un normal acostumbramiento a esa habitualidad. Añade que el vehículo policial presente en la escena fue de los denominados “AP”, por las siglas de su placa patente; son esos vehículos “camionetas patrulleras”, pintadas completamente de un verde muy oscuro y opaco, generalmente destinados a fuerzas especiales, cuyas balizas son particularmente pequeñas, pues a diferencia de los “RP”, es decir, radio patrullas o “automóviles patrulleros”, que tienen grandes y luminosas balizas, cuyas luces se reflejan en el color blanco y verde claro de las brillantes pinturas de esos vehículos. Puntualiza que atendida la rapidez e intensidad con que se adoptó el procedimiento por parte del cabo Garrido para intimar al conductor del camión (sin necesidad para ello, pues el camión objeto de fiscalización estaba ya completamente detenido) no tomó esa patrulla la más mínima medida de seguridad para evitar que el tránsito habitual afectara el procedimiento que desarrollaba el cabo Garrido, ni para advertir que en ese lugar se estaba desarrollando un procedimiento policial. Indica que así lo declaró el cabo Antilef, quien señaló en su declaración ante la Fiscalía que “Al momento de fiscalizar al camión, no pusimos conos”. Señala que el cabo Antilef razonablemente pudo haber descendido del vehículo policial para detener el tránsito, o haber cruzado el vehículo en la vía, pero nada de eso hizo; por el contrario, y según su propio relato se quedó al interior del vehículo policial, declarando textualmente lo siguiente: “Esperé en el auto mientras mi



compañero Jonathan se bajó a fiscalizar”, agregando que permaneció al interior del vehículo “mientras yo veía por los espejos lo que sucedía”. Reitera que don Jaime Quintana circulaba a una velocidad moderada, sin haber ingerido la más mínima cantidad de alcohol, en un contexto de la natural tranquilidad de quien conduce en compañía de su señora y su padre, de regreso un sábado a su casa, y en circunstancias que encabezaba la fila de vehículos que había retomado la marcha un par de kilómetros antes, pues debieron esperar la autorización para avanzar, debido a que en la ruta se estaban desarrollando trabajos de mantenimiento. Aduce que otro hecho que la demanda plantea, es que su representado transitaba con la documentación de su vehículo vencida, lo que es falso. Expresa que como la demanda plantea que su representado habría invocado su fuero, y sólo para efectos de despejar cualquier duda sobre la integridad moral don Jaime Quintana Leal, cita la declaración de Max Quintrileo Nahuelpán, quien fue el primer carabinero en llegar al lugar del accidente, quien declaró en el sumario administrativo “que el conductor del vehículo particular que había atropellado al cabo 2° Garrido, en ningún momento señaló ser Senador de la República, motivo por el cual al momento que le manifestó que debía acompañar al personal policial para el procedimiento de rigor, accedió voluntariamente, del mismo modo que su cónyuge, que era la acompañante de él, en todo momento nos prestó ayuda para mantener al cabo 2° Garrido”. Afirma que no tiene la más mínima lógica pretender que su representado hubiere querido dejar perecer al carabinero atropellado, suponiendo además que de él hubiera dependido la vida del cabo Garrido, pues ello supone una serie de otros requisitos (posición de garante) que no explica la demanda, porque en realidad no concurre en la especie. Enfatiza que su representado no tiene conocimientos médicos, ni estudios sobre ello, ni preparación alguna en medicina, ni conoce técnicas de primeros auxilios, ni tenía ninguna capacidad de auxiliar al carabinero más que requiriendo ayuda; o sea, hizo lo que razonablemente pudo hacer, esto es, requerir auxilio. Señala que si bien la Corte de Temuco revoca el sobreseimiento definitivo fue categórica con respecto a la responsabilidad e inocencia de don Jaime Quintana, al rechazar la reiteración de diligencias en su contra, pues claramente la sentencia del Tribunal de Alzada de la Araucanía está orientada a la responsabilidad que podría derivarse, por ejemplo, de la apertura de la puerta del camión, y quién lo hizo, pues ello pudo ser la causa de que el cabo Garrido se cruzara en la trayectoria del vehículo que conducía don Jaime Quintana, o también por la excesiva demora para enviar la ambulancia al lugar, o del helicóptero que jamás llegó, o del mando que autorizó el operativo policial para fiscalizar al camión por carabineros que no contaban con las condiciones para haber realizado un operativo como ese. Plantea que son esas decisiones, omisiones o tardanzas, las que podrían ser constitutivas de ilícitos civiles, o faltas de servicio por parte de la Administración del Estado, pero que ya no



