

Santiago, veinticuatro de septiembre de dos mil veintiuno.

Vistos:

Se reproduce la sentencia con exclusión del párrafo 7 de su fundamento vigésimo octavo.

Y se tiene además presente:

Primero: Es conocida la dificultad que existe para determinar cuantitativa y económicamente la compensación del daño moral. Empero, en la necesidad de efectuar su valoración y ante la falta de baremos estadísticos o técnicos suficientemente afianzados, cabe acudir a parámetros que puedan servir como criterios orientadores para esos fines, inspirados en consideraciones de prudencia, de equidad y de experiencia;

Segundo: Conforme a ello, en cuanto sea posible, ha de propenderse a la consideración de los datos objetivos –los hechos probados– o la naturaleza específica del daño que se aduce y, especialmente, propiciar que exista algún grado de proporcionalidad entre la entidad del daño o lesión establecida y la suma a indemnizar;

Tercero: En cuanto a esto último, debe tomarse en cuenta que quienes demandan son víctimas pro repercusión, pero cuyos impactos emocionales no pueden juzgarse como equivalentes. En efecto, en el caso de la demandante Bernardita de las Mercedes Saavedra Arriagada el dato objetivo del que se dispone es que corresponde a la madre del chofer del bus que falleciera luego del accidente carretero, derivado de las condiciones mecánicas deficientes y mal mantenimiento del vehículo de transporte de pasajeros; y, en el caso del Francisco Eduardo Abarca Saavedra, que es hermano de dicho conductor fallecido. Así, sin perjuicio de haberse demostrado el daño psicológico que se invoca, lo cierto es que tanto la prueba rendida como las reglas de experiencia –manifestadas y entendidas como el curso normal de las cosas–, dan cuenta que el impacto emocional aludido no ha podido tener la misma intensidad en cada caso. Antes bien, ha de presumirse una mayor entidad en el caso de la madre de la víctima directa, lo que obliga a hacer la necesaria distinción;

Cuarto: De ese modo, en la apreciación de esta Corte, las indemnizaciones fijadas en primera instancia no se adecuan a las circunstancias particulares de cada daño. Enseguida, ya se dijo que la



indemnización respectiva debe tener correspondencia o adecuación con la entidad de la lesión extrapatrimonial experimentada, lo que en concepto de esta Corte no fue del todo observado en la especie, de manera que debe efectuarse una modificación en los montos de ambos resarcimientos, en los términos que se especifican a continuación.

Por estas razones, ***se confirma*** la sentencia apelada de once de julio de dos mil dieciocho, recaída en la causa Rol C-19068-2014, del Tercer Juzgado Civil de esta ciudad, ***con las siguientes declaraciones:***

1.- Que se fija en la suma de cincuenta millones de pesos (\$50.000.000) la indemnización por daño moral que deberá pagarse a doña Bernardita de las Mercedes Saavedra Arriagada (cónyuge); y

2.- Que se regula en la suma de cinco millones de pesos (\$5.000.000) la indemnización por daño moral que deberá pagarse al actor don Francisco Eduardo Abarca Saavedra (hermano).

Cada parte pagará sus costas.

Redactó el ministro señor Astudillo.

Regístrese y devuélvase.

Rol N° 11.870-2018.-

Pronunciada por la ***Primera Sala*** de esta Iltma. Corte de Apelaciones de Santiago, presidida por el Ministro señor Omar Astudillo Contreras e integrada por la Ministra señora Elsa Barrientos Guerrero y por la Ministra (S) señora Blanca Rojas Arancibia.

Autorizado por el (la) ministro de fe de esta Corte de Apelaciones.

En Santiago, a veinticuatro de septiembre de dos mil veintiuno, notifiqué en secretaría por el estado diario la resolución precedente.



OMAR ANTONIO ASTUDILLO
CONTRERAS
MINISTRO
Fecha: 24/09/2021 13:37:30

ELSA BARRIENTOS GUERRERO
MINISTRO
Fecha: 24/09/2021 09:49:44

BLANCA DEL CARMEN ROJAS
ARANCIBIA
MINISTRO(S)
Fecha: 24/09/2021 10:16:03

FABIOLA KARINA CORNEJO
CASTILLO
MINISTRO DE FE
Fecha: 24/09/2021 13:38:54



Pronunciado por la Primera Sala de la C.A. de Santiago integrada por los Ministros (as) Omar Antonio Astudillo C., Elsa Barrientos G. y Ministra Suplente Blanca Rojas A. Santiago, veinticuatro de septiembre de dos mil veintiuno.

En Santiago, a veinticuatro de septiembre de dos mil veintiuno, notifiqué en Secretaría por el Estado Diario la resolución precedente.



«RIT»

Foja: 1

FOJA: 1111 .-mil ciento once.-

NOMENCLATURA	: 1. [40]Sentencia
JUZGADO	: 3º Juzgado Civil de Santiago
CAUSA ROL	: C-19068-2014
CARATULADO	: ABARCA / EMPRESA DE TRANSPORTES
RURALES LTDA	

Santiago, once de julio de dos mil dieciocho.

Vistos:

Que a fojas 6, comparece don Jorge Ríos Ibacache, abogado, en representación de doña **Bernardita de Las Mercedes Saavedra Arriagada**, labores, domiciliada en calle Vista Hermosa N° 1551, comuna de San Antonio, y de don **Francisco Eduardo Abarca Saavedra**, empleado, con domicilio en calle Akín Soto Morales N° 1159, Colinas del Mar, comuna de San Antonio, ambos en calidad de madre y hermano de don José Luis Abarca Saavedra (Q.E.P.D.), quien viene en deducir demanda de indemnización de perjuicios por responsabilidad civil extracontractual en contra de **Tur Bus Ltda. o Empresa de Transportes Rurales Limitada**, del giro de su denominación, representada legalmente por don Víctor Alejandro Ide Benner, ingeniero, ambos con domicilio en calle Jesús Diez Martínez N° 800 y N° 730, comuna de Estación Central, ciudad de Santiago, por las razones de hecho y de derecho que expone.

Que a fojas 60, se notificó la demanda y su proveído a la demandada de autos.

Que a fojas 84, la parte demandada contestó la demanda deducida en su contra.

Que a fojas 110, la parte demandante evacuó el trámite de la réplica.

Que a fojas 137, la demandada evacuó el trámite de la dúplica.

Que a fojas 158, se llamó a las partes a conciliación, la que no se produjo.

Que a fojas 160, se recibió la causa a prueba, resolución notificada a las partes a fojas 162.

Que a fojas 1110, se citó a las partes a oír sentencia.

CON LO RELACIONADO Y CONSIDERANDO:

I.- EN CUANTO A LAS TACHAS OPUESTAS POR LA DEMANDADA A FOJAS 841 y 846:

PRIMERO: Que a fojas 841, la demandada viene en tachar a la testigo Tania Lyset Carreño González, aduciendo como causal de tacha lo dispuesto en el N° 6 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil, en razón que a partir de las



declaraciones de la testigo queda de manifiesto la parcialidad que la inhabilita para declarar en la causa.

La parte demandante contestando el traslado de la tachada opuesta por la contraria solicita el rechazo de la misma, con costas, atendida la evidente falta de fundamento de aquella, ya que de los dichos de la testigo no se desprende de manera alguna que exista algún tipo de parcialidad en su declaración, más aun cuando la deponente ha manifestado en forma tajante no tener ningún tipo de interés en el presente juicio, ya sea directo o indirecto;

SEGUNDO: Que para los efectos de resolver la tachada opuesta esta sentenciadora deberá tener presente lo previsto en el artículo 358 N° 6 del Código de Procedimiento Civil, indicándose en el referido artículo que “Son inhábiles para declarar: 6°.- Los que a juicio del Tribunal carezcan de la imparcialidad necesaria para declarar por tener en el pleito interés directo o indirecto”.

Que, en cuanto a la causal de inhabilidad invocada, de las respuestas de la testigo a las preguntas de tachada formuladas por la contraria, no se desprenden, a juicio de este Tribunal -como la norma legal lo indica-, antecedentes suficientes que permitan suponer que tiene interés en el mismo, ya sea directo o indirecto, el que además, de acuerdo a la reiterada jurisprudencia de nuestros Tribunales Superiores de Justicia debe ser de carácter económico, no configurándose en la especie. En efecto, la testigo se limita a señalar que era vecina de uno de los demandantes, Francisco Abarca Saavedra, lo que, se reitera, resulta insuficiente para la configuración de la causal esgrimida, más aun cuando la propia testigo niega cualquier tipo de interés en los resultados del juicio. Lo anterior, sin perjuicio del valor probatorio que se le asigne en su oportunidad a la declaración efectuada, en conformidad a lo dispuesto por el artículo 384 del Código de Procedimiento Civil.

Por estas consideraciones **se rechaza, sin costas**, la tachada deducida por la demandada en contra de la testigo señora Tania Lyset Carreño González, presentada por la parte demandante;

TERCERO: Que a fojas 846, la demandada viene en tachar al testigo Omar Esteban Arce Quiroz, aduciendo como causal de tachada lo dispuesto en el N° 7 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil, en virtud de la descripción que hace el testigo de la relación que tiene con el demandante, así como por la regularidad con que se comunican.

La parte demandante contestando el traslado de la tachada opuesta por la contraria solicita el rechazo de la misma, con costas, por manifiesta falta de fundamento, toda vez que de manera alguna se puede desprender de los dichos del testigo, la existencia de algún tipo de amistad íntima con la parte demandante, más



aun cuando el testigo ha manifestado expresamente que su relación con los demandantes es de vecinos del mismo sector o población;

CUARTO: Que para los efectos de resolver la tacha opuesta esta sentenciadora deberá tener presente lo previsto en el artículo 358 N° 7 del Código de Procedimiento Civil, indicándose en el referido artículo que “Son inhábiles para declarar: 7°.- Los que tengan íntima amistad con la persona que los presenta o enemistad respecto de la persona contra quien declaren.

Que, en cuanto a esta causal de inhabilidad planteada por la defensa de la demandada, cabe señalar que la amistad invocada debe ser de carácter íntimo, esto es, reflejada en actos de estrecha familiaridad y que deben expresarse por medio de hechos graves a calificarse por el Tribunal, lo que no se desprende en modo alguno de las respuestas dadas por el testigo a las preguntas de tacha, desde que solo señala ser vecino de uno de los demandantes, Francisco Abarca Saavedra, y haber sido compañero de trabajo de su hermano fallecido. Luego, a juicio de este Tribunal, no se ha acreditado la íntima amistad invocada por la demandada, sin perjuicio del valor probatorio que se le asigne en su oportunidad.

Por estas consideraciones **se rechaza, sin costas**, la tacha deducida por la demandada en contra del testigo Omar Esteban Arce Quiroz, presentado por la parte demandante;

II.- EN CUANTO AL FONDO:

QUINTO: Que a fojas 6, don Jorge Ríos Ibacache, en representación de doña Bernardita de Las Mercedes Saavedra Arriagada y de don Francisco Eduardo Abarca Saavedra, ambos individualizados, deduce demanda de indemnización de perjuicios por responsabilidad civil extracontractual en contra de Tur Bus Ltda. o Empresa de Transportes Rurales Limitada, representada legalmente por don Víctor Alejandro Ide Benner, ambos ya individualizados en autos, en base a los fundamentos de hecho y de derecho que se exponen a continuación.

Señala al efecto que con fecha 23 de noviembre de 2010, don José Luis Abarca Saavedra, de 38 años de edad, salió a las 5:30 horas de la madrugada desde su domicilio, ubicado en Avenida San Juan N° 2186, Lo Gallardo, comuna y ciudad de San Antonio, habiéndolo transportado su hermano y demandante de autos, en su vehículo particular, con destino a la empresa demandada, lugar donde se desempeñaba como chofer de buses desde el año 2006, habiendo cumplido en el mes de noviembre de 2010, 4 años de servicio continuo en dicha empresa.

Que en el día señalado, el itinerario de don José Luis, consistía en conducir un bus interurbano de la empresa demandada, correspondiente al N° 1399, placa patente XL-1741, marca Mercedes Benz, Color Verde, año 2004, modelo 1628 L59, transportando a 41 pasajeros, desde la ciudad de San Antonio a Santiago, en



dirección oriente-noroiente, por la Ruta 78, “Autopista del Sol”, a una velocidad instantánea de 97 Km/Hr.

Es el caso, que durante el viaje y a la altura del kilómetro 45.4 de la comuna de El Monte, don José Luis Abarca Saavedra, chofer del bus, perdió el control del móvil, por problemas en la máquina, según los antecedentes de la investigación, traspasando el eje de la calzada, impactando y derribando primeramente las barreras de contención y árboles existentes en el bandejón central, para luego ingresar a la pista contraria de circulación, donde impactó con el tracto camión de la Empresa Santa Yemita, placa patente EY-8854, con semirremolque, placa patente JE-9660, conducido por don Juan Hernán Ortega Vilches, quien transitaba en sentido contrario, esto es, desde Santiago a San Antonio, de poniente-surponiente, saliendo ambas máquinas de la ruta para quedar convertidas en un montón de fierros retorcidos sobre un canal que corre a un costado de la autopista, accidente que en definitiva causó la muerte de 20 personas, incluyendo la de los conductores de ambos vehículos, además de 16 pasajeros heridos.

Explica que la investigación mayoritariamente ha establecido como causa probable del accidente de autos, la pérdida del control del móvil, por defecto en la dirección del bus, provocada a su vez por una mala mantención de la máquina, por cuanto los neumáticos del bus se encontraban en mal estado, presentando sus bandas de rodadura desgastadas, en forma irregular, no cumpliendo por ende con la normativa vigente, lo que a su vez provocó una vibración excesiva en el puente delantero, que originó la fractura de la rótula derecha de la dirección, por fatiga de material, originando la pérdida de la dirección del móvil, el cual desvió su trayectoria en diagonal hacia la izquierda de la vía, impactando y derribando en primer lugar, las barreras de contención y los árboles existentes en el bandejón central, para luego ingresar a la pista contraria de circulación, donde impactó con el tracto camión de la Empresa Santa Yemita, placa patente EY-8854.

Agrega asimismo que en la noche anterior al accidente, específicamente el día 22 de noviembre, don José Luis, le avisó a su suegro, don Agustín del Tránsito Román Mella, con quien vivía, que no volvería a almorzar a la casa el día siguiente, ya que luego de terminar su turno, le habían asignado llevar el bus antes individualizado al pozo, para el cambio de su parabrisa, que se mantenía quebrado, así como por un problema en una de las ruedas, que sonaba, bus que en definitiva se encontraba en mal estado, más aun cuando entre el período comprendido entre el mes de enero de 2008, al 23 de noviembre de ese mismo año, había presentado fallas reiteradas en el sistema de dirección, las que se manifestaban en vibraciones perceptibles, según dan cuenta diversas órdenes de trabajo con las que fue ingresado al taller para su revisión y mantenimiento, no obstante lo cual, continuó prestando



servicios de transporte interurbano de pasajeros entre Santiago y la VIII Región y posteriormente, entre Santiago y la Quinta Región. Agrega que durante el año 2009, se registraron alrededor de 15 ingresos del bus al taller, reportándose en las órdenes de trabajo una vibración del tren delantero, situación que se repitió en dos oportunidades durante el año 2010, siendo la última de ellas la del 03 de octubre de 2010, pese a lo cual dicho vehículo siguió prestando servicios.