fueron ejercidas; sin perjuicio de la responsabilidad que pudiera establecer la investigación penal que no está cerrada. Menciona que la “metapericia”, que por encargo de la familia del cabo Garrido realizó un funcionario en retiro de Carabineros, es un documento de cuestionable rigor técnico, que es lo único que se le puede pedir, por no estar hecho ni por un profesional ni por un científico. Destaca que es cuestionable por varias razones; en primer lugar, porque carece de metodología; en segundo lugar, porque fundamentalmente, y muy lejos de entregar conclusiones, lo que hace es realizar calificaciones en base a juicios de valor y calificaciones jurídicas que escapan, por mucho, a lo que debe ser un peritaje o metaperitaje, y; en tercer lugar, porque está hecho por encargo, es decir, por ser parcial. Indica que es tan parcial el metaperitaje, que asevera hechos a conveniencia de quien lo encargó, prescindiendo por completo de los testimonios de los testigos presenciales, que se supone era la base para realizar el informe, llegando a afirmar, por ejemplo, que el procedimiento policial que se estaba llevando a cabo “era debidamente señalado”, en circunstancias que el propio cabo Antilef declaró que no había puesto conos, ni nada; solo habría estado encendida una pequeña baliza, que dista bastante de lo que asevera el metaperitaje. Agrega que ese pretendido informe llega al absurdo de sostener que su representado no frenó después del impacto con el cabo Garrido, porque no había en el pavimento huellas que lo demostraran, y porque según el informe se basó en la declaración de su representado, quien dice lo contrario de lo que afirma el metaperitaje. Precisa que don Jaime Quintana en su declaración señala que sí accionó el sistema de frenos, y lo mismo dijo el cabo Antilef, quien afirmó haber visto encenderse las luces de frenos del vehículo que atropelló al cabo Garrido, y lo mismo dijo don Luis Sandoval Jara, quien vio detenerse al vehículo que conducía don Jaime Quintana. Expone que más adelante el metaperitaje habla de “dispositivos luminosos” para referirse solo a uno: la pequeña baliza de un vehículo policial, planteando que “anunciaba procedimiento policial”, en circunstancias que es habitual que los vehículos policiales transiten en la Araucanía con sus balizas encendidas, sin que ello sea anuncio de nada más que la presencia de un vehículo policial. Señala que, según ese pretendido metaperitaje, la causa basal del accidente habría sido que su representado no conducía atento a las condiciones del tránsito del momento, planteando distintas hipótesis. Señala que la primera hipótesis, es que su representado, al pasar frente al vehículo policial, habría girado su vista hacia la izquierda para ver de qué se trataba el procedimiento; hipótesis que requiere una prueba que no existe. Añade que la segunda hipótesis de la metapericia, es casi delirante, pues plantea que su representado habría conducido bajo la influencia del alcohol y para evitar ser eventualmente fiscalizado habría acelerado sin percatarse de la presencia del peatón que atropelló, pese a que don Jaime Quintana conducía en normal estado de temperancia. Expresa que otra hipótesis de la supuesta conducción desatenta de don



Jaime Quintana, plantea que podría haberse encandilado con los focos del camión, y la pregunta que cabe formularse ¿puede el encandilamiento considerarse como una hipótesis de conducción desatenta? Señala que lo que demuestra esta hipótesis, en realidad, es que el metaperitaje carece de la más elemental construcción lógica y objetiva, pues el encandilamiento no puede ser considerando como una conducción desatenta, lo cual es un caso fortuito. Señala que lo correcto del informe, sobre todo si plantea este tipo de hipótesis, habría sido considerar, por ejemplo, la medición lumínica de los focos, tanto del camión, como de la camioneta policial. Precisa que el tipo de faros que tenían, su altura o regulación, o reglaje; si eran los reglamentarios o del tipo neblineros, o halógenos, o de xenón, etc. Afirma que la última hipótesis del metaperitaje, plantea que don Jaime Quintana habría recibido o efectuado una llamada por teléfono celular, distrayendo de esta manera su conducción, sin que sobre este supuesto hecho exista el más mínimo indicio de esa hipótesis, ni se hubiere considerado el equipamiento del vehículo, si tenía o no sistema de manos libres, o más importante aún, si en ese tramo del camino, en febrero de 2015, había o no señal de telefonía celular, que fue precisamente una de las dificultades que enfrentaron luego del accidente para requerir ayuda. Indica que la indemnización de perjuicios en nuestro Derecho nada tiene que ver con la capacidad económica de quien resulte obligado a pagar la indemnización, pues su naturaleza es compensatoria; es decir, la indemnización se debe establecer en función del daño, suponiendo que existiera un hecho ilícito generador de responsabilidad extracontractual, y que entre ese hecho y el daño hubiera, además, una relación de causalidad.

En la réplica, se indica que el demandado adujo su fuero parlamentario dilatando la práctica del procedimiento de rigor -hacerse la alcoholemia- y solo después que los oficiales de carabineros a cargo, recibieren llamados de autoridades, entre ellos de un miembro de la comitiva presidencial que se encontraba en la zona, para que recibiere un trato acorde la dignidad de su cargo y garantías de cooperación por parte de carabineros y la Fiscalía, accedió a ser trasladado al Hospital de Temuco (en compañía de su esposa y de un Fiscal Adjunto), en donde fue sometido a un alcoholtest recién a las 01:21 horas, y posteriormente a las 02:10 horas a la alcoholemia de rigor. Agrega que a su salida del hospital, el senador Quintana dijo a la prensa que estaba devastado, con un profundo dolor por lo ocurrido al carabinero, que ese solo era momento de pensar en el apoyo a la familia del fallecido, con la que tenía la intención de reunirse. Hace presente que se minimiza la incidencia que pudieron tener las balizas encendidas. Aduce que el vehículo policial se trataba de una camioneta 4x4, más alta que un radiopatrulla, que tenía unas enormes balizas, con intermitentes de dos colores. Postula que el demandado no conducía atento a las condiciones de tránsito del momento, reiterando lo ya expresado en la demanda. Manifiesta que los focos de los vehículos



tienen una proyección de iluminación frontal mayor a los 30 mts. y si hubiera ido a 60 Km/h debió haber visto al carabinero, aunque no hubiere portado chaleco reflectante, requiriendo de 30 metros para frenar y detenerse, por lo que si no lo vio significa que el senador no tiene buena visión, ni reflejos, al ser extraño que no haya visto o alcanzado a frenar, esquivarlo, intentar una maniobra evasiva o bien no habría causado graves lesiones a un carabinero con vestimenta blindada y casco. Aduce que cuando es noche y se está ante un vehículo detenido y con mayor razón ante un vehículo de emergencia con balizas encendidas, rojas y verdes, visibles desde lejos: parece un platillo volador posado en la carretera, por precaución se debe bajar la velocidad para evitar atropellos, ya que podría haber sido un conductor en panne o una ambulancia recogiendo un herido y el senador los habría arrollado. Expresa que es una impropiedad sostener que en la Araucanía, como si fuere una república independiente en que no rige la Ley de Tránsito, existe una latitud de comportamiento ante las balizas encendidas. Destaca que la sentencia de 23.10.2015 de la Corte de Apelaciones de Temuco (Rol N° 1.105-2015), no establece la inocencia del senador, sino muy por el contrario. Aduce que, como se señala en la demanda la responsabilidad civil del demandado emana de variadas normas de la ley N° 18.290, especialmente de los artículos 108, 144, 167, N° 2, 7 y 10, debiendo considerarse que la ley de tránsito contiene varias normas que establecen que los conductores deben tener precauciones cuando se encuentren con señales luminosas, como balizas, y vehículos de emergencia (citando los artículos 2° N° 38, 142 N° 2, 143 y 185), o extremar precaución ante otro tipo de vehículos estacionados con intermitentes (señales menos perceptibles que balizas), como aquellas que transportan escolares , por ejemplo. Manifiesta que de cumplir con conducir atento, un conductor medio cualquiera, situado en el mismo escenario, no habría atropellado al cabo Sr. Garrido y que el encandilamiento no es un caso fortuito.

En la dúplica, indica que aun cuando se hubiere dilatado la realización del alcoholtest (toma de hálito) y de la alcoholemia (examen de sangre), dicho supuesto hecho no es causa del atropellamiento y posterior muerte del cabo Jonathan Garrido Carril, ni por tanto de los supuestos perjuicios que se demandan. Agrega que se debe tener presente que lo aseverado por la demandante es falso, pues tal como lo declaró y consta en la carpeta de investigación fiscal del Ministerio Público, don Jaime Quintana Leal se sometió inmediata y voluntariamente al procedimiento de detención, sin haber invocado en ningún momento su investidura pública. Aduce que si el alcoholtest no se le pudo realizar a don Jaime Quintana en el lugar mismo de los hechos, fue porque Carabineros no portaba los dispositivos para ello, ni mucho menos un laboratorio para tomar muestras de sangre.

Se verificó la audiencia de conciliación. Fue recibida la causa a prueba. Se citó a las partes a oír sentencia y se dictaron unas medidas para mejor resolver.



Considerando:

Primero: Que se dan por reproducidas las alegaciones contenidas en los escritos de discusión ya transcritos en los expositivo.

Segundo: Que en estos autos se persigue se declare la atribución de responsabilidad civil extracontractual de la parte demandada. Según lo dispuesto en los artículos 1437, 2284, 2314 y 2329, todos del Código Civil, ello supone necesariamente que el autor del daño haya incurrido en un ilícito, sea en la forma de dolo, denominado delito civil o de negligencia o culpa, llamado cuasidelito civil. Asimismo, esta atribución de responsabilidad exige un vínculo de causalidad entre el hecho del demandado y el daño. Y finalmente habrá de establecerse el perjuicio o daño. Verificados estas condiciones, surge la obligación reparatoria. En la especie, la atribución de responsabilidad se fundamenta en que el daño ha sido causado por un hecho negligente, esto es, realizado con infracción a un deber de cuidado. Conforme al escrito de demanda los deberes de cuidado que definen la actuación culpable del demandado se encuentran establecidos en la Ley de Tránsito N° 18.290 y en síntesis son los contenidos en el artículo 108 incisos primero y segundo, que prescribe: “Todo conductor deberá mantener el control de su vehículo durante la circulación y conducirlo conforme a las normas de seguridad determinados en esta ley, sin que motivo alguno justifique el desconocimiento o incumplimiento de ellos”, agregando el inciso segundo: “Asimismo, los conductores estarán obligados a mantenerse atentos a las condiciones del tránsito del momento”; y en el artículo 144 en sus incisos primero y segundo que preceptúan: “ Ninguna persona podrá conducir un vehículo a una velocidad mayor de la que sea razonable y prudente, bajo las condiciones existentes, debiendo considerar los riesgos y peligros presentes y los posibles”, añadiendo su inciso segundo “En todo caso, la velocidad debe ser tal, que permita controlar el vehículo cuando sea necesario, para evitar accidentes”.