Indica que el comandante Víctor Cancino, jefe de los dos quipos del servicio de Investigación de Tránsito de Carabineros de Chile (SIAT), que trabajaron en el lugar, dijo que se indagaba una posible falla mecánica de la máquina perteneciente a la empresa Tur Bus, agregando que las condiciones del tiempo en el lugar eran excelentes, con buena visibilidad y con un tránsito fluido en un tramo recto, descartando que dichos factores tuvieran influencia en el accidente.

Explica que las causas del accidente, apuntan principalmente al bus de la empresa Tur Bus, y a que el chofer de la máquina habría perdido el control por un problema o defecto del mismo, atendidas las marcas de frenado que dejó en el pavimento, las que se dirigen directamente hacia la pista contraria, donde circulaba don Juan Ortega, conductor del pesado camión perteneciente a la Empresa Yemita.

Agrega que algunos testigos han señalado, que el bus venía en mal estado, con el parabrisas trizado y que antes del accidente habría estado sonando algo extraño, cerca de una de las ruedas, incluso que el desprendimiento o explosión de una de las ruedas, habría sido la causa que originó el accidente, mientras que otros han coincidido en recordar que percibieron durante el viaje y antes del impacto, un fuerte olor a quemado, el cual persistía aun con las escotillas abiertas.

Señala también que dirigentes sindicales de la demandada, han informado que numerosos trabajadores o choferes, que trabajan en las líneas de Tur Bus, expresan que muchos buses que conducen se encuentran en mal estado mecánico, siendo una práctica habitual de la empresa, poner en circulación con pasajeros a bordo, buses en deficiente estado mecánico, con el objeto que el bus se dirija a los talleres principales de la empresa Tur Bus, ubicados en Estación Central de Santiago, con capacidad completa y no se pierdan esa vuelta.

Que conforme al informe Técnico Pericial N° 724-A-2010, del Departamento de Investigación del Tránsito de Carabineros de Chile, de la 23° Comisaria de Carabineros de Talagante, se especifica que la causa basal del accidente fue: “Participante (1), por alguna razón de las presunciones señaladas a continuación, pierde el control del móvil y se desplaza con éste en proceso de ronceo accediendo a la mediana, chocando con la barrera de contención y árboles existente en el área, para luego ingresar a la calzada de sentido de tránsito opuesto y colisionar con el móvil (2)”. Especificándose asimismo que “Dentro de los antecedentes que se tuvieron



a la vista para fundamentar la causa basal del accidente investigado, el informe técnico de la 23° Comisaria de Talagante, señala que, entre otras, se tiene a la vista el Peritaje Técnico Mecánico practicado a el móvil (1)- bus Tur Bus; así como las declaraciones de los pasajeros del Bus Tur Bus y testigos del accidente, los cuales señalan en su gran mayoría que no existieron otros vehículos, personas ni animales participantes en el accidente”.

Asimismo, consta en dicho informe, en su Anexo N° 2, realizado por la Dirección de Investigación Delictual y de Drogas, Departamento de Investigación de Accidentes en el Tránsito, de Carabineros de Chile, documento que forma parte de la investigación efectuada por el Ministerio Público, en su punto 2.2., al referirse a los Sistemas Periciados, concretamente a la Pericia Especifica al Sistema de Tracción, que: 1.- Rueda Delantera derecha, marca Alcoa, material aleación, medida 22,5, anchura 210 M/m, diámetro 580 M/m, compensación en interior, número de aberturas de la fijación 10, diámetro de la apertura Central 280 M/m, Daños que presenta: Con resto de ácido de batería, rotura de material en pestaña interior, con restos de alimento de aves en su lateral exterior; Neumático: marca Pirelli, modelo FH-75, fabricación Brasil, material caucho, ancho de sección 295, relación alto ancho de sección 80, construcción radial, diámetro del aro 22,5, diseño del neumático direccional, cargas 152/148, 3550/3550 Kg, velocidad del diseño M130 (Km/h); presión de aire 125 psi, presión de aire que presenta sin presión; Daños que presenta: con desprendimientos de material en hombro exterior y parte de la banda de rodadura, rotura de material en lateral exterior producto del impacto, corte y desprendimientos de material en pestaña exterior, desgaste irregular de las bandas de rodadura.

Por su parte, se refiere a la rueda trasera derecha interior, marca Alcoa, modelo forged, fabricación Hungría, material aleación, medida 22,5 X 8,25, anchura 210 M/m, diámetro 580 M/m, compensación si, número de aberturas de la fijación 1, diámetro de la apertura central 280 M/m, daños que presenta: sin observaciones, mientras que el Neumático: marca Pirelli, modelo FH-75, fabricación Brasil, material caucho, ancho de sección 295, relación alto ancho de sección 80, construcción radial, diámetro del aro 22,5, carga 152/148, 3550/3150 Kg, velocidad de diseño M (130 Km/h), presión de aire 125psi, presión de aire que presenta sin comprobar, Daños que presenta: Desgaste irregular en banda de rodadura, producto de mala suspensión.

Se informa asimismo en cuanto a la “Rueda: Delantera Izquierda”, marca Alcoa, material aleación, medida 22,5, anchura 210 M/m, diámetro 580 M/m, compensación si, número de aberturas de la fijación 10, diámetro de la apertura Central 280 M/m; Daños que presenta: Demostraciones de Roce, desprendimiento de material en pestaña exterior, producto de la tracción, mientras que se señala del



Neumático: Marca Pirelli, modelo FH-75, relación alto ancho de sección 80, construcción radial, diámetro del aro 22,5, velocidad de diseño M (130 Km/h); presión de aire que presenta no; Daños que presenta: Corte en lateral exterior productor de la tracción, desgaste irregular en la banda de rodadura producto de la falta de mantenimiento.

Que como es posible observar en el citado informe pericial, realizado en los instantes inmediatamente posteriores a la ocurrencia del accidente de autos, se da cuenta de una descripción de daños en los neumáticos, que nada tienen que ver con el accidente propiamente tal, sino que por el contrario, el referido informe, establece la existencia de daños en los neumáticos que tenían que ver con el desgaste irregular de éstos, señalando específicamente respecto del neumático derecho trasero interior, desgaste irregular en banda de rodadura que provenía de una mala suspensión, mientras que tratándose del neumático delantero izquierdo, dicho informe señala categóricamente que el desgaste irregular en la banda de rodadura, es producto de la falta de mantención, antecedentes que no hacen más que corroborar la falta de rigurosidad de la empresa Tur Bus, que ponía en la mantención de los vehículos utilizados para el transporte interurbano de pasajeros, todo lo que culminó con un fatal desenlace.

Que de la misma manera, refiere que consta de las declaraciones de los pasajeros del bus Tur Bus siniestrado, así como de testigos entrevistados, quienes apreciaron las deficientes condiciones mecánicas en las cuales se encontraban el vehículo Tur Bus, que protagonizó el accidente del día 23 de noviembre de 2010. En efecto, el testigo Germán Martínez Herrera, guardia de Seguridad del Taller de la Empresa Tur Bus Llo-Lleo, señaló que el día 22 de noviembre de 2012, quedó estampado en el libro de novedades de guardia, el registro del parabrisas trizado en la parte izquierda, específicamente al lado del conductor, agregando que “El señor Abarca, el día que dejó dicha constancia, le indicó que había una trizadura pero que se agravó unos 30 Cms, cuando transitaba desde Santiago a Llo-Lleo..”, mientras que la testigo Sandra Jenny Olivares Abarca, pasajera del bus accidentado, indicó que “Puedo señalar que el día del accidente yo subí al bus en la carretera 78 a la altura de la escuela de paracaidismo sector El Cristo, me senté en la parte posterior del bus ya que los primeros asientos estaban ocupados, pasaron unos diez minutos y veo que el bus frenó pero de forma oblicua ya que por la berma había un camión que se incorporaba a la calzada también de forma oblicua por lo que el bus chocó con la barrera de contención, pero iba como desestabilizado...” “el conductor del bus venía atento y despierto estaba al lado del asistente”.

Por su parte el testigo Pedro Rafael Silva Cornejo, conductor de un vehículo particular, se desplazaba por la Autopista del Sol en dirección a Santiago, a la misma



hora en que lo hacía el bus Tur Bus accidentado, señalando en su declaración que “sólo alcanzó a ingresar $\frac{3}{4}$ de la máquina a la pista derecha y ahí siento como una explosión y la cola de la máquina se va, luego se carga hacia el lado del chofer y veo que saltan pedazos de goma del neumático delantero izquierdo, posteriormente choca con las barreras, unos árboles y se va hacia la otra pista...el sonido de la explosión yo lo asimilo a un reventón de neumático metálico radial como le llaman. Mi experiencia me indica que ante un reventón de neumático delantero hay que dejar que la máquina se guíe sola afirmando la dirección sin frenar manteniendo firme el manubrio, ello evita volcamiento, además el volante puede hasta fracturar los brazos y los dedos en un reventón...”

Que el testigo Nelson Wladimir Valenzuela Peña, pasajero del bus accidentado señaló “...en la recta estoy seguro que al bus le ocurrió algo en la rueda delantera del lado del auxiliar; esta vibración la sentí siempre adelante...antes del impacto solo sentí vibración adelante...”, mientras que el testigo Cristian Andrés Uribe Castro, también pasajero del bus, señaló “...sentí un fuerte olor a quemado en el bus aun cuando la escotilla estaba abierta. El mismo olor lo había sentido una semana atrás en el mismo bus y con el mismo chofer, ocasión en que el olor fue muy fuerte, el cual persistió todo el viaje, lo que le fue comunicado al chofer y al auxiliar...”.

Por su parte, el testigo Jorge Alberto Valdenegro González, pasajero del bus, señaló que “...al subir al bus me llamó la atención un olor a quemado, que también había oído en otras ocasiones...”, mientras que la testigo Paula Emperatriz Catalán Veloz, pasajera del bus, indicó en su declaración que “...Mientras iba sentada adelante, en el asiento 13 y al momento en que el bus partió, y luego al virar hacia la derecha, sentí que al bus le costaba pasar cambio, sonaba, se escuchaba un crujido, y luego sentí una vibración, situación que se repite al momento de efectuar un nuevo viraje hacia el Puente de Barrancas. Luego, en el sector de Barrancas al momento de cambiarse del asiento 17, en el momento en que el bus viró a la derecha en San Antonio, volví a sentir un crujido, el cual se prolongaba haciendo eso, semejante al ruido de una puerta vieja. Al momento de cambiarme al asiento 33, sentí una especie de zapateo en el sistema de frenos el cual fue constante, durante todo el viaje, hasta el momento del accidente, circunstancia que inclusive me produjo mareos. Al momento de sentir el zapateo, me hacía suponer que el chofer frenaba para no sobrepasar el límite de velocidad...”

Finalmente, el testigo Ángel Fernández Méndez, inspector del bus N° 217 de la Empresa Ruta 78, señaló que “...el día del accidente yo recuerdo que un Tur Bus nos antecedió a unos 300 metros aproximadamente, éste empezó a zigzaguear, siento que fue un sólo lado, se fue hacia la izquierda y chocó con la barra de contención y luego con un camión que venía en sentido contrario..”, mientras que el testigo



Rodrigo Andrés Prieto Donoso, conductor del bus N° 217 de la empresa Ruta 78, manifestó, "...cuando salgo de la romana y el Tur Bus me antecedió unos 100 a 150 metros, este "coleteo", desde la parte posterior y luego se fue hacia la izquierda chocando con las barreras de contención y pasando a la otra calzada, colisionando con un camión de la empresa Yemita...el Tur Bus pegó como un coleteo, intentó frenar y encendió las luces de freno, se fue casi volcándose hacia la izquierda..."

Luego, señala que a lo largo del tiempo de existencia de la empresa Tur Bus, es posible concluir que dicha empresa mantiene un sistema de trabajo totalmente inseguro e inapropiado, tanto para la seguridad de los pasajeros como para sus propios trabajadores, afirmación que descansa en un sin número de accidentes en los cuales se ha visto involucrada la demandada, constando en la carpeta investigativa llevada por la Fiscalía de Talagante, un resumen de los accidentes graves y fatales que han tenido lugar en dicha empresa, entre los años 2009 a 2011, siendo como fuente la Dirección del Trabajo, llegando a un número de 24 accidentes en dicho período, habiéndose acreditado asimismo dentro de la investigación llevada al efecto, que en múltiples visitas inspectivas realizadas por la Dirección del Trabajo, se han pesquisado infracciones a la normativa contractual laboral y de seguridad por parte de la empresa Tur Bus, de ahí que en la visita inspectiva practicada con motivo del accidente de autos, con fechas 23, 24 y 26 de noviembre de 2010, se entrevistó a 20 trabajadores y a un organismo sindical, cursándose una serie de multas a la demandada, lo que demuestra la actividad peligrosa de esta última, lo que jurídicamente importa un reproche, que a su vez configura una presunción general de culpa por el hecho propio, en los términos del artículo 2.329 del Código Civil.

Luego, señala que en el informe técnico pericial realizado por el perito ingeniero mecánico, don Sergio Jiménez Bustos, se efectuó un análisis de las causas y circunstancias de la colisión en el Km 45,4 de la Ruta Autopista del Sol del día 23 de noviembre de 2010, utilizando como base para dicho estudio los antecedentes de la carpeta de investigación de la Fiscalía Local de Talagante, Ruc 1001089148-0, inspección del bus y del lugar del accidente el día 15 de diciembre de 2010, e inspección de las ruedas delanteras del vehículo, el día 24 de abril de 2011, destacándose como causas más probables del accidente acontecido, las siguientes: a) Que el parabrisas del bus que se encontraba trizado a la izquierda, inconveniente que se había agravado extendiéndose unos 30 cm., cuando el bus transitaba de Santiago a Lolleo, se hubiese extendido aún más entre el tramo de Lolleo y el KM 45,4 de la Autopista del Sol (lugar del accidente), tornándose crítico, lo que provocó la quebradura del parabrisas y su consiguiente desprendimiento, o ambos a la vez, saltando la pieza hacia el señor Abarca, a una velocidad de 97 K/h, lo que por cierto y dada la envergadura del parabrisas y su peso, al golpear al conductor, provocó la



pérdida brusca del control del móvil, que como consecuencia de ello, giró bruscamente hacia su izquierda, ronceándose, según dan cuenta varios de los testigos, circunstancia que además tuvo relación, causa y efecto, con el ruido similar a una explosión, percibida por alguno de los testigos, resultado del todo cierto, desde que recibir un golpe de un parabrisas suelto a la velocidad que transitaba el bus, sin duda que aturdió al conductor; y b) Un inconveniente mecánico que afectó la rueda delantera derecha del bus, imposible de determinar en razón de los daños sufridos en la colisión por esta rueda, y las piezas asociadas a ella, como es el caso de la suspensión, lo cual provocó que el bus se desviara hacia la izquierda de la vía, inconveniente que habría sido señalado por tres testigos, todos pasajeros del bus, que precisaron haber sentido una vibración previa al accidente, dos de quienes además indicaron haber sentido olor a quemado desde el inicio del viaje. Habiéndose desestimado que se reventara un neumático delantero, la referida vibración pudo provenir de una falla mecánica en la suspensión de la rueda, que tiene un síntoma como el señalado (vibraciones), pero también es posible que se origine en un deficiente balanceo dinámico de la rueda, lo que expresó se habría percibido desde un principio y durante todo el viaje, lo que no se condice con el relato de los pasajeros del bus. Las consecuencias de una falla en la suspensión delantera de la rueda una vez hecha crítica, pudo ser la señalada por el testigo Miguel Fernández (26/11/2010), auxiliar del bus Ruta 78, que llegó muy pronto al lugar del accidente, quien dijo que el bus había comenzado a zigzaguear, es decir, se habría desplazado de unas formas sucesivas y en más de una ocasión, lo cual empeoró, no va en línea con las evidencias de ronco consignadas en el croquis del informe SIAT.