Tercero: Que los requisitos de la culpa, la causalidad y el daño imponen a la víctima el deber de probarlos. En materia de culpabilidad de accidentes del tránsito, bastará que el actor compruebe la infracción a la regla del tránsito que ha ocasionado el daño, en la especie, la muerte de la víctima directa don Jonathan Garrido Carril.

Cuarto: Que bajo este marco conceptual corresponde señalar que se tienen por probados los siguientes hechos y de la manera que en cada caso se indica:

1.- Que el señor Jonathan Garrido Carril falleció el día 8 de febrero de 2015 a causa de un “politraumatismo, músculo esquelético y visceral”, según se acredita con el certificado de defunción y de la copia del informe de autopsia agregado a la causa.

2.- Que la menor Fernanda Stephannie Garrido Peña es hija de Jonathan Misael Garrido Carril y Solange del Pilar Peña Marileo, quien es su representante legal, según certificado de nacimiento acompañado a los autos.



3.- Que el menor Jonathan Ignacio Garrido Figueroa es hijo de Jonathan Misael Garrido Carril y Tamara Cecilia Figueroa Lillo, quien es su representante legal, según certificado de nacimiento agregado a la causa.

4.-Que Jonathan Misael Garrido Carril es hijo de Carlos Gabriel Garrido Durán y María Teresa Carril Sáez, según el respectivo certificado de nacimiento, también acompañado.

5.- Que David Alfonso Garrido Carril y Gabriela Estefanía Garrido Carril, son hijos de Carlos Gabriel Garrido Durán y María Teresa Carril Sáez y por ende son hermanos de Jonathan Misael Garrido Carril, según consta de los respectivos certificados de nacimiento acompañados a la demanda.

6.- Que el día 7 de febrero de 2015, alrededor de las 23:10 horas en circunstancias que el conductor del vehículo tipo station wagon, marca Subaru, placa patente única CJKG-12, don Jaime Quintana Leal, de 47 años de edad, transitaba, de oriente a poniente, por el costado derecho de la Ruta S 31 de la IX Región de la Araucanía, a la altura del kilómetro 20, comuna de Vilcún, atropelló en la extremidad derecha al carabinero Jonathan Misael Garrido Carril, de 25 años de edad, con el tercio izquierdo de la parte frontal del móvil, quien como consecuencia de ello es proyectado por el capó y parabrisas del móvil, cayendo a la calzada. Debido a las lesiones producidas en el atropello, muere el día 8 del mismo mes y año en el Hospital Regional de Temuco, cerca de las 01:00. Ello se tiene por acreditado con el mérito de los documentos acompañados por la parte demandante (guardados en custodia con el N° 2-2019), en particular, parte policial e informe de la SIAT, que se encuentran contenidos en la carpeta de investigación penal llevada ante la Fiscalía Local de Temuco.

7.- Que el vehículo conducido por el señor Quintana, luego de producido el accidente de tránsito, quedó detenido en la parte nor poniente de la calzada, según se desprende del mérito de la prueba documental, particularmente el referido informe SIAT.

8.- Que, como se dijo, ya producido el accidente de tránsito y con posterioridad, se constituyó personal del Samu del Hospital Regional de Temuco, quienes les prestaron los primeros auxilios al lesionado, quien pese a la reanimación efectuada dejó de existir a las 01:03 en dicho nosocomio, según se deduce de la prueba documental acompañada por el demandante, particularmente el parte policial.

9.- Que momentos antes del accidente de tránsito, se había efectuado un comunicado de la Central de Comunicaciones Cenco Cautín, al personal del Grupo Integral de Trabajo, a cargo del Cabo Segundo Jonathan Garrido Carril, en orden a que se alertaba a que un conductor de un camión efectuaba maniobras zigzagueantes en la ruta S 31, a la altura del kilómetro 20, con peligro de accidente y presumiblemente en estado de ebriedad sector de la comuna de Vilcún, todo ello según se desprende de la prueba documental acompañada por



la parte demandante, particularmente copia del parte policial y copia de la vista fiscal del sumario administrativo.

10.- Que efectivamente el conductor del camión referido transitaba en estado de ebriedad, según quedó acreditado con la prueba documental, particularmente copia del parte policial en el que aparece que fue sometido a prueba de intoxileyser lugar donde arrojó 1,43, además se consigna aliento etílico, siendo detenido y posteriormente condenado por conducción en estado de ebriedad.

11.- Que a raíz de tal alerta, el Cabo Garrido junto al carabinero Miguel Antilef procedieron a perseguir al mencionado camión, en la camioneta policial, hasta darle alcance, camión que era conducido por don Eduardo Paillamil Villablanca, tratándose de un camión marca Volvo, patente GVPL-77, logrando que el camión se detuviera, ubicándose el vehículo policial delante del camión con balizas encendidas, todo esto según se acredita con el mérito de la prueba documental, particularmente copia del informe SIAT, en que aparece la declaración del testigo del accidente Luis Hernán Sandoval Jara, quien se encontraba detenido atrás del camión. Es concordante también con la copia de la declaración verificada en la Fiscalía de Temuco, por parte de don Miguel Angel Antilef González, quien confirma que al momento de la fiscalización estaban tanto con las luces verdes como las rojas y las luces del auto también así como los intermitentes del auto. En el mismo sentido obran las piezas documentales consistentes en la copia del parte policial, el informe SIAT y la vista fiscal del sumario administrativo llevado a cabo.

12.- Que cuando el camión se detiene para ser fiscalizado, éste ocupaba más de dos metros de la pista de circulación (hacia el oriente), por la cual se desplazaba, esto originado por la irregularidad del terreno adyacente a la calzada, según se acredita con el mérito de la copia del informe SIAT.

13.- Desde el vehículo policial, que se encontraba delante del camión, solo se baja el copiloto, el carabinero Garrido, según se acredita con el mérito de la copia del parte policial ya referido.

14.- El Cabo Garrido se bajó rápidamente y corrió por detrás del vehículo policial (entre el vehículo y el camión), con una escopeta en sus manos, ubicándose al lado de la cabina del conductor del camión, pero en la pista del circulación contraria, esto es, en la que corría de oriente a poniente, intimidando y apuntando al conductor del camión para que bajara, según se desprende de la prueba documental, especialmente de la copia del informe SIAT, agregada a la carpeta de investigación penal, la que señala que el señor Garrido al momento de fiscalizar al conductor del camión permanecía en la calzada demarcada de la Ruta S 31 con el plano frontal de su anatomía direccionado hacia el sur oriente, intimidando al conductor del camión a descender del vehículo. Esto es, el señor Garrido al momento en que se encontraba fiscalizando al conductor del camión, se encontraba en la línea de trayectoria del vehículo conducido por el señor Quintana. Esto



es ratificado con la documental, consistente en copia de declaración de Miguel Antilef quien en informe Siat, dice que su compañero estaba parado apegado a la línea del eje de calzada, para el lado de la pista de circulación contraria al direccionamiento que llevaban y que estaba intimidando con la escopeta al conductor del camión. En el mismo sentido, el testigo Eduardo Paillamil Villablanca, en el informe SIAT, ratifica que detrás de él iba un vehículo policial con balizas encendidas los cuales efectuaron una maniobra de adelantamiento al móvil que conducía, colocándose delante del camión, percatándose que desde el costado derecho del vehículo policial descendió un carabinero corriendo con una escopeta colocándose al costado de la puerta y le apunta diciéndole “bájate hueón”, momentos en que fue atropellado. Dijo que el carabinero se bajó del vehículo policial corriendo, colocándose al costado izquierdo de la puerta del camión, apuntándole con la escopeta. Precisa que el error que cometió el carabinero fue ponerse en la otra pista de circulación. En la copia de la declaración de la misma persona en la Fiscalía ratifica lo dicho precisando que el carabinero Garrido que se bajó, lo hizo muy rápido y que fue directamente a apuntarle por la ventana del conductor y le apuntó desde la mitad de la otra vía. También concuerda con la vista fiscal del sumario administrativo en que se consigna la declaración del carabinero Miguel Antilef González, quien expresa que el cabo Garrido descendió del carro policial pasando por detrás del vehículo fiscal, acercándose con la escopeta antidisturbios hasta el medio de la calzada, comenzando a aproximarse hacia el camión, con la escopeta apuntando al conductor, momento en que fue atropellado por un vehículo que transitaba a alta velocidad.

15.- Que el Carabinero Garrido al momento de bajarse y correr a fiscalizar al conductor del camión y en el momento de la fiscalización no se percató de la proximidad y presencia del móvil conducido por el señor Quintana. Esto se acredita con la prueba documental, en la que consta la copia de la declaración de Luis Hernán Sandoval Jara, quien ante la SIAT, señala que “en todo momento tuve la vista en el Carabinero desde que se bajó del móvil policial hasta que lo atropellaron y en ningún momento miró para ver si circulaban vehículos en sentido contrario”. Asimismo, concuerda con lo dicho en el sumario administrativo que concluye “es posible apreciar que Carabineros de Chile indica que la visibilidad del peatón o participante signado como (1) respecto al móvil (2) era buena, sin embargo en el análisis realizado de los antecedentes es posible señalar que en virtud a su posicionamiento, el cual queda establecido con el plano frontal de su anatomía, direccionado hacia el sur oriente y sabiendo que necesariamente el procedimiento era de suma atención, lo más probable es que todo su cuidado y visual se encontrare centrado con dirección hacia el conductor del camión que controlaba, condición que le habría impedido visualizar el tránsito de los vehículos que circulaban con dirección hacia Cajón, sumado a ello que en la dinámica de



haberse bajado del móvil policial por el costado derecho avanzado (corriendo) con dirección al camión, por detrás del móvil policial y de espalda con respecto a la dirección nor oriente, se habría enmarcado en un instante de tiempo muy reducido”.

16.- Que el carabinero Garrido, víctima directa de estos hechos, pertenecía a la dotación del Grupo Integral de Trabajo de la Segunda Comisaría de Carabineros de Temuco, según se acredita con la copia del parte policial e informe emanado de SIAT, agregado a la carpeta de investigación penal.