Por su parte, el peritaje técnico efectuado por la Universidad Técnica Federico Santa María, denominado “Asistencia Técnica: Peritaje Técnico del bus accidentado en localidad El Monte, Talagante, Chile, de fecha 20 de marzo de 2012”, el que plantea como hipótesis que las acciones que obligaron al bus a desviar su rumbo en forma sorpresiva, apuntan a condiciones inseguras y fallas presentes en el bus, tanto en el inicio del viaje, ruta y trayecto y proximidad al lugar del accidente, lo cual se ha corroborado tanto en la inspección de los elementos de rodado y frenos del bus, además de las declaraciones de los testigos del accidente (pasajeros), testigos voluntarios, pese a que algunos de los antecedentes recabados, no son coincidentes con las declaraciones del personal de Tur Bus, en relación al estado y condición de la máquina concluyéndose preliminarmente en dicho informe que el chofer ante una situación altamente irregular del funcionamiento del bus, el cual está relacionado con el sistema de dirección y los frenos, debió actuar en forma imprevista para mantener su trayectoria en la ruta, pero el bus no respondió ante dicha acción final, mientras



que su conclusión, señala que el accidente fue provocado por quiebre por fatiga de material en el vástago de rótula de dirección derecha.

Agrega que dentro de la investigación realizada por el equipo de peritos de la Universidad Santa María, se pudieron determinar asimismo ciertos aspectos que permiten establecer la negligente actitud de la demandada, ello en relación a la mantención de las máquinas utilizadas para el transporte de pasajeros, tanto en cuanto a los neumáticos del bus accidentado, el que desde el 14 de noviembre de 2009 al 19 de noviembre de 2010, con un recorrido total registrado de 137.570 Km, no tuvo cambio de neumáticos, presentando en reiteradas oportunidades problemas de vibración en velocidad del tren delantero, y en su caso, como en cuanto al sistema de frenos del bus, el cual desde el 14 de noviembre de 2009 hasta el 19 de noviembre de 2010, con un recorrido total registrado de 137.570 kilómetros, no tuvo cambio alguno de tambores ni balatas, detectándose un desgaste irregular en la superficie de rozamiento de los tambores y niveles de deformación oval y cónica, causando esta última deformación un aumento anormal de las temperaturas de operación de los tambores cuya consecuencia es la pérdida de eficiencia en el sistema de frenos, así como el desgaste prematuro de los componentes de rozamiento, debido al apareamiento de grietas en las superficies internas de los tambores de frenos.

Indica asimismo que los hechos antes descritos demuestran claramente que la demandada Tur Bus, es responsable de los daños y perjuicios sufridos por sus representados, al ser la propietaria del bus responsable del accidente de autos, sin perjuicio de haber creado las precarias condiciones mecánicas en que se encontraba el bus siniestrado y que era conducido por don José Luis Abarca Saavedra, incumpliendo evidentemente la obligación de seguridad que tiene la empresa no sólo con los pasajeros que toman sus servicios, sino además con sus propios trabajadores, resultando evidente que las inseguras condiciones mecánicas en que transita el bus de autos, provocaron finalmente el accidente, en el cual resultó fallecido el hijo y hermano de sus representados, respectivamente, en circunstancias que la empresa Tur Bus, estaba obligada a adoptar todas y cada una de las medidas de seguridad para proteger la salud y seguridad de sus trabajadores, lo que obviamente incluye la óptima mantención mecánica de los buses a bordo de los cuales los choferes desempeñan sus funciones.

Que en cuanto al último punto señalado, refiere que resulta de vital importancia la declaración de don Marcos Danilo González Cifuentes, ex funcionario de la Empresa Tur Bus, quien se desempeñaba como auxiliar de la máquina N° 1399, habiendo dejado de prestar servicios sólo siete días antes del accidente de autos, y que en síntesis recuerda que la máquina en cuestión presentada problemas de luces, pasando en el taller mecánico, no obstante los mecánicos demoraban mucho en



resolver dichos problemas por falta de recursos, además de presentar problemas de dirección, ya que cuando la máquina sobrepasaba los 80 Km/h, comenzaba a vibrar, mientras que en los momentos que giraba a la derecha a cualquier velocidad, comenzaba a sonar, haciendo un ruido semejante al de un dinosaurio, o como cuando se corre un mueble viejo oxidado, presentando además problemas de suspensión, sonando igual que una cama vieja, añadiendo que mientras trabajó en dicho bus, nunca observó que le cambiarían los neumáticos a la máquina, sino que sólo las recauchaban, máquina que por lo demás venía del sur, agregando que los frenos eran regulados por los choferes, quienes los apretaban o soltaban según su preferencia, percatándose asimismo que el bus del accidente no tenía el telma y otros frenos que deben tener los buses, sino que sólo tenía el maxi y el freno pedal. Informa además que en las últimas tres semanas que le tocó trabajar en la máquina N° 1399, sintió un fuerte olor a quemado y que después supo que ese olor era a balatas, olor que a su vez era tan fuerte que tenía que abrir las escotillas cada vez que le tocaba trabajar.

En cuanto a la hipótesis sobre el padecimiento de vértigo del chofer don José Luis Abarca Saavedra, como posible causa del accidente de autos, explica que durante el desarrollo de la investigación se tuvo en la mira el historial médico de don José Luis, en virtud de haber padecido con anterioridad al accidente, y desde el mes de junio de 2007, síntomas de pérdida de audición y mareo, diagnosticándosele en dicha oportunidad, por el médico tratante del Servicio de Asistencia de la Pontificia Universidad Católica de Chile, don Héctor Javier Riveros Morales, un cuadro de tipo vestibular periférico, lo que dio origen a licencias médicas por varias semanas y su renovación, teniendo lugar en agosto de 2007, la última atención recibida durante su tratamiento, manifestando don José Luis, encontrarse ya en buenas condiciones y sin los síntomas que originaron la consulta. Que no obstante lo anterior, y con ocasión del accidente de autos, la doctora Gladys Brunetto Mier, especialista otorrinolaringóloga forense, en el caso específico de don José Luis Abarca Saavedra, concluyó que por la revisión de la ficha clínica con respecto a la hipoacusia ascendente e hipoexcitabilidad vestibular, el diagnóstico podría ser un hidrops endo (sic) linfático cloqueo vestibular, que puede ser la primera etapa de la enfermedad de Menière, agregando que el paciente fue tratado con corticoides intra timpánicos, más inyecciones de histamina (tratamiento que no completó), haciendo presente al efecto que la enfermedad de Menière, en general sobreviene por crisis de vértigo que son precedidas por abombamiento de oídos, zumbido de oídos.

Luego y en cuanto al derecho, sustenta la acción deducida en autos, en los artículos 1437, 2314, 2317, 2284, 2320, 2329 del Código Civil, señalando al efecto que en la especie no cabe duda que a raíz de los hechos que motivan la demanda, sus mandantes han sufrido un grave perjuicio, el que deberá ser indemnizado por la



demandada en su totalidad, responsabilidad que es producto de la desidia, negligencia o descuido de la contraria, de sus agentes y dependientes, quienes no dispusieron una política adecuada de mantención de sus máquinas, para con ello asegurar el transporte de los pasajeros como la de sus trabajadores en el desarrollo de sus labores.

En efecto, sostiene que el fundamento de la responsabilidad de la demandada, radica en el hecho de que quien tiene bajo su cuidado a una persona, está obligado principalmente a vigilarla para que no cause daño, ni acciones negligentes y poco criteriosas, de modo tal que quien tiene bajo cuidado a una persona que causa daño, ha faltado negligentemente al cuidado que debía observar, faltando a su deber de vigilancia que debía ejercer constantemente, deber que le era exigible a la empresa Tur Bus, desde el momento que quiso hacer un negocio con la actividad del transporte de pasajeros.

Señala que en lo concerniente a la responsabilidad de Tur Bus, su parte imputa responsabilidad a dicha empresa, no sólo por el hecho de sus dependientes, sino que además, por sus hechos propios, atendido al sistema negligente de trabajo en relación a la mantención mecánica de las máquinas que utilizaba para el transporte de pasajeros, con el único objeto de abaratar costos, obligando a los choferes a poner en circulación buses en evidente mal estado mecánico, con el único fin de ganar más dinero.

Refiere también que en el caso de autos, en que resultaron 20 personas muertas, pasajeros de un bus Tur Bus, y gravemente heridos otros 16, se está en presencia de la denominada “Teoría del Riesgo Creado”, en virtud de la cual se imputa la responsabilidad a todo aquel que introduce en la sociedad un elemento que causa daño, lo que en el caso concreto se materializó en que la demandada Tur Bus introdujo un sistema de mantenimiento deficiente, transformando su servicio de transporte de pasajeros, a la categoría de altamente riesgoso, teoría que en sí prescinde de la subjetividad del agente y centra el problema de la reparación y sus límites a la causalidad material, ello en cuanto a que “quien crea un riesgo en la sociedad deberá soportar el peso del riesgo, pues cada uno debe asumir las consecuencias de su propia iniciativa”, más aun cuando en la especie existió una negligencia grosera en el incumplimiento de una obligación, al no haber reparado lo que era previsible, aun para el hombre menos atento y cuidadoso, teniendo presente que se está en presencia de una empresa que cuenta con facultades técnicas y económicas para ello.

Agrega que en el caso de autos se han infringido también las normas de la legislación laboral, ello en cuanto a la obligación de seguridad contemplada en el artículo 184 del Código del Trabajo, obligación que a su vez emana del contrato de trabajo celebrado entre Tur Bus y don José Luis Abarca Saavedra, tratándose de una



obligación legal (más allá de lo contractual laboral), regida por normas de orden público, por lo que su infracción configura la denominada “culpa contra la legalidad”.

Acusa que conforme a las circunstancias que rodearon al accidente de autos, se desprende en forma clara que la contraria no dio cumplimiento a su obligación de tomar las medidas necesarias para proteger eficazmente la vida y la salud de sus trabajadores, manteniendo las condiciones adecuadas de higiene y seguridad en la faena, como también de proporcionar los implementos necesarios para prevenir accidentes de trabajo, conforme lo establece el artículo 184 del Código del Trabajo.

Observa asimismo, un incumplimiento al Reglamento sobre “Condiciones Sanitarias y Ambientales Básicas” en los lugares de Trabajo, de fecha 29 de abril de 2000, específicamente en cuanto a su artículo 37, y en su caso, al artículo 3° del D.S. N° 594, del año 1999.

Agrega que la demandada también ha incumplido el Reglamento de Prevención de Riesgos (D.S. 40-1969, del Ministerio del Trabajo, D.O. de 7.3.69), específicamente en cuanto a sus artículos 21 y 22, así como a la Norma Chile Oficial sobre Prescripciones de Prevención de Accidentes del Trabajo, (Nch 436), del Instituto de Normalización Nacional, sobre prevención de accidentes del Trabajo, oficializado por D.S. 1081 del Ministerio de Obras Públicas.

Hace presente asimismo que en cuanto a las normas del tránsito infringidas por la demandada, en la especie se han vulnerado las normas contempladas en los artículos 61, 62 y 69 de la Ley del Tránsito N° 18.290, haciéndose aplicable asimismo la disposición legal contenida en el actual artículo 169 de la referida ley, ello en cuanto a la responsabilidad solidaria entre el conductor y el dueño del vehículo, respecto de los daños y perjuicios que se ocasionen con motivo del uso del vehículo.

Por su parte y en lo referente a las normas del Reglamento de los Servicios Nacionales de Transporte Público de Pasajeros, indica que en el caso de autos también se infringieron los artículos 29 y 33 del Decreto 212 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, del 21 de noviembre de 1992.

Que además se incumplió con las indicaciones de mantenimiento del fabricante, en cuanto a los neumáticos usados por el siniestrado, los que debían ser objeto de rotación cada 10.000 kilómetros, rodados o correlativamente cuando fuere necesario. Se debió efectuar el alineamiento de dirección y la geometría del vehículo también cada 10.000 kilómetros o al montar neumáticos nuevos y control de la banda de rodado cada 5.000 kilómetros o semanalmente, lo que en los hechos no se materializó según el registro de mantenimiento que obra en la carpeta de investigación fiscal, incumplimiento que a su juicio fue lo que determinó que el bus placa patente XL 1741, circulara con neumáticos cuya banda de rodado no cumplía



con la normativa vigente, infringiéndose asimismo el Decreto Supremo N° 59 de 1984 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en sus artículos 1 y 2.

En cuanto a los daños y perjuicios cuya indemnización se demandan, refiere que en la especie no se demanda por daño material o patrimonial, pero sí por lucro cesante, y cuyo fundamento se encuentra en el trabajo que desempeñaba don José Luis Abarca Saavedra, como chofer de la empresa Tur Bus Ltda., quien generaba sostenidamente ingresos para la mantención propia y la de su familia, encontrándose compuesto su grupo familiar por su madre, doña Bernardita de Las Mercedes Saavedra Arriagada y su hermano, Francisco Eduardo Abarca Saavedra, ingresos que correspondían al ejercicio de las labores en calidad de chofer del bus como antes se dijo, proceso que brusca e intempestivamente se vio abortado con el accidente que motiva la demanda de autos, ya que de no mediar el fatal accidente, es legítimo presumir que el hijo y hermano de los demandantes de autos, habría continuado desarrollándose profesionalmente.

Señala que para determinar la cantidad de dinero que se demanda por concepto de lucro cesante, se ha tomado en cuenta la edad laboral útil de una persona de sexo masculino en nuestro país, el que es de 65 años, mientras que la edad promedio de un varón en nuestro país es de 74 años, por lo que a la época del fallecimiento de don José Luis, tenía 38 años de edad, con ingresos ascendentes a la suma de \$350.000, mensuales, razón por la cual se demanda en definitiva la suma de \$151.200.000, suma que por lo demás debe contemplar el lógico aumento y reajustabilidad de sus futuras ganancias y la expectativa cierta de jubilar a los 65 años de edad. Agrega que en el peor de los casos, el tribunal podría considerar para dicho cálculo, los ingresos que percibe hoy un trabajador de régimen general, para trabajadores sobre 18 años de edad, dato que periódicamente entrega el INP, como remuneración mensual mínima. Sin perjuicio de lo anterior, solicita en subsidio, por concepto de lucro cesante de la víctima fallecida, una suma o cantidad prudencial que determine el tribunal.

Por su parte y tratándose del daño extrapatrimonial o moral, demanda la suma de \$250.000.000, respecto de la madre de la víctima, doña Bernardita Saavedra Arriagada, y en su caso, la suma de \$150.000.000, respecto del hermano de José Luis, don Francisco Abarca Saavedra, daño que tiene como fundamento la pérdida de un ser querido, hecho que no puede ser remediado, sumado a que los recuerdos y las preguntas sobre las causas de los hechos que causaron la muerte de su hijo y hermano no se disipan, más aun cuando se trataba de un hombre generoso, alegre, amigo de sus amigos y un buen hermano, quien siempre estaba pendiente de su familia, ayudándolos cada mes con los gastos de la casa, y especialmente a su madre, con sus medicamentos.



Previas citas legales, solicita al tribunal tener por interpuesta demanda en juicio ordinario de indemnización de perjuicios, en contra de la empresa Tur Bus Ltda., o empresa de Transportes Rurales Limitada, representada por don Víctor Alejandro Ide Benner, ambos ya individualizados, acogerla a tramitación y en definitiva, dar lugar a ella en todas sus partes, condenando a la demandada a pagar a los demandantes la suma de \$551.200.000, por los conceptos solicitados, conforme a las sumas de dinero que se detallan en el cuerpo de la demandada, todos con reajustes e intereses, a partir de la fecha del hecho ilícito, esto es, desde el día 23 de noviembre de 2010, hasta su pago efectivo, con costas, y en subsidio, solicita que se condene a la demandada a pagar las sumas y cantidades de dinero que el tribunal determine en justicia y equidad, de acuerdo al mérito de autos, debidamente reajustadas y con intereses que se estimen procedentes, conforme a la ley, a contar de la fecha que determine el tribunal, todo con expresa condenación en costas;

SEXTO: Que a fojas 84, la parte demandada debidamente representada, viene en contestar la demanda deducida en su contra, solicitando desde ya su íntegro rechazo, con expresa condena en costas, en virtud de los antecedentes de hecho y de derecho que a continuación se exponen:

Señala al efecto que los demandantes de autos han expuesto en su libelo una seguidilla de hechos que no resultan ser efectivos, esbozando asimismo un cuadro descriptivo de la empresa Tur Bus y de sus dependientes, completamente ajeno a la realidad.

En efecto, señala que Tur Bus ha sido a la época de los hechos así como en la actualidad una empresa líder, de primerísimo nivel de servicios, al más elevado de la industria de transportes de pasajeros y carga, que ha procurado y procura mantener los más altos estándares tanto en sus procesos de mantención de autobuses como en sus servicios a pasajeros, contando con un programa de mantenimiento general preventivo de la flota de autobuses, cumpliendo con su obligación legal de revisión técnica semestral que se ordena en la normativa vigente respecto de cada uno de los autobuses de su flota, y en su caso, con el propósito de brindar una mayor seguridad al transporte de los pasajeros, ha contado y cuenta con un plan de mantenimiento, el cual consiste en mantenciones periódicas, mediante ingreso de los buses a taller mecánico para el chequeo general, así como para las reparaciones de eventuales desperfectos, de ahí que en aquellos casos en que con motivo de las revisiones se detecte alguna necesidad de atención mecánica, ésta se presta de inmediato, de modo que jamás un bus sale a prestar servicios sin estar en condiciones de hacerlo.

Que por su parte, explica que el personal de Tur Bus es contratado mediante un proceso de selección riguroso, en el cual primero se analizan los antecedentes técnicos y laborales de los postulantes, para posteriormente ser sometidos a un proceso



de inducción para que sólo luego de haber mostrado la capacidad suficiente, puedan incorporarse en forma definitiva a trabajar en la empresa.

Que en lo concerniente al bus accidentado, señala que durante el mes previo al accidente de autos, aquel fue sometido al plan de mantenimiento señalado, esto es, los días 3, 5, 11, 15, 17, 18 y 19 de noviembre de 2010.

Refiere asimismo que es efectivo que el chofer del Bus, Sr. Abarca, se desempeñaba en la empresa desde el año 2006, exclusivamente conduciendo el tramo entre Santiago y San Antonio, no obstante lo cual, no resulta efectivo que el itinerario del chofer consistiera en conducir un sólo autobús, sino que varios autobuses.

Por su parte, indica que tampoco es efectivo que el autobús placa patente XL-1741, se encontraba en mal estado el día del accidente, sino que por el contrario, se encontraba con todas sus mantenciones al día, en buen estado de funcionamiento, no registrando novedades en la última orden de trabajo realizada con fecha 19 de noviembre de 2010, entre las 13:58 y 23 horas, ni tampoco resulta efectivo que durante el período comprendido entre el mes de enero de 2008 al 23 de noviembre del mismo año (sic), presentara fallas reiteradas en el sistema de dirección, ni vibraciones perceptibles como se afirma en la demanda.

Explica que los demandantes de autos han tergiversado los hechos, por cuanto los ingresos del autobús al taller son presentados como un indicio del mal estado mecánico del mismo, lo que no resulta ser verdad, ya que tales ingresos obedecen a la política de mantención y prevención instaurada por Tur Bus, para ofrecer una mayor seguridad a sus pasajeros como al personal dependiente de la empresa, de ahí que su parte niegue categóricamente lo señalado por los actores al respecto, no siendo efectivo tampoco que a la época del accidente de autos, los neumáticos o frenos del bus se encontraban en mal estado, sino que en buen funcionamiento, con desgaste usual, cumpliéndose al efecto con el Decreto Supremo N° 156, así como con el manual de Procedimiento e Interpretación de resultados del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Informa a su vez que tampoco resulta efectivo que el chofer del autobús haya perdido el control del mismo por un defecto mecánico, más aun cuando las marcas de frenado dan testimonios que los frenos funcionaron.

Que tratándose de las referencias que efectúan los actores respecto a testimonios de terceros, algunos que identifica mientras que otros resultan anónimos, expone que su parte no se hará cargo de dicha manifestación, ya que los mismos deben ser prestados en el proceso, con las debidas garantías de contrainterrogación, aconteciendo lo mismo en relación a los informes técnicos que señala la contraria, los que ni siquiera son acompañados, entendiendo que las pericias deben decretarse y llevarse a efecto en el proceso civil, con las debidas garantías



Finalmente y en cuanto al mismo punto, expone que no resulta ser efectivo que la empresa Tur Bus, generara alguna situación de peligro, ni que se hubiere mantenido el autobús en precarias condiciones mecánicas.

En relación a los verdaderos hechos, explica que con fecha 23 de noviembre de 2010, el autobús de la Empresa de Transportes Rurales Limitada, placa patente XL-1741, marca Mercedes Benz, color verde, año 2004, conducido por don José Luis Abarca Saavedra, quien iniciaba su primer viaje después de su período de descanso reglamentario, comenzó su trayecto desde la comuna de San Antonio, Región de Valparaíso, a la ciudad de Santiago, Región Metropolitana, transitando en dirección a Santiago, por el tramo de la Ruta 78 perteneciente a la Autopista del Sol, concesionada por la Sociedad Autopista del Sol S.A., específicamente por la primera pista demarcada de la calzada sur oriente de la ruta 78, en dirección al Nor-Oriente, a una velocidad de 97 Km/h, conforme a los registros del sistema de GPS, siendo la velocidad permitida en la ruta, la que a la fecha del accidente de autos era de 100 Km/h.

Que fue en el citado escenario, y siendo aproximadamente las 07:30 horas del día martes 23 de noviembre de 2010, que el autobús antes individualizado, traspasó por causa que aún se desconoce, el eje central de la calzada, chocando con las barreras de contención, las cuales no fueron capaces de sostener y retener al autobús, chocando así con árboles existentes en el área, llegando hasta la pista del sentido contrario, colisionando con el tracto camión placa patente EY-8854, que traccionaba el semirremolque placa patente JE-9960, conducido por don Juan Hernán Ortega Vilches.

Indica al efecto, que producto del lamentable accidente antes relatado, fallecieron 20 personas, resultando con diferentes lesiones otras 15.

Agrega que las barreras metálicas de contención de la autopista, producto de las deficiencias de diseño que existen en casi toda la Ruta 78, no fueron capaces de sostener y retener el autobús que finalmente sobrepasó las mismas e impactó con los árboles existentes en el lugar, ingresando de dicha forma a la pista del sentido contrario, impactando con el tracto camión y su semirremolque, por lo que en definitiva, fueron las barreras de protección con las que contaba la carretera, las que no produjeron el efecto inversión que debería producir según lo que indica el concepto mismo de dicho tipo de sistema de seguridad, esto es, encauzar o redireccionar al autobús hacia el interior de la calzada, permitiendo que ingresara a la bandeja y traspasar la barrera para luego ingresar a la calzada del sentido de tránsito opuesto, y de esta forma colisionar con el mencionado tracto camión y su remolque.

Sostiene asimismo, que la empresa demandada ha cumplido cabalmente con el estándar del debido cuidado exigido, así como con las leyes vigentes.



Señala al respecto que el bus siniestrado se encontraba con su revisión técnica legal y todas sus mantenciones al día al momento de iniciarse el viaje que culminó con el accidente de autos, agregando que conforme al informe de la Siat, el bus no presentaba problemas mecánicos.

Asimismo, refiere que en relación a las leyes laborales, sanitarias, ambientales, y reglamentos de los mismos, así como el reglamento de transporte de pasajeros, no es efectivo que Tur Bus haya incumplido dicha normativa, sino que por el contrario, la demandada dio cumplimiento a la misma, no incurriendo en infracción alguna que haya tenido conexión con el accidente ocurrido en autos, agregando que su parte ha actuado siempre de manera diligente, previniendo riesgos y sometiendo a sus autobuses a frecuentes controles en talleres, agregando que el Sr. José Abarca Saavedra, al momento de iniciarse el trayecto, se encontraba en perfectas condiciones físicas e ingresando al trabajo luego de su período de descanso en tierra, cumpliéndose plenamente con la normativa laboral.

Hace presente que luego que Tur Bus tomó conocimiento de lo ocurrido, y aún sin tener la claridad respecto de las causas del accidente, dispuso inmediatamente de un programa de socorro, asistencia y reparación, de ahí que a las 08:30 de la mañana, esto es, una hora después del hecho, ya se encontraba personal de la empresa coordinando las labores de rescate, hospitalización y traslado de lesionados y restos mortales. Añade que ese mismo día 23 de noviembre de 2010, la empresa coordinó y solventó toda la atención de urgencia que requerían los lesionados, sufragando en lo sucesivo, todos los gastos funerarios de las víctimas fatales, así como también los demás gastos de traslado, alojamiento y alimentación de los familiares que acompañaban a los lesionados en sus tratamientos de cuidados y rehabilitación, poniendo asimismo a disposición de los lesionados y familiares, tanto de éstos como de los difuntos, tratamiento psicológico dirigido por profesionales contratados especialmente para dichos efectos, todos íntegramente pagados por Tur Bus.

Que, la empresa Tur Bus además brindó asesoría gratuita a todas las víctimas del accidente o sus herederos, a fin de que pudiesen hacer efectivo el seguro obligatorio de accidentes personales y demás reembolsos, de acuerdo a las declaraciones de los lesionados o herederos, el valor del equipaje perdido.

Indica que su parte aun estando en la convicción de la absoluta ausencia de cualquier responsabilidad jurídica a su respecto, a partir de los primeros días del mes de diciembre de 2010, puso en marcha un trascendente programa de reparación monetaria a los lesionados o herederos de las víctimas, agregando que Tur Bus, aun teniendo la certeza que bajo ningún modo le correspondía asumir la responsabilidad en el accidente de autos, ha estado siempre consiente de que las consecuencias de este suceso han tenido un duro impacto en los lesionados y los familiares de los fallecidos,



y por ello, aun postergando la defensa de sus propios intereses, decidió acercarse a todos y cada uno de los lesionados y herederos de los fallecidos del accidente de autos, para ofrecerles voluntariamente un resarcimiento patrimonial.

Alega la inexistencia de un acto u omisión culpable por parte de la demandada y sus dependientes, y por ende la inexistencia de la responsabilidad extracontractual de la misma respecto del accidente de autos, toda vez que Tur Bus cumplió cabalmente con el estándar del debido cuidado exigido por la ley y la costumbre en su actividad comercial de transporte de pasajeros y no ejecutó, ni por sí ni por sus dependientes, acto u omisión alguna que configure el ilícito civil, careciendo por ende de responsabilidad por el accidente ocurrido.

Reprocha a su vez la inexistencia de la relación causal, por cuanto el accidente ocurrido el día 23 de noviembre de 2010, en la Ruta 78, no tiene como causa directa una acción u omisión por parte de Tur Bus, ni de sus dependientes, ya que para que se produjera el efecto del daño, fue esencial y determinante el hecho de que las barreras de contención no estaban en situación de cumplir, ni cumplieron con su función, cual era, la de contener a los vehículos que transitan por dicha ruta, ya que si las barreras hubiesen cumplido su cometido, dicho sistema de contención hubiera evitado que el bus traspasara el eje central y cruzara a la pista contraria, impactando al tracto camión y su semirremolque, de lo cual se puede concluir categóricamente que el vínculo causal entre una eventual acción u omisión de Tur Bus, o sus dependientes y el accidente provocado, se rompe toda vez que un elemento extrínseco, como lo son las barreras de la carretera, modifican el curso de los hechos, rompiendo el nexo causal entre la eventual acción u omisión y los daños.

Alega también la improcedencia e inexistencia de los perjuicios reclamados, específicamente en cuanto al lucro cesante demandado, al ser jurídicamente improcedente, por cuanto dicho ítem sólo puede existir para quienes han padecido materialmente el accidente, como víctima directa del mismo y por efecto causal reflejo ha dejado de percibir ingresos, lo que no acontece con los demandantes de autos, quienes no resultan ser ni víctimas del accidente de autos, ni herederos del Sr. Abarca Saavedra, no pudiendo en consecuencia sufrir lucro cesante, pues el accidente no le ha impedido percibir ingreso alguno. Que en relación a la inexistencia alegada respecto del lucro cesante, señala al efecto que los demandantes de autos no vivían a costa del Sr. Abarca, como sostienen en su demanda, sino que por el contrario, el chofer del bus siniestrado, con su salario corría con los gastos de vida de su cónyuge e hijo.