17.- Que el señor Garrido, al momento del procedimiento de fiscalización del camión no llevaba elementos de protección, como chaleco reflectante, ni tampoco implementó otros elementos como conos. Por el contrario, vestía con una tenida que absorbe la luz. Esto se acredita con el informe de la SIAT que se señala que por las características del tipo de servicio policial que cumplía el peatón, en el sector asignado de vigilancia, utilizaba una tenida que absorbe la luz (tenida táctica), por ello, ese informe, dice que la posibilidad de advertir la presencia del carabinero era casi nula. En el mismo sentido, la prueba documental consistente en copia de la declaración de Miguel Antilef ante la SIAT, dijo que como se encontraba de servicio en los fundos con protección, su cabo andaba sin chaleco reflectante, solo con la tenida táctica. Esto lo ratifica Luis Hernán Sandoval Jara quien declaró ante la SIAT. Y también rola copia de lo obrado ante el Ministerio Público, Miguel Antilef González, quien dijo que por su desempeño no visten con el uniforme tradicional sino que con uno que se llama “fatiga”, que es un uniforme verde que consiste en un pantalón y un polar verde y usaban casco; que no andaban con chalecos reflectantes y que tampoco pusieron conos. En la vista fiscal del sumario administrativo expresa que vestía una tenida de campaña (pantalón blusa) y una tenida gabardina.

18.- Que no se encuentra acreditado que el señor Quintana haya conducido bajo la influencia del alcohol o en estado de ebriedad al momento de los hechos. Esto se tiene por establecido con el mérito de la presunción judicial grave y precisa que emana de la copia de la prueba documental agregada a la carpeta de investigación penal, en que aparece que al señor Quintana se le efectuó la alcoholemia en el Hospital Regional de Temuco, según consta del certificado de atención N° 2205248. La toma de muestra de la alcoholemia según documento acompañado se hizo a las 02:10 horas. Conforme al documento informe de alcoholemia 833-2012 de 16 de febrero de 2015 el resultado fue 0,00 gramos por mil. Además se le efectuó el examen de intoxilyzer, arrojando 0,00 G/L, según registro N° 6820. Dicho examen se le efectuó a las 01:21 horas del día 8 de febrero de 2015. Más allá del cuestionamiento de la hora en que se le efectuó la toma de muestras, lo cierto es que no hay ningún antecedente probatorio que dé cuenta de lo contrario, inclusive en la copia de la carpeta de investigación declaran una serie de personas, y ninguna refiere que el



conductor señor Quintana se hubiere encontrado con alguno de los típicos síntomas de haber bebido alcohol, tales como aliento etílico, inestabilidad al caminar, entre otros.

19.- Que el señor Quintana al momento de los hechos conducía con licencia de conducir clase B, de la Municipalidad de Lautaro y además la documentación del automóvil estaba al día, según queda acreditado con la copia del parte policial agregado a la carpeta de investigación penal.

20.- Que el móvil conducido por el señor Quintana quedó con daños en la parte del parabrisas y en la frontal izquierda. Además, queda establecido que el referido vehículo se encontraba con sistema de alumbrado frontal sin deficiencias, según quedó consignado en la copia del Informe SIAT acompañado a la causa.

21.- El horario en que ocurrió el accidente era nocturno, el tiempo estaba despejado, y no había alumbrado público, según queda acreditado con la copia del informe N° 31 A 2015 de la SIAT que indica que la visibilidad era deficiente por carencia de alumbrado público.

22.- Que el lugar donde se produjo el accidente es un sector rural con una velocidad máxima permitida de 100 kilómetros por hora, según se acredita con el mérito de la copia del informe Siat.

23.- Que el conductor Quintana al momento del accidente transitaba a una menor velocidad que la máxima permitida. Esto se acredita con el mérito de la copia del informe SIAT que establece que la velocidad calculada al momento del impacto era entre los 53 kilómetros por hora y los 64 kilómetros por hora. Asimismo, la copia de la declaración de Miguel Antilef el vehículo circulaba entre 80 a 90 kilómetros por hora. Por otro lado, con arreglo a la copia de la declaración prestada ante la SIAT el testigo Luis Sandoval Jara indicó que el conductor Quintana circulaba a 60 kilómetros por hora aproximadamente. Según el sumario administrativo que se llevó a efecto, con la fórmula es posible señalar que el móvil circulaba a una velocidad estimada de 64,18 kilómetros por hora.

24.- Que no existen antecedentes probatorios para tener por establecido que el señor Quintana al momento del accidente haya girado su vista hacia la izquierda cuando pasa por el lado del vehículo policial para apreciar en qué consistía la señal de precaución de las balizas y cuál era el procedimiento policial que se estaba adoptando.

25.- Que no existen antecedentes probatorios para tener por establecido, que el señor Quintana, por haber querido ocultar una infracción a la Ley de Tránsito, como conducir bajo la influencia del alcohol, haya imprimido mayor velocidad al vehículo para eludir la acción policial.

26.- Que no existen antecedentes probatorios para tener por establecido que el conductor del vehículo había recibido una llamada telefónica o intentaba realizar una llamada telefónica, vía celular, al momento del accidente.