Sostiene a su vez la improcedencia e inexistencia del daño moral demandado por la contraria, ya que aquel solamente puede existir para quienes han padecido el accidente, en calidad de víctimas o sus herederos, no encontrándose los demandantes



de autos en dicha condición, al no haber sufrido ni presenciado el accidente, ni tampoco resultan ser los herederos de la víctima. En efecto, señala que el chofer fallecido tenía al momento de su muerte, cónyuge e hijos, por lo que los demandantes de autos, en su calidad de madre y hermano del chofer fallecido, carecen de derechos hereditarios y por ende de la titularidad para demandar perjuicios, conforme al orden de sucesión establecido en el artículo 988 y siguientes del Código Civil, disposición legal que a su vez establece un orden de prelación, de manera que la intervención de una o más personas pertenecientes a una categoría excluye a las comprendidas en las categorías siguientes, siendo en consecuencia la propia ley la que ha excluido la remota titularidad que le hubiere correspondido a la madre y hermano del Sr. Abarca.

Luego y en cuanto a la improcedencia del daño moral alegado, refiere que tal pretensión de la contraria resulta ser absolutamente injustificable, más aun cuando la evaluación de perjuicios que efectúan resulta ser superior a las de las otras víctimas que se han encontrado en semejante situación, sin que exista ningún fundamento razonable para sostener semejante conclusión, al escapar los montos demandados a toda racionalidad, lo que va en contravención de los más básicos principios del derecho de daños, por cuanto la indemnización no puede jamás ser ocasión de lucro para la víctima.

Deduce también la excepción de transacción, en virtud de la cual se desprende la inexistencia del daño demandado, ante la existencia de la referida transacción firmada con los herederos forzosos de la víctima con fecha 21 de noviembre de 2011, suscrita ante el Notario Público de San Antonio, don Francisco Javier Fuenzalida Rodríguez, por la empresa Tur Bus y doña Marcela del Pilar Román Vidal, en su calidad de cónyuge del chofer del bus, y con don José Mauricio Abarca Román, en su calidad de hijo del Sr. Abarca, quienes actuaron en dicho contrato en calidad de únicos herederos del chofer del autobús siniestrado, en virtud de lo cual los contratantes con objeto de poner término a la controversia habida entre ellos, y a fin de precaver eventuales litigios, y sin reconocer ningún tipo de responsabilidad de Tur Bus, acordaron el pago único a la cónyuge e hijo del chofer fallecido, por una suma de dinero correspondiente al monto de los perjuicios sufridos con ocasión del fallecimiento de don José Luis Abarca Saavedra, sean estos directos o indirectos, manifestados o no, por concepto de daño patrimonial y moral, sea su fuente contractual o extracontractual.

Interpone asimismo, la excepción de falta de legitimidad pasiva de la demandada, al no aplicase a su respecto la disposición contenida en el artículo 2320 del Código Civil, por cuanto no resulta efectivo que el autobús accidentado careciera de la mantención adecuada, y en caso, tampoco resulta efectivo que en las



dependencia de la empresa no se hubiera dado la adeudada mantención y servicios al vehículo siniestrado.

Expone que la mencionada disposición legal no resulta aplicable respecto de la demandada, por cuanto los empleados de Tur Bus no han cometido delito ni cuasidelito civil alguno, y en su caso, porque Tur Bus adoptó todas las medidas y providencias que le impone el deber de cuidado y vigilancia, siendo imposible establecer algún grado de culpa por parte de la demandada, ya que a pesar de haber tenido el máximo nivel de diligencia en la selección, preparación y capacitación del chofer fallecido, así como de los demás dependientes de la empresa, le fue imposible evitar el accidente de autos

A su turno, opone la excepción de falta de legitimidad pasiva de la demandada, por no encontrarse en la situación del artículo 174 de la Ley del Tránsito, al faltar un requisito básico para la aplicación del referido precepto legal, cual es que debe estar establecida la responsabilidad criminal o infraccional del conductor del bus, de lo cual se desprende que la demandada de autos no puede responder solidariamente mientras no se encuentre acreditada la responsabilidad del conductor del bus, y por ende carece de legitimación pasiva para ser demandada en autos en base a la mencionada norma legal. Agrega que en caso de acreditarse la responsabilidad del chofer del accidente de autos, los demandantes igualmente carecerían de todo derecho, ya que su pretensión importaría aprovecharse de la culpa del autor del daño.

Por tanto, previas citas legales, solicita al tribunal, tener por contestada la demandada de indemnización de perjuicios interpuesta, en los términos referidos, rechazándola en todas sus partes, con expresa condenación en costas;

SÉPTIMO: Que a fojas 110, la parte demandante evacua el trámite de la réplica, ratificando lo expuesto en su libelo, agregando los siguientes antecedentes:

Expone que su parte reitera los antecedentes que fueron señalados en la demanda, relativos a la falta e inadecuado mantenimiento del bus que se destinaba para el transporte de pasajeros, así como el mal estado de la máquina y sus neumáticos, presentando sus bandas de rodadura desgastadas en forma irregular y que por ende no cumplían con la normativa vigente, lo que a su vez provocó la vibración excesiva en el puente delantero, que originó una fractura de la rótula derecha de la dirección, por fatiga de material, provocando la pérdida de la dirección del móvil, el cual, desvió su trayectoria en diagonal hacia la izquierda de la vía.

Reitera asimismo que al bus de autos no se le realizaban las mantenciones preventivas, como afirma la contraria, ya que a la luz de los antecedentes, el bus sólo ingresaba a mantención cuando presentaba un desperfecto, registrándose en el año 2009 alrededor de 15 ingresos del mismo al taller, reportándose en las órdenes de



trabajo una vibración del tren delantero, situación que se repitió en dos oportunidades durante el año 2010, siendo la última de ellas el día 03 de octubre de 2010, desprendiéndose del análisis de las órdenes de trabajo del bus siniestrado, correspondientes a los años 2008, 2009 y 2010, que la empresa Tur Bus no contaba con un programa preventivo de mantenimiento adecuado a las características de su flota y de su servicio, no constando en dichas órdenes que la demandada efectuara los mantenimientos preventivos programados que refiere en su escrito de contestación, sino que, por el contrario, se trataba de un sistema de mantenimiento fundamentalmente correctivo, en que era por el chofer de cada bus y no por un programa estandarizado de mantención, que se determinaba el ingreso del vehículo al taller.

Sostiene que en lo concerniente a la vibración del bus a alta velocidad, observada por el mecánico Claudio Mendoza R. (6408), en OT 43000294374, de fecha 01 de octubre de 2010, consta que el vehículo ingresó al taller con solicitud de revisión de la dirección, apareciendo en dicha orden de trabajo “NOTA: DERIVAR ALINEACIÓN Y BALANCEO MAQ VIBRA EN VELOCIDAD”, mientras que en la OT 4300029480, de fecha 04 de octubre de 2010, aparece que el bus en cuestión ingresó nuevamente a taller con diagnóstico de alineación y balaceo, sin embargo en dicho documento sólo hay registro de que se efectuó la alineación del bus y no del balanceo, no existiendo constancias por lo demás que se hubiere revisado la hoja de vida del bus para efectuar un diagnóstico adecuado a la vibración en velocidad observada, agregando que en las OT del año 2008, hay 7 reportes de vibración en el tren delantero en velocidad, constando asimismo que el 19 de agosto de 2008, se registró el cambio de las barras de dirección y de convergencia, sin cambio de terminales. Que por su parte en el año 2010 existieron 26 reportes en OT de vibración en tren delantero y carga a la derecha.

Luego y en cuanto a la revisión técnica del bus indica que la contraria omite en su contestación que dicha revisión fue rechazada con fecha 29 de marzo de 2010, por faltas en ítem de inspección visual, frenos, holguras y medición de opacidad, agregando que de acuerdo al informe de antecedentes de vehículos usado, emitido con fecha 29 de septiembre de 2014, por la Empresa Autofact, el bus placa patente XL-1741-4, registra 17 revisiones técnicas desde junio de 2005, todas ellas en la Planta de Servicios Técnicos Motrices S.A., figurando con 4 rechazos, específicamente con fecha 17 de abril de 2008; 01 de octubre de 2008; 09 de abril de 2009 y 23 de marzo de 2010, haciendo presente que tanto el rechazo del 23 marzo de 2010 como el del 03 de octubre de 2008, registran faltas de “Holguras”, las que de acuerdo al Manual de Procedimientos e Interpretación de Resultados de Revisión Técnica, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, la revisión de “Holguras”, está



especialmente referida al estado de bandeja, barras, brazos, rótulas y amortiguadores de dirección.

Hace presente al efecto que con fecha 03 de octubre de 2008, se registró un rechazo por falta de holgura, y opacidad, figurando el mismo día el bus con aprobación, resultando curioso el cómo se superaron dichas fallas en la misma jornada, pese a lo cual en la OT del 03 de octubre de 2008, no hay registro de dicho rechazo de la revisión técnica del bus, ni figuran tareas asociadas a él, situación que se reitera con fecha 09 de abril de 2009, fecha en que se registró el rechazo de la revisión técnica del bus de autos por falta de inspección visual y frenos, no obstante lo cual el mismo día se obtuvo la aprobación de la citada revisión técnica, sin que dicho hecho figure en la OT 43000206721, del mismo día 09 de abril de 2009, observándose únicamente como tareas efectuadas el cambio de luces de retroceso, intermitentes y laterales, figurando como hora de ingreso al taller a las 14:22 y de salida a las 16:42 horas, por lo que su parte desconoce en qué momento se arreglaron los frenos, resultando aún más extraño ya que al día siguiente la máquina ingresó nuevamente al taller, específicamente a las 14:34 con nota máquina chocada -1048-siniestro, permaneciendo allí por días para diversas tareas, entre ellas el cambio de parabrisas, mientras que en las OT del 13 y 19 de abril de 2009, se registraron observaciones por fallas de frenos, lo que no se entiende ya que se supone que dichas fallas fueron corregidas al tiempo del rechazo de la revisión técnica y su posterior aprobación, ocurrida sólo 4 días antes del 13 de abril de 2009.

Que conforme a los antecedentes expuestos precedentemente, su parte concluye que las afirmaciones relativas a que el bus contaba con la revisión técnica vigente a la época de los hechos, no obstan a que el móvil presentara problemas mecánicos que fueron causa o contribuyeron al grave accidente de autos.

Luego y en cuanto a la aplicación de la legislación laboral, señala que su parte coincide con la contraria, ello en cuanto a que en el presente caso se deduce una acción civil de naturaleza extracontractual, no obstante lo cual, el hecho dañoso que motiva el presente juicio, se produjo por el incumplimiento de una serie de normativas laborales, referidas a la seguridad en la realización de la faena, no admitiendo duda que la demandada incumplió una obligación legal referida a la seguridad de sus trabajadores, obligación que es de orden público, por lo que su infracción por parte del empleador configura culpa contra la legalidad, según se señaló en la demanda.

En lo concerniente a la aplicación del artículo 169 de la Ley del Tránsito, indica que de los antecedentes de la demanda, queda meridianamente claro que el accidente de bus se produjo por falta e inadecuada mantención y defectos mecánicos, de los que sólo son responsables la empresa demandada, por lo que el referido



artículo 169 de la Ley del Tránsito, relativa a la responsabilidad del propietario del móvil, debe ser interpretada como un antecedente que funda su obligación legal de reparar los perjuicios causados.

En relación a la falta de legitimidad activa de los demandantes de autos, sostiene que tal aseveración resulta contrario a lo señalado por la doctrina y por la jurisprudencia nacional, más aun cuando en el caso sub-lite, resulta evidente que la madre y hermano del chofer José Luis Abarca Saavedra, tienen claramente un interés jurídico que debe ser protegido, quienes tienen acción de responsabilidad, toda vez que ésta les pertenece a todos los sujetos de derecho que sufren un perjuicio causado por un hecho ilícito, sea víctima directa o por repercusión del cuasidelito civil, agregando que los demandantes han solicitado en la especie que se les repare el daño moral propio, derivado de la muerte de su hijo y de su hermano, no existiendo en nuestro ordenamiento civil limitación alguna para solicitar que se indemnice el daño moral, siendo la propia jurisprudencia nacional que ha establecido tal aseveración en distintos fallos, agregando que en autos existe abundante prueba en cuanto a que los actores incurrieron en gastos a raíz de los hechos ilícitos que afectaron a su hijo y hermano, quienes por ende también sufrieron perjuicios extrapatrimoniales o daños morales.

En lo tocante al lucro cesante que se demanda en autos, indica que no resulta ser efectivo la improcedencia que alega la contraria en cuanto de dicha solicitud de reparación, la que carece de todo fundamento, reiterando al efecto que los demandantes de autos, son los titulares del derecho para demandar los perjuicios causados por la privación de los ingresos futuros sufridos por el trabajador fallecido, en su calidad de madre y hermano, lo que no dice relación directa con el contrato de trabajo de don José Luis, sino con la responsabilidad de la demandada en el fallecimiento del trabajador y el perjuicio directo referido a la pérdida de los ingresos. Asimismo, refiere que la alegación de la contraria, en cuanto a que no habría certidumbre acerca del hecho de percibir en el futuro los ingresos por el trabajador fallecido, no resulta ser efectivo, pues tanto la doctrina como jurisprudencia exige un grado de certidumbre que se desprende del estado normal de las cosas y la previsibilidad y no, como sostiene la contraria, de una certeza absoluta, ya que en tal caso, en ninguna situación se daría lugar al lucro cesante, ello sumado al hecho de que en la especie existe certeza respecto de la disminución de los ingresos, así como de que el trabajador no podrá seguir desempeñándose en su trabajo al haber fallecido en un accidente laboral, existiendo una relación de causalidad entre el accidente y la privación de los ingresos futuros, lo que permite dar por establecido el lucro cesante demandado, pues en condiciones normales el trabajador seguiría desarrollando su actividad percibiendo sus remuneraciones en forma normal.



Respecto a la prueba del daño moral alegada por la contraria, explica que tal aseveración no resulta ser del todo efectiva, por cuanto como han resuelto nuestros tribunales de justicia, la relación de parentesco hace presumir el daño moral, no obstante lo cual, su parte, en la etapa de prueba acreditará fehacientemente los perjuicios demandados.

Por tanto, solicita tener por evacuado el trámite de la réplica;

OCTAVO: Que a fojas 137, la parte demandada evacúa el trámite de la dúplica, reiterando y ratificando en todas sus partes lo expuesto en la contestación de la demanda, agregando asimismo los siguientes antecedentes:

Señala al respecto que no es efectivo que la causa que los demandantes esbozan para explicar el accidente de autos, diga relación con la falta de mantención del autobús, o por hechos de los dependientes de Tur Bus, más aun cuando la conclusión del informe de la SIAT de Carabineros desvirtúa completamente la tesis de los actores, por cuanto en la sección “Dinámica General del Accidente Investigado”, de dicho informe, relativo a los neumáticos, se expresa que los daños que presenta la rueda producto del impacto con el móvil (2), para el delantero izquierdo y respecto de todos los traseros concluye “Los daños presentes en el neumático son producto del impacto y posterior tracción, no presenta evidencias de fallas antes del impacto”. Luego el informe Técnico SIAT N° 724-A-2010 de Carabineros de Chile, establece como posibles causas basales del accidente, tres hipótesis: a) Desatención momentánea de la conducción; b) Conductor del bus sufrió una patología médica; y c) Conductor del bus con sus capacidades perceptivas, reactivas y sicomotoras disminuidas producto de la ingesta de fármacos, concluyendo que: “Participante (1), por algunas de las presunciones señaladas anteriormente, pierde el control del móvil y se desplaza con éste en proceso de ronco accediendo a la mediana, chocando con la barrera de contención y árboles existentes en el área, para luego ingresar a la calzada en sentido contrario del tránsito opuesto y colisionar con el móvil”.

En lo relativo a las vibraciones del tren delantero que invoca la contraria, refiere que no es efectivo que el autobús accidentado durante el período comprendo entre enero de 2008 al 23 de noviembre del mismo año, presentara fallas reiteradas en el sistema de dirección, ni tampoco es efectivo que presentara vibraciones perceptibles como se afirma en la réplica, agregando que los ajustes y alineación del bus corresponden a mantenciones regulares que se efectúan a todo automóvil, más aun cuando los buses de la demandada realizan un recorrido importante de kilómetros, siendo de ordinaria ocurrencia su alineación, de ahí que de acuerdo a la orden de trabajo OT 43000294840, de fecha 04 de octubre de 2010, menos de 2 meses antes del accidente, el taller especializado realizara la alineación, razón por la



cual el funcionario de Tur Bus, don Francisco Javier Reyes Moya (N° 6859), escribiera textualmente en la orden de trabajo el testimonio: “Se realizó alineación”.

Luego, afirma que tampoco es concordante la hipótesis de la contraria con los hechos del accidente, por cuanto las supuestas vibraciones en el tren delantero que acusa la demandante y que a su vez habrían cargado la máquina hacia el lado derecho, no es concordante con el hecho de que el bus perdió el control y se direccionó hacia el lado izquierdo.

En lo tocante a las mantenciones realizadas por Tur Bus, reitera que los ingresos a taller para revisiones periódicas demuestran el actuar diligente de la demandada, sea que se trate de mantenciones periódicas o correctivas, según sea el caso, añadiendo que su representada utilizó todos los medios posibles para conservar el autobús y detectar y evaluar posibles problemas a través del correspondiente sistema de reparación y mantenimiento instaurado por la empresa.

En cuanto las revisiones técnicas realizadas al bus siniestrado en autos, indica que su parte rechaza los hechos invocados por la contraria, en orden a cuestionar la calidad de las revisiones técnicas, y más aún, deslizar ciertas dudas sobre la legalidad de las revisiones técnicas realizadas al bus de autos, al tratarse de empresas privadas independientes, que actúan mediante una concesión que se encuentra regulada por el Decreto N° 156, sobre Revisiones Técnicas y la Autorización y Funcionamiento de las Plantas Revisoras, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, no guardando la planta de revisión técnica respectiva, ninguna relación con la demandada, reiterando que el bus en cuestión aprobó sin inconvenientes su última revisión técnica realizada el día 26 de agosto de 2010 y en su caso, añadiendo que los rechazos provisorios son de común ocurrencia y habitualmente por causas de omisiones menores, no pudiendo colegirse que dichos rechazos digan relación con el mal estado mecánico del vehículo.

Tratándose de la debida diligencia empleada por Tur Bus, reiteran lo dicho a su respecto en el escrito de contestación, siendo enfáticos en que la mantención mecánica del autobús satisface los estándares de diligencia y cuidado que las leyes vigentes y la costumbre exigen en el desarrollo de la actividad de transporte interurbano de pasajeros, no configurándose respecto de la demandada culpabilidad alguna, sin que tampoco sea efectivo que su mandante haya incumplido las normas laborales, sanitarias y ambientales que alega la contraria, acusaciones que no tendrían sustento legal alguno.

En cuanto a la excepción de falta de legitimidad pasiva de la demandada por no encontrarse en la situación del artículo 174 de la Ley de Tránsito, señala que la parte demandante no ha controvertido el hecho en que se funda dicha excepción, reiterando que los demandantes carecerían de todo derecho por cuanto su pretensión



importaría aprovecharse de la culpa del autor del daño, al estarse reclamando una indemnización de perjuicios que se originó en el actuar negligente de su hijo y hermano, según corresponda, omitiéndose en consecuencia un requisito esencial para poder invocar la responsabilidad estricta establecida en el citado artículo 174 de la ley del Tránsito.

En relación a la excepción de falta de legitimación activa deducida por su parte, señala que si bien es cierto que el hecho de la muerte puede provocar sufrimiento cierto y profundo en familiares y amigos, también es cierto que no todo dolor puede ser indemnizable, de ahí que el propio derecho establezca los límites de la titularidad de dicha acción, por lo que al existir cónyuge e hijo del Sr. Abarca, éstos han extinguido todo grado posterior al de ellos, como es el grado que invocan los actores (madre y hermano), careciendo así de cualquier titularidad para demandar indemnización de perjuicios.

En lo concerniente al lucro cesante demandado así como la improcedencia e inexistencia alegada por su parte, sostiene que la contraria no ha controvertido lo afirmado en la contestación, agregando que no siendo los demandantes víctimas ni herederos de la víctima del accidente ocurrido, no han podido sufrir lucro cesante alguno, ni pueden demandarlo en nombre y en lugar de alguien.

En cuanto a la improcedencia e inexistencia del daño moral invocado por su parte en el escrito de contestación, agrega que no es efectivo que dicho daño no deba ser probado, conforme lo sostiene la demandante en su réplica.

Por tanto, solicita tener por evacuado el traslado de la réplica;

NOVENO: Que a fojas 158, el tribunal llamó a las partes a conciliación, la que no se produjo;

DÉCIMO: Que a fojas 160, se recibió la causa a prueba, resolución notificada a las partes a fojas 162;

UNDÉCIMO: Que, a fin de acreditar los fundamentos de su acción, la parte demandante rindió la prueba instrumental que se individualiza a continuación:

1.- A fojas 1, certificado de nacimiento de don Francisco Eduardo Abarca Saavedra, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación, con fecha 01 de septiembre de 2014;

2.- A fojas 2, certificado de nacimiento de don José Luis Abarca Saavedra, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación, con fecha 01 de septiembre de 2014;

3.- A fojas 3, certificado de defunción de don José Luis Abarca Saavedra, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación, con fecha 01 de septiembre de 2014;



4.- A fojas 4 a 5 vta., copia autorizada de escritura pública de 15 de junio de 2012, de la Notaría de San Antonio de Francisco Javier Fuenzalida Rodríguez, Repertorio N° 1671, mandato judicial otorgado por doña Bernardita de Las Mercedes Saavedra Arriagada y don Francisco Eduardo Abarca Saavedra a Edgardo Reinoso Lundstedt y otros;

5.- Guardado en la custodia del Tribunal bajo el N° 6278-16, carpeta de investigación causa Ruc 1001089148-0, seguida ante la Fiscalía Local de Talagante, compuesta por 18 Tomos;

6.- Guardado en la custodia del Tribunal bajo el N° 6279-16, informe final de asistencia técnica “Peritaje Técnico del Bus Accidentado en la Localidad El Monte, Talagante, Santiago”, emitido por la Universidad Técnica Federico Santa María, de fecha 20 de marzo de 2012;

7.- A fojas 497 a 504, copia simple de acta de audiencia de formalización efectuada ante el Tribunal de Garantía de Talagante, en causa Rit 7697-2010, de fecha 22 de noviembre de 2013;

8.- A fojas 505 a 515, copia simple de acta de suspensión condicional del procedimiento emanada del 6° Juzgado de Garantía de Santiago, en causa Rit 3427-2014, de fecha 02 de septiembre de 2015;

9.- A fojas 516 a 519, copia simple de sentencia dictada por la Décima Sala de la Ilustrísima Corte de Apelaciones de Santiago, de fecha 01 de octubre de 2015, en causa Rol N° 2682-2015, Reforma Penal.

10.- A fojas 525 a 532, copia simple de informe emitido por la Empresa Autofact, relativo al vehículo placa patente XL-1741, de fecha 05 de septiembre de 2016;

11.-A fojas 538 a 576, informe Técnico Pericial, emitido por don Sergio Jiménez Bustos, de fecha 07 de septiembre de 2011;

12.- A fojas 579 a 585, informe psicológico emitido por la psicóloga Alejandra Reyes López, respecto de don Francisco Eduardo Abarca Saavedra, de fecha junio de 2016;

13.- A fojas 588 a 594, informe psicológico emitido por la psicóloga Alejandra Reyes López, respecto de doña Bernardita de Las Mercedes Saavedra Arriagada, de fecha junio de 2016;

14.- A fojas 597, copia simple de orden de trabajo N° 43000294374, de fecha 01 de octubre de 2010;

15.- A fojas 598, copia simple de orden de trabajo N° 430002948404, de fecha 04 de octubre de 2010;



16.- A fojas 601 a 617, copia simple de Informe Técnico Mantenciones Realizadas a Bus Patente XL-1741, emitido por don Gabriel González Portus y don Manuel Silva Zamora;

17.- A fojas 618 a 631, copia simple de presentación efectuada por los abogados Jorge Ríos Ibacache y doña María Isabel Foncea Flores, en calidad de querellantes, ante la Fiscalía Local de Talagante, de fecha 24 de octubre de 2014;

18.- A fojas 638 a 640, copia simple de declaración efectuada por don Marcos Danilo González Cifuentes, ante la Fiscalía Local de Talagante, de fecha 20 de diciembre de 2010;

19.- A fojas 644, copia simple de Informe Médico Legal N° 4510/2011, de fecha 21 de diciembre de 2011, suscrito por la Dra. Gladys Brunetto Mier, Otorrino Laringóloga Forense del servicio Médico Legal;

20.- A fojas 646 a 647, certificado de inscripción y anotaciones vigentes en el Registro de Vehículos Motorizados, del vehículo placa patente XL-1741-4;

DUODÉCIMO: Que además, rindió prueba testimonial, compareciendo a fojas 832, doña **Alejandra Corina Reyes López**, C.I. N° 9.817.092-8, quien previa y legalmente juramentada e interrogada, expuso en cuanto al sexto punto de prueba de la interlocutoria de fojas 160, que considera que ambos demandantes sufrieron daño moral, el que desde un punto de vista psicológico está constituido tanto por lesiones como por secuelas que afectan el normal funcionamiento psico-emocional, alterando su vida cotidiana y su proyecto vital, incorporando en ello la presencia de trastornos del ánimo, que aparecen desde el momento de la muerte de su familiar, producto del accidente de autos, los que se han mantenido hasta la fecha de la evaluación psicológica.

Hace presente al efecto que la mencionada evaluación psicológica contempla una evaluación de estructura y una evolución de personalidad, pudiendo decir que respecto de la Sra. Bernardita, observó la presencia de un trastorno depresivo mayor severo recurrente de características mixtas, caracterizado por la profunda lesión de la vitalidad con ideación suicida y de muerte recurrente, además de síntomas angustiosos altamente habilitantes, que no le permiten hacer una vida autónoma y que afectan todas las dimensiones del funcionamiento psicológico, trastorno que deviene de un primer trastorno por stress post traumático, el que aparece en el tiempo inmediato de la pérdida de su hijo mayor en el accidente de Tur Bus ocurrido en el mes de noviembre de 2010, trastorno que dada la gravedad de los síntomas, las condiciones públicas asociadas al accidente, así como el extenso juicio ligado al mismo, constituyen un proceso patológico que en términos de trastorno del ánimo, posibilita que aparezca un trastorno adaptativo que posteriormente se transforma en el trastorno depresivo antes citado. Expone asimismo que la evaluación indica también



que la estructura de personalidad de la señora Bernardita, tiene una organización altamente adaptativa y que sana con mecanismos de defensa evolucionados, identidad integrada y conservación de juicio de realidad, lo que desde el punto de vista psicológico descarta la posibilidad de que el trastorno presentado actualmente se deba a una patología previa. En cuanto al mismo punto, indica que la muerte del hijo mayor de la demandante, no sólo afecta el funcionamiento emocional y anímico, sino también el proyecto de vida, en el entendido de que ésta era una familia muy pequeña con vínculos muy estrechos y que fue fracturada en su dinámica y en su proyección, lo que con el pasar del tiempo constituye el daño psicológico.

En cuanto a don Francisco, refiere que la evaluación realizada indica desde el punto de vista de la psicopatología, la presencia de un trastorno depresivo mayor moderado, recurrente, con características mixtas, el que incorpora síntomas depresivos desvitalizados, así como de tipo angustioso, altamente invasivos de la vivencia psíquica, trastorno que deviene de un primer trastorno por stress post traumático, que se transforma en un trastorno adaptativo y que dadas las características de duelo patológico, las que se relacionan con el tipo de pérdida por la muerte sufrida en el accidente de autos, de su hermano mayor, así como por el extenso juicio y las características públicas que dicho accidente ha revestido, posibilita que se transforme en el trastorno depresivo antes citado. Explica que la evolución de estructura de personalidad realizada a don Francisco, indica una organización altamente adaptativa y tendiente a lo sano, con mecanismos de defensa evolucionados, identidad integrada y conservación del juicio de realidad, lo que desde el punto de vista psicológico descarta que el trastorno actual se deba a una patología de base, existiendo una relación causal directa entre el accidente y la muerte de su hermano y los trastornos del ánimo identificado, lo que a su vez constituye el daño psicológico identificado en la evolución.

Informa asimismo que lo declarado precedentemente lo sabe por ser psicóloga de profesión, con especialidad en psicología clínica y de peritaje forense con más de 25 años de ejercicio profesional, habiendo recibido en su consulta a don Francisco y la Sra. Bernardita, quienes acudieron solicitando atención sicoterapéutica dado el malestar emocional que vivenciaban, habiéndose efectuado en dicho proceso un psicodiagnóstico, consistente en la evaluación de clínica de la psicología basada en el manual D.S.M.5, el que regula y estandariza los procesos de diagnósticos y cuyo contenido se extrae de la observación clínica, así como de una entrevista semiestructurada especialmente dirigida a la observación de síntomas, aplicándose asimismo el test de Rorschard el que tiene una validez y confiabilidad de 0.8 para evaluar la estructura de personalidad y síntomas asociados a trastornos de ánimo.



Repreguntada la testigo, responde que el diagnóstico y conclusiones respecto al estado psico-emocional de los demandantes, fue plasmado en los informes que se encuentran acompañados a fojas 586 y 595 del cuaderno principal tramitado ante el Tribunal exhortante, los que se tuvieron por acompañados por resolución de fojas 664 de fecha 13 de octubre de 2016, correspondiendo a dos informes psicológicos de los demandantes de autos, los cuales le fueron exhibidos, manifestando la testigo reconocer su firma así como las conclusiones en ellos plasmadas, las que ratifica.