27.- Que no existen antecedentes probatorios para tener por establecido que el señor Quintana condujere con problemas oftalmológicos.

28.- Que no existen antecedentes probatorios para tener por establecido cuánto tiempo se mantuvo el carabinero Garrido controlando al conductor del camión, según concluye la copia del sumario administrativo, el que señala que se desconoce el tiempo y trayectoria del desplazamiento por delante del camión, así como el momento en que cruzó el eje central de la calzada hasta posicionarse finalmente en ésta con el frontal de su anatomía direccionada hacia el sur oriente con vestimenta institucional táctica oscura y sin elementos reflectantes.

29.- Que no quedaron huellas de frenado del móvil conducido por el señor Quintana, habiendo ocurrido el impacto a la altura de la cabina del camión, quedando ubicado el cuerpo a veinticinco metros de la zona del impacto, según se acredita con la copia del sumario administrativo.

30.- Que, según consta de la prueba documental, la investigación penal que se originó con motivo de la ocurrencia de los hechos está cerrada, comunicándose a fines del año 2015 la decisión de no perseverar en la causa, luego que la Corte de Apelaciones de Temuco revocara la decisión de sobreseimiento definitivo el día 23 de octubre de 2015.

31.- Que, según se prueba con la absolución de posiciones, se acredita que el señor Quintana, conoce la ruta donde se produjo el accidente, y que cualquier persona informada de la región sabe que los carabineros de fuerzas especiales por decisión de tribunales deben abocarse a la custodia de predios con medidas especiales de protección, tienen vestimenta especial confeccionada con tela de camuflaje para no ser vista de noche; y que la ceremonia a la que asistió terminó como a las 22:30 -22:40 horas, y la actividad se inició aproximadamente a las 20:30 en la cancha.

Quinto: Que en este contexto fáctico y jurídico no es posible concluir que el demandado haya infringido alguna de las reglas de tránsito invocadas para fundamentar su actuación negligente. Por el contrario, se encuentra establecido que el demandado transitaba a una velocidad menor que la máxima permitida, y que la velocidad a la que conducía en concreto no era imprudente, teniendo en cuenta las circunstancias externas en que se produjo el accidente, esto es, que la víctima directa se encontraba vestido con una tenida oscura que absorbe la luz sin ningún elemento reflectante, ubicado en la calzada contraria a la que se encontraba detenido el vehículo policial, esto es, en la trayectoria del vehículo conducido por Quintana, a lo que se suma que se trata de un lugar oscuro sin alumbrado público y en horario nocturno. De ahí que ni considerando que se encontraba un vehículo policial con las balizas encendidas no había como racionalmente suponer que el carabinero se encontraba controlando el



tránsito ubicado en la calzada contraria del vehículo fiscalizado, dado lo antes descrito.

Por otro lado, las normas que regulan el actuar de Carabineros de Chile, obligaban a que el carabinero como peatón controlando el tránsito, debiera utilizar un mínimo de elementos de protección que lo identificara si se ubicada en la calzada contraria, máxime dadas las condiciones fácticas ya establecidas. El estándar de cuidado del servicio al menos obligaba a otorgar tales elementos de protección en el evento que se tratara de una situación como la descrita, en la que el servicio debe preocuparse de la seguridad de sus funcionarios, más todavía, como se ha dicho reiteradamente, considerando que era altamente probable un accidente de tránsito, al controlar de noche en un camino sin alumbrado público y sin ningún elemento reflectante, situándose en la calzada contraria a la del vehículo fiscalizado. Se trata entonces de un descuido del servicio que no puede ser imputado a un conductor normal, que transita a menor velocidad que la máxima permitida y que intempestivamente e inesperadamente, en tales condiciones, visualiza una persona en su propia vía de circulación.

Sexto: Que en consecuencia, no se ha logrado probar la culpa del demandado por quien la alega, pues dadas las circunstancias de hecho, es posible inferir que éste no infringió la regla de encontrarse atento a las condiciones del tránsito del momento, ni condujo a una velocidad mayor de la que sea razonable y prudente, bajo las condiciones existentes, debiendo considerar los riesgos y peligros presentes y los posibles. Por el contrario, fue el servicio policial el que no adoptó las medidas de seguridad pertinentes con la finalidad de salvaguardar la vida e integridad física del funcionario policial, ante la presencia y proximidad del móvil, teniendo en cuenta que transitaba por un sector de escasa visibilidad y de noche, que en definitiva atropelló al funcionario que se hallaba sin chaleco reflectante y en su propia pista de circulación. Son las propias directivas o guías del actuar de Carabineros en el control del tránsito, las que entre otros criterios, indican que los funcionarios deben utilizar chalecos reflectantes o bastones luminosos durante controles nocturnos, además de linternas y focos de iluminación de campo. Asimismo, deben utilizar elementos de canalización tales como: conos, delineadores, barreras y/o cilindros. Por último, deben considerar distintas áreas, como la preventiva, esto es, una zona en la cual el usuario se percata de la presencia del personal policial y donde los vehículos que no son solicitados a detenerse continúan por el área de tránsito; un área de control, es decir, aquella zona cerrada al tránsito donde se encuentra apostado el personal institucional efectuando el control de tránsito y hacia donde debe ser canalizado y detenido el vehículo fiscalizado y un área de tránsito, esto es, la parte de la vía con flujo libre y por donde transitan los vehículos que no son sometidos a fiscalización. Claramente ninguno de esos aspectos fue tomado en consideración para efectuar el control vehicular que dio origen al accidente, materia del litigio, máxime si se