Responde a su vez, en cuanto a los grados de fiabilidad de los instrumentos o test psicológicos utilizados en su evaluación y diagnóstico de los demandantes, y específicamente en cuanto al test de Rorschard, que se trata de un test que tiene una validez y confiabilidad de 0.8, lo que lo transforma en un instrumento altamente confiable respecto de la observación de la estructura de la personalidad y los síntomas asociados a los trastornos del ánimo, mientras que el D.S.M 5, es una versión actualizada en el 2013 del Manual de Diagnóstico de Trastorno de Ánimo, que regula y estandariza el quehacer de todos los profesionales de la salud mental, siendo el único referente mundial validado para categorizar y diagnosticar trastornos del ánimo.

Refiere asimismo que el diagnóstico de los demandantes, indica la pertinencia y necesidad de tratamiento sicoterapéutico y farmacológico especializado, diagnósticos en el que por lo demás, no se identifican patologías de base previas, sino que identificándose una relación directa y causal entre el accidente mencionado y la aparición de patología de ánimo, el que con el correr del tiempo y dada la gravedad de los síntomas, así como del contexto judicial, se transforma en la patología del ánimo grave antes mencionada, la que se mantiene hasta el día de hoy.

Contrainterrogada la testigo, refiere que conoce a los demandantes de autos en el contexto de la solicitud de psico-terapia, solicitada por ellos en el año 2016, agregando que las sesiones destinadas al psico-diagnóstico, fueron dos en el caso de la Sra. Bernardita, las que se dan en un contexto psico-terapéutico mayor de 10 sesiones, mientras que en el caso de don Francisco, las sesiones destinadas a dicho efecto fueron dos, las que se dan en un contexto psico-terapéutico de 8 sesiones, señalando además que por los informes acompañados a los presentes autos no recibió remuneración alguna, por cuanto las personas pagan sus respectivas sesiones de psico-terapia.

Acto seguido, comparece a fojas 840 y siguientes, doña **Tania Lyset Carreño González**, C.I. N° 15.088.121-8, quien previa y legalmente juramentada e interrogada, expuso en cuanto al sexto punto de prueba de la interlocutoria de fojas 160, ser amiga del fallecido José Luis Abarca Saavedra, con quien trabajó muchos años en una Ferretería, antes de que se cambiara de trabajo.



Refiere que cuando era amiga de José Luis, éste visitaba su casa y luego se iba a la casa de su hermano, con su mamá también, quien siempre decía que llevaba a su mamá al doctor y que viajaba con su hermano, siendo súper unidos los tres, agregando que ahora que José Luis no está, Francisco ya no es el mismo de antes, además de verse poco, mientras que a la Sra. Bernardita, su tristeza se le nota de lejos, no pudiendo ambos demandantes superar la pérdida de su familiar directo. Refiere que al conversar con la Sra. Bernardita, es bien poco lo que se le puede hablar de su hijo aún, ya que no es capaz de contener las lágrimas, mientras que Francisco baja la mirada, no habiendo respuestas, persona que después del accidente cambió rotundamente, dejando de ser ese hermano alegre al igual que su hermano, agregando que al ser madre supone que la madre de José Luis jamás podrá superar la pérdida de su hijo.

Repreguntada la testigo, señala tener conocimiento del accidente de autos, ya que todo San Antonio fue afectado, al ser toda gente de dicha ciudad, ubicando a los demandantes como vecinos, a Francisco al menos, mientras que a la Sra. Bernardita la conoció, ya que siempre iba a visitar a su hijo José Luis cuando trabajan juntos en la Ferretería, teniendo noción de la relación de los demandantes con su hijo y hermano, siendo los tres muy unidos, a pesar de tener familias formadas, estando los hijos siempre pendientes de su madre. Agrega que con la muerte de José Luis, los demandantes se vieron muy afectados emocional y psicológicamente, no volviendo a ser los mismos, conforme antes se dijo, habiendo observado dichos cambios, ya que actualmente no es posible mantener un dialogo con la Señora Bernardita, quien llora siempre por cuanto todo le recuerda a su hijo, ocurriendo lo mismo con Francisco, quien únicamente se limita a saludar y a preguntar si ha ido a ver a su hermano al Cementerio Parque y nada más.

Acto seguido, comparece a fojas 845 y siguientes, don **Omar Esteban Arce Quiroz**, C.I. N° 14.577.274-5, quien previa y legalmente juramentado e interrogado, expuso en cuanto al sexto punto de prueba de la interlocutoria de fojas 160, que las consecuencias que ha sufrido Francisco Abarca, es que su salud se ha visto dañada, lo que sabe por conversaciones que ha tenido con él, habiéndole comentado que tiene enfermedades como diabetes, poca concentración en el trabajo, además de haber estado más de 2 años sin trabajo, a raíz de lo mismo, agregando que los hermanos Francisco y José Abarca eran muy unidos, por lo que la muerte de José Luis lo afectó enormemente. Expone asimismo haber trabajado en una ferretería durante más de 6 años con el fallecido hermano de Francisco, quien era llamado por José Luis para jugar a la pelota, cuando les faltaba un jugador, estando ambos hijos preocupados de su madre Bernarda, que es una persona mayor, partidos a los que desde la muerte de su hermano el demandante no acepta concurrir, ya que no tiene ánimo para ello, y



porque debe cuidar a su madre quien tampoco tiene ánimo, además de no querer comer ni levantarse.

Expone que el cambio en Francisco ha sido muy evidente, ya que está súper delgado, además de desmotivado, habiendo perdido la alegría que antes tenía, mientras que tratándose de su mamá, refiere que aquella también ha adelgazado mucho, quien todavía sueña con su hijo José Luis, y que resulta mayormente afectada cada vez que se cumple un año de la muerte de su hijo, llorando sin que exista forma de consolarla, todo lo cual le consta por los dichos de Francisco, de quien es vecino, así como por el hecho de haber conocido a José Luis, con quien trabajó por muchos años.

Repreguntado el testigo en cuanto al conocimiento que tiene del accidente de autos, señala que José Luis falleció mientras manejaba un bus Tur Bus, el cual iba en una recta con buena visibilidad, pero que por una falla se atravesó de pista chocando con un camión que venía en sentido contrario, por la pista contraria, accidente que ocurrió hace como 9 años a la fecha, aunque no recuerda la fecha exacta, agregando que a José Luis le gustaba su nuevo trabajo de chofer, ya que había aumentado su sueldo, no obstante lo cual siempre reclamaba porque le pasaban una máquina a cargo que tenía problemas de freno, recibiendo como respuesta que ante dichos reclamos, que no había tiempo para mandarla a mantención, habiéndosele entregado otra máquina, la cual igual tenía problema con la caja de cambios, los que no entraban, y fue así como le pasaron varias máquinas, todas con problemas, teniendo que llegar por las mañanas y salir en la máquina que estaba disponible, de ahí que cree que el accidente de autos ocurrió por una falla de la máquina.

Asimismo, el testigo refiere que la muerte de José Luis afectó psicológicamente a los demandantes de autos, ya que se trataba del hijo mayor de la Sra. Bernardita, su regalón, quien llora cada vez que se le nombra a su hijo, recordándolo con mucho afecto, además de estar en constante tratamiento médico para poder dormir y para ayudarle con el apetito, mientras que respecto de Francisco, era su mejor amigo y único hermano, con quien compartía en muchas ocasiones, habiendo cambiado su estado de ánimo, sin tener la fuerza para superar la gran falta que le hace su hermano, no logrando tener la vida que tenía antes de dicho deceso, ello sumado a la diabetes que lo mantiene más afectado, daños que a su juicio son exclusivamente causados por el fallecimiento de su hijo y hermano, respectivamente.

Acto seguido, comparece a fojas 989 y siguiente, don **Mario Antonio González Sánchez**, C.I. N° 5.774.703-K, quien previa y legalmente juramentado e interrogado, expuso en cuanto al primer punto de prueba de la interlocutoria de fojas 160, que el accidente de autos se produjo mientras se dirigía el bus desde San Antonio a Santiago, pasada la línea del pesaje, a una velocidad aproximada de 80



Km/hr., momento en que el vehículo sale bruscamente de la vía girando en un ángulo cerrado, para cruzar la zona de barrera, impactándose con un camión que venía en sentido contrario, hecho del cual tiene conocimiento por los dichos de los testigos que iban en el bus, quienes a su vez relataron la situación, y por haber tomado en cuenta la trayectoria de desplazamiento.

Repreguntado el testigo, indica haber tomado conocimiento de las causas por las cuales se produjo el accidente de autos, en razón de haber efectuado un estudio mecánico detallado de los sistemas de que constaba el vehículo accidentado, así como de las partes y piezas dañadas, a las que se le hizo un estudio hasta lograr obtener las causas, habiéndose encontrado como causa del mismo una rótula que se cortó por estado de fatiga, lo que a su vez explica porqué el bus quedó indireccionado, quedando las ruedas independientes sin poder el chofer recuperarlo, agregando que el rol o participación en el mencionado estudio, se debe a la designación efectuada por la Universidad Santa María para la investigación, con labores de montaje y desmontaje, así como para el estudio de sus piezas, siendo técnico universitario en mecánica automotriz e ingeniero en prevención de riesgos.

Luego, se le exhibió al testigo el documento denominado Informe Final de Asistencia Técnica “Peritaje Técnico del Bus Accidentado en la Localidad El Monte, Talagante Santiago”, acompañado por el demandante a fojas 34 del exhorto, que a su vez rola a fojas 492 del cuaderno principal, reconociendo el testigo dicho documento como el informe aludido en su declaración, ratificando al efecto su firma así como sus conclusiones.

Agrega a su declaración que la rótula a la que se hace referencia en el citado informe, se cortó por falta de mantención, ya que llegando cierto nivel de mantención, hay que cambiarla.

Contrainterrogado el testigo, refiere haber estudiado las órdenes de trabajo del bus siniestrado, así como el manual del fabricante, agregando que a la rótula aludida en su declaración, se le hicieron análisis inspectivo, observando el tipo de corte que tenía, así como pruebas mecánicas, aunque participó únicamente en el análisis inspectivo, ya que el resto de las pruebas las realizó un colega en laboratorio.

En cuanto al segundo punto de prueba, el testigo manifiesta que el bus se apreciaba que tenía carencias de mantención en términos generales, neumáticos, sistema de dirección, suspensión, observándose que no estaban hechos los controles post mantención, sumado a los relatos de los testigos, que señalan que habían momentos en que el bus entraba en absoluta vibración durante su desplazamiento, habiendo visto las órdenes de trabajo, aunque no recuerda su contenido ni las fechas, viendo asimismo los análisis de aceite.



Contrainterrogado el testigo, indica que la falta de mantención del bus o mantención deficitaria es la causa de la rotura de la rótula del terminal derecho de la máquina, que a su vez el informe de la UTFSM determinó como causa del accidente.

Acto seguido, comparece a fojas 992 y siguientes, don **Eugenio Patricio Espinoza Ledezma**, C.I. N° 7.463.021-9, quien previa y legalmente juramentado e interrogado, expuso en cuanto al primer punto de prueba de la interlocutoria de fojas 160, haber asistido al lugar del accidente de autos para hacer un peritaje, indicando al efecto que el mencionado accidente fue una colisión de un bus que se salió de su pista de circulación y chocó contra un camión, lo que sabe al haber visto los daños generados en el bus, así como en el lugar, las marcas donde ocurrió el accidente. Agrega que la pericia que alude en su declaración fue un trabajo que se encargó a la Universidad Técnica Federico San María, lo que generó un equipo que actuó a través de US.CL, empresa asociada a la Universidad, habiendo formado parte del mencionado equipo. Agrega que los aspectos técnicos se encuentran consignados en el informe respectivo, y que el accidente en cuestión ocurrió en la localidad El Monte, en la Ruta 78, cerca de Talagante, aunque no recuerda bien si fue en el año 2014 o 2015.

Repreguntado el testigo, señala ser docente de la Universidad Técnica Federico Santa María, en la carrera de mecánica automotriz, mientras que su rol en el peritaje a que ha hecho referencia en su declaración fue el de técnico especialista en mecánica.

Que en cuanto al referido peritaje, señala que en aquel se determinó la causa por la cual el bus Tur Bus salió de su pista de circulación chocando contra un camión que venía por la pista contraria, consiste en la rotura de un órgano de la dirección, específicamente de una rótula, informe que a su vez le es exhibido bajo la denominación Informe final de asistencia técnica “peritaje Técnico del Bus accidentado en la localidad El Monte, Talagante, Santiago”, acompañado por la demandante a fojas 34 del exhorto y a fojas 492 del cuaderno principal, reconociéndolo el testigo como tal, con la única diferencia que dice Chile y no Santiago, ratificando su firma así como sus conclusiones.

Contrainterrogado el testigo, indica que para redactar el citado informe no se partió de un hipótesis base, sino que de los restos del bus accidentado, luego de lo cual se formularon varias hipótesis que pudieron haber provocado el descontrol de la trayectoria del bus, habiéndose efectuado pruebas o análisis para determinar la rotura del órgano señalado, todo lo cual se encuentra contenido en el mencionado informe.

Acto seguido, comparece a fojas 944 y siguientes don **Carlos Andrés Baldi González**, C.I. N° 15.468.918-4, quien previa y legalmente juramentado e interrogado, expuso en cuanto al primer punto de prueba de la interlocutoria de fojas



160, que como integrante del grupo de trabajo en el peritaje, según su análisis, el accidente se debió a la fatiga de material de un perno que conecta la rótula con la barra de dirección del autobús, por lo que al romperse dicha conexión el vehículo pierde la gobernabilidad y cruza el eje de la calzada, encontrándose con un camión que venía desde Santiago a San Antonio, causando el accidente y la muerte de 23 personas.

Repreguntado el testigo en cuanto a su profesión u oficio, así como el rol que le correspondió dentro del equipo de trabajo referido, responde ser ingeniero civil mecánico y que su rol en dicho peritaje fue el verificar los estados de los mecanismos del bus, además de participar en el montaje y desmontaje de componentes y el análisis final del documento entregado, agregando que dicho informe fue evacuado a solicitud de la Fiscalía de El Monte, quien se contactó con la Universidad Técnica Federico Santa María, estando Claudio Olguín, encargado de la parte administrativa.

Luego y en cuanto al rol que cumple el sistema de dirección en un vehículo, y en específico la rótula dentro de dicho sistema, señala que el sistema de dirección es el que le da gobernabilidad al bus completo, lo que está directamente conectado con el volante que tiene el chofer, sistema que a su vez se conecta a la barra de dirección y consecuentemente dicha barra hace girar los neumáticos delanteros mediante la conexión con la rótula, determinando la dirección hacia dónde va el vehículo.

En relación a la determinación de la causa que originó el accidente de autos, el testigo responde que aquella fue determinada, ello en cuanto al entrar en un proceso de fatiga de material, el perno, debido a las vibraciones irregulares del vehículo, no cumplió su vida útil, lo que desembocó en la fractura de éste, que conllevó a la falta de gobernabilidad del móvil, explicando que dicho proceso de fatiga de material se produce respecto de cualquier pieza mecánica a través de los años, pero que dicho componente, debido a la vibración excesiva, aceleró su proceso, vibración que a su vez se debió a problemas en las suspensiones y amortiguaciones del vehículo, lo que se aprecia debido al desgaste irregular del neumático del bus.