encuentra establecido que el carabinero Garrido actuó rápidamente, sin escoger, conforme a esos estándares, el lugar para efectuar el control vehicular, observar y definir previamente las zonas o áreas seguras existentes, para protegerse ante las situaciones de riesgo. Adicionalmente, tampoco se le efectuó oportunamente una señal preventiva de detención al vehículo conducido por el señor Quintana para advertir la presencia del control policial.

Desde la perspectiva de la causalidad, ésta tampoco corresponde atribuirle al demandado, pues no se acreditó que pudiere haber realizado las maniobras necesarias para esquivar a la víctima y evitar el atropello fatal. A contrario sensu, dada las condiciones que se han descrito reiteradamente, es factible entender que si la víctima hubiera vestido con elementos reflectantes o se hubiere posicionado en la calzada correspondiente al camión que se encontraba detenido, y en un lugar habilitado se habría evitado el desenlace fatal.

Séptimo: Que, cabe tener en cuenta que el estándar que lleva a comparar la conducta efectiva del demandado con la que puede esperar por las normas del Tránsito, depende de las circunstancias del caso. No resulta aceptable exigir a un conductor normal –que no tenía ninguna debilidad o deficiencia para conducir– hacerlo responsable, exigiéndole conductas de acuerdo al estándar de una persona en extremo cuidadosa, pues el que exige la ley es de una persona razonable. Y todo ello sumado a la apreciación de las circunstancias externas en que se realiza la conducta, sobre la base del lugar, medios de protección, riesgos, naturaleza de la actividad, entre otros, que es lo que en este fallo se ha analizado.

Octavo: Que, en consecuencia, la demanda deberá ser rechazada, porque no se ha logrado acreditar la culpa del demandado, se trató de un hecho que no pudo ser razonablemente previsto, y sin que se diera la infracción de las disposiciones de la Ley de Tránsito que se invocaron por la parte demandante. Por el contrario, se ha acreditado que el accidente se produjo a consecuencia de la omisión de las medidas de protección a que estaba obligada el servicio policial.

Noveno: Que debe tenerse en cuenta que no influyen en lo dispositivo los documentos acompañados por el demandado relativos a uno emanado de Conaset respecto del uso del chaleco reflectante, que establece alcance visual del peatón en diferentes situaciones. Ni tampoco tiene mérito probatorio un documento privado emanado de Marco Montoya Salgado.

Décimo: Que, por último, cabe tener presente que por resolución de la Corte de Valparaíso, de siete de enero de este año, se revocó la resolución de nueve de agosto del año dos mil diecinueve, en cuanto otorgó un término especial de prueba al demandante y en su lugar se decidió que no se dio lugar al aumento referido, lo cual significa que este Ministro de Fuero no puede referirse a las declaraciones vertidas a virtud de ese término especial, rendidas en la Corte de Apelaciones de Chillán; de Temuco, y de Concepción.



Por estas consideraciones y visto además lo dispuesto en los artículos 254 y siguientes del Código de Procedimiento Civil, Ley de Tránsito, 1698 y 2314 y demás disposiciones invocadas, **se rechaza** la demanda presentada por el abogado don Rafael Poblete Saavedra, en representación judicial de doña Solange Peña Marileo, en representación legal de su hija Fernanda Garrido Peña; doña Tamara Figueroa Lillo, en representación legal de su hijo Jonathan Garrido Figueroa; don Carlos Garrido Durán; doña María Carril Sáez; doña Gabriela Garrido Carril, en contra de don Jaime Quintana Leal. No se condena en costas a la parte demandante por haber tenido motivos plausibles para litigar.

Notifíquese.

Regístrese y archívese en su oportunidad.

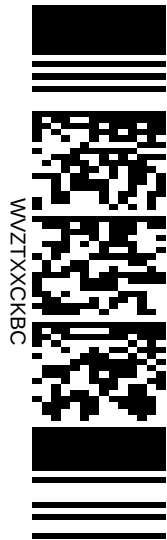
Rol N° Ministro Primera Instancia y Fuero-1-2019.

Pronunciada por el Ministro de Fuero señor Max Antonio Cancino Cancino, de la Corte de Apelaciones de Valparaíso.



Proveído por el Señor Presidente de la Sala de Presidencia de la C.A. de Valparaíso.

En Valparaíso, a nueve de marzo de dos mil veinte, notifiqué en Secretaría por el Estado Diario la resolución precedente.



Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en <http://verificadoc.pjud.cl> o en la tramitación de la causa.
A contar del 08 de septiembre de 2019, la hora visualizada corresponde al horario de verano establecido en Chile Continental. Para Chile Insular Occidental, Isla de Pascua e Isla Salas y Gómez restar 2 horas. Para más información consulte <http://www.horaoficial.cl>