Refiere que los problemas en los sistemas de suspensión, amortiguación y neumáticos observados en el bus siniestrado, tienen que ver absolutamente con la falta de mantención de dichos componentes, que hace que el vehículo no pueda desempeñarse eficientemente, provocando las vibraciones anormales que causaron la fatiga del material.

Asimismo, al testigo se le exhibe el denominado “Informe Final de Asistencia Técnica Peritaje técnico del bus accidentado en la Localidad El Monte, Talagante Chile”, acompañado en el exhorto a fojas 34 y a fojas 492 del cuaderno principal, reconociendo que dicho informe es al que ha hecho referencia en su declaración, ratificando su firma puesta en él, así como sus conclusiones.



Contrainterrogado el testigo, indica haberse revisado documentación del bus siniestrado, específicamente algunas órdenes de trabajo entregadas por Tur Bus a solicitud del Fiscal, además de haberse revisado las revisiones técnicas del bus, aunque no recuerda cuál era el estado de la última revisión técnica.

Luego, en cuanto al tipo de análisis o pruebas que se realizaron a los neumáticos del bus, indica haber medido las profundidades de la banda de rodadura, así como el estado de dichas bandas y las pestañas del neumático, el corte que tenía uno de los neumáticos para analizar si ese corte se hizo antes o después de la pérdida de gobernabilidad del equipo, habiendo él participado en la medición de profundidades de la banda de rodadura.

En cuanto al segundo punto de prueba, señala que según las órdenes de trabajo, se desarrollaban dichas actividades, pero que analizando los neumáticos claramente había deficiencias en la mantención, aunque no recuerda fechas.

Repreguntado el testigo, en cuanto a si el desgaste observado en los neumáticos del bus tuvo incidencia o relación con la rotura de la rótula que se determinó como causa del accidente de autos, señala que el desgaste de los neumáticos es una evidencia del problema que había en las suspensiones y en la amortiguación, lo que conllevó a la fatiga y fractura del perno del bus, añadiendo que al bus si bien se le efectuaban mantenciones preventivas, según se desprende de las órdenes de trabajo revisadas, ellas no eran realizadas de manera eficiente.

Acto seguido, comparece fojas 997 y siguientes, don **Walter Ottwin Adrián Lemus**, C.I. N° 8.873.568-4, quien previa y legalmente juramentado e interrogado, expuso en cuanto al primer punto de prueba de la interlocutoria de fojas 160, que la Universidad Técnica Federico Santa María, informó que el conductor de un bus Tur Bus, mientras iba a Santiago, perdió el control del vehículo, el que pasó el bandejón central impactando de frente a un camión de la empresa Yemita, siendo su objetivo el determinar las causas del citado accidente, agregando ser técnico universitario en mecánica automotriz, habiendo sido escogido debido al hecho de haber trabajado en Kauffman, en el mantenimiento de los vehículos Mercedes Benz, correspondiéndole la labor de inspeccionar las partes y piezas del bus en su desmontaje para después pasarlas a un equipo que las analizaba.

En cuanto a la causa del accidente, señala que después de inspeccionar muchos elementos de los sistemas de dirección, suspensión y frenos, fue posible determinar la causa del accidente de autos, agregando que en dicho proceso de evaluación de los mencionados componentes se encontraron varias irregularidades como en los neumáticos y en menor grado, en los sistemas de frenos, así como la ausencia en los registros de mantenimiento del bus, afirmando que lo que determinó



la falla catastrófica, según varios análisis mecánicos a nivel de laboratorio, fue la rótula de dirección derecha.

Repreguntado el testigo en cuanto al rol que cumple el sistema de dirección de un vehículo y en específico la rótula de dirección, responde que cuando un neumático va rotando y se encuentra deteriorado en su rotación, genera fuerzas centrífugas no regulares, lo que provoca vibración del neumático, por lo que como las ruedas delanteras se articulan por el sistema de dirección, éstas son movidas por una barra la cual en su extremo tiene una rótula que es la articulación entre el sistema rígido y el sistema móvil. Que producto de la alta vibración del neumático, lo que ocurrió por largo tiempo, el material de la rótula se fue debilitando, y como la vibración continuaba, llegó el momento en que se quebró. Agrega que al acontecer la rotura, la rueda de dirección queda suelta, pero que la del otro extremo aún está articulada al sistema de dirección. No obstante, con dicho problema la dirección se pone hipersensible en su articulación provocando el no control del sistema, siendo esa la causa del accidente de autos.

Asimismo, al testigo se le exhibe el documento denominado Informe Final de Asistencia Técnica “Peritaje Técnico del Bus Accidentado en la Localidad El Monte, Talagante Chile”, acompañado en el exhorto a fojas 34 y a fojas 492 del cuaderno principal, reconociendo que dicho informe es al que ha hecho referencia en su declaración, ratificando su firma puesta en él, así como sus conclusiones.

Contrainterrogado el testigo en cuanto a la hipótesis de la cual partió el citado peritaje, responde que se partió del comportamiento erróneo en la trayectoria del bus en tan poca distancia.

Luego y en cuanto a los ensayos o recreaciones que se realizaron para determinar la magnitud y/o extensión de los daños, el testigo responde que de los elementos inspeccionados se descubrió que la rótula delantera derecha estaba fisurada por un corte que se conoce como “barrido de playa”, aunque dicho ensayo lo realizaron otras personas del equipo.

Finalmente, contrainterrogado en cuanto a la documentación revisada relativa al mantenimiento del bus, para llegar a sus conclusiones, el testigo manifiesta que se solicitó a la Fiscalía todos los registros de mantenimiento del bus, de un año hacia atrás a la fecha, apareciendo en algunos mantenimientos un tiempo registrado de minutos, además de haber ausencia de mantenimiento al tren de roja, y de constantes fallas del bus en otras áreas menores, como aire acondicionado y sistema eléctrico.

En cuanto al segundo punto de prueba, indica que los neumáticos son el reflejo del estado mecánico de una unidad automotriz, en donde es posible visualizar los problemas en dirección, suspensión y frenos, bastando con mirar el mal estado de los neumáticos para determinar que un vehículo no circule en ruta. Agrega que



apreció todos los neumáticos con desgaste irregular, incluso con ausencia de la banda de rodadura en algunos sectores de un neumático, en específico en el neumático trasero derecho interior, de lo que deduce que los neumáticos fueron cambiados de posiciones, por lo que nunca debería haber rodado con el estado de esos neumáticos. Añade a su declaración que los neumáticos deformados, indistintamente generan vibraciones de varias decenas de kilos, lo que provoca el deterioro de otros elementos de la unidad automotriz.

Repreguntado el testigo, en cuanto a si el bus de autos presentaba problemas de vibraciones, y si ellas tuvieron que ver con la causa del accidente, el testigo señala que las vibraciones con el tiempo causan algún problema en el tren de rodaje, sea delantero o trasero, agregando que según la declaración de sobrevivientes y pasajeros, el bus vibraba mucho en su andar, por lo que en una alta probabilidad sí tuvieron que ver con la causa del accidente.

Contrainterrogado el deponente, refiere no haber estudiado la revisión técnica del bus de autos, como documento legal, pero sí las pautas de mantenimiento llevadas por la empresa demandada, en donde el conductor expresa los constantes problemas del bus accidentado, mencionando vibraciones al andar, situación que no fue solucionada.

Acto seguido, comparece a fojas 1000 y siguientes, don **Claudio Andrés Olgún Bermúdez**, C.I. N° 9.410.955-K, quien previa y legalmente juramentado e interrogado, expuso en cuanto al primer punto de prueba de la interlocutoria de fojas 160, que se le informó del accidente de autos, debido a un peritaje que fue solicitado por la Fiscalía de Talagante, en el que el Fiscal Tapia le solicitó un peritaje a través de la Universidad Técnica Federico Santa María, en relación al accidente del bus Tur Bus, acaecido en noviembre del año 2010, en la Ruta 78, en el cual, el bus perdiendo el control a la altura de El Monte, chocó contra un camión que venía en dirección Santiago-Melipilla, peritaje que fue lo que lo llevó al sector del accidente y también al lugar donde estaba custodiado el bus de autos, específicamente en la Tenencia de Carretera en Melipilla, agregando al ser repreguntado, que es profesor jornada completa del departamento de ingeniería mecánica de la UTFSM, de profesión ingeniero mecánico industrial con post grado en mantenimiento, mientras que el rol en el referido peritaje fue el de ser jefe de proyecto del mismo.

Indica que en el citado peritaje se pudo determinar la causa de la falla que produjo la pérdida de control del bus por parte del chofer, la que corresponde y está identificada en el informe referido, a la fractura de la rótula del lado del chofer de la dirección del bus.

Asimismo, al testigo se le exhibe el documento denominado Informe Final de Asistencia Técnica “Peritaje Técnico del Bus Accidentado en la Localidad El Monte,



Talagante Chile”, acompañado en el exhorto a fojas 34 y a fojas 492 del cuaderno principal, reconociendo que dicho informe es al que ha hecho referencia en su declaración, ratificando su firma puesta en él, así como sus conclusiones.

Luego y en cuanto a las razones del porqué el bus Tur Bus pierde su trayectoria, cruzando al bandejón central y chocando de frente con el camión de la empresa Yemita, el testigo manifiesta que de la información obtenida a partir del tacógrafo del bus que identifica la trayectoria y tiempo de éste, los llevó a analizar los sistemas involucrados para que se pueda producir el comportamiento en los últimos 7 segundos en que pierde el control, desviándolo primero a la derecha, luego retomando a la izquierda y finalmente desviándolo completamente a la izquierda, cruzando la pista y las defensas, impactando al camión a 98 Km/h. Agrega que se analizó la propulsión, los frenos, amortiguación y dirección, siendo la responsable de dicha pérdida de control como se indica en el informe, la fractura de la rótula de dirección, no permitiendo que el conductor pueda gobernar el vehículo, perdiendo el control total del mismo.

Expone asimismo el hecho de haberse determinado las causas de la fractura de la rótula de dirección, que se identifica como causa del accidente, ello en base a los siguientes antecedentes: Los peritajes previos en los cuales se reciben las declaraciones de los pasajeros y testigos, tales como auxiliares del bus, quienes indicaban que el bus llevaba alto nivel de vibración sobre todo en lo que era volante y parte delantera del mismo. Agrega que el fenómeno de fatiga de material corresponde a cargas cíclicas constantes que origina primero algunas grietas y luego, con el paso del tiempo, se transforma en una fractura, lo que se evidencia en la fotografía del modo de falla de la rótula, indicando que una de las causales de que se produzca dicha carga cíclica es el mal balanceo de los neumáticos o que no exista o se encuentren deformados, situación que se evidencia en el estado en el que se encontraron los neumáticos al ser inspeccionados visualmente.

Contrainterrogado el testigo, en cuanto al peso de la rótula junto con la barra de dirección, responde que el peso aproximado de la rótula es entre 200 y 350 gramos, mientras que la barra de dirección es de aproximadamente 15 y 20 kilos.

En cuanto al hecho de haberse encontrado rastros o marcas en el pavimento provocados por el accidente, el deponente refiere que el peritaje al que alude en su declaración fue realizado después de 2 años, por lo que no le es posible hacer una aseveración al respecto, ello sumado al hecho de que el bus fue arrastrado desde el punto del accidente hasta la tenencia de carreteras, por lo que sí hubo marcas, puede ser por muchas razones.



Contrainterrogado en qué se basa para afirmar que la rótula se rompió y no se cayó con el efecto de la dinámica del accidente, el testigo responde que su aseveración fue en base al patrón de la fractura.

Luego, en cuanto a los aspectos relacionados con el entorno del accidente que se estudiaron, el testigo sostiene que se tuvieron a la vista el peritaje del SIAT, los testimonios de los testigos convocados por la Fiscalía de Talagante, los informes de mantenimiento de Tur Bus, y el tacógrafo del bus, todo lo cual le dio una visión amplia de las circunstancias en las cuales el bus salió de San Antonio, así como de las condiciones ambientales y de tráfico, y de las posibles situaciones externas, como vehículos que transitaban y maniobras del bus antes del accidente, todo lo cual consta en el informe de la SIAT, solicitado por la Fiscalía de Talagante.

Finalmente, se le contrainterroga al testigo en cuanto a si la investigación partió de la base de la existencia de una falla en el bus o fue para averiguar las causas del accidente de autos, indicando el testigo que lo requerido por la Fiscalía fue la investigación de las causales del accidente, por lo cual teniendo los antecedentes previos, las declaraciones de testigos, visitas a terreno, los análisis de los documentos de mantenimiento, las consultas a Kauffman, elementos que a su vez son parte del citado informe, no existía una tendencia a la búsqueda solamente de la falla mecánica, sino que como se indicó, el peritaje debía considerar todos los aspectos relacionados con el accidente de autos.

En cuanto al segundo punto de prueba, el testigo manifiesta que del análisis de los documentos que se encuentran contenidos en el informe, que a su vez fueron entregados por la empresa, así como la comparación con el mantenimiento preventivo entregado por el manual del servicio y mantenimiento, distan considerablemente, ya que no se cumplen los mantenimientos preventivos y sólo se realizan reparaciones y cambios de elementos según petición de jefe de patio o de chofer.

Finalmente, el testigo es repreguntado en relación a la influencia que tuvo la falta de mantenimiento preventiva aludida, con la causa del accidente determinada en el informe, respondiendo que dicha falta no permite visualizar ni menos contar con un bus que pueda funcionar en forma adecuada, por lo que la falta de mantenimiento que se percibió y que está indicada en el informe, involucraba no sólo el sistema de dirección, sino que también elementos rodantes, frenos y amortiguación;

DÉCIMO TERCERO: Que, por su parte, la demandada rindió prueba instrumental, que se individualiza a continuación:

1.- A fojas 61 a 66, copia simple de mandato judicial otorgado por Empresa de Transportes Rurales Limitada, con fecha 05 septiembre de 2006, Repertorio N° 8228-06;



2.- Guardado en la custodia del Tribunal bajo el N° 4917-16, los siguientes documentos:

a) Escritura pública de reconocimiento de instrumento privado, suscrita por don Aníbal Oscar García, con fecha 28 de marzo de 2016, protocolizada junto con el documento privado denominado “Informe Técnico 15-0831. Ruc 1001089148-0, Máquina 1399”, bajo el N° 4455-2016;

b) Informe Dictuc N° 1263673, denominado “Accidente Vial ocurrido el martes 23 de noviembre de 2010 en el Kilómetro 45 de la Autopista del Sol, El Monte, Talagante, Región Metropolitana, de fecha 20 de mayo de 2015;

c) Informe MP 17-2014, denominado “Análisis del cumplimiento de los requerimientos de mantenimiento del bus N° 399 de tur Bus - Período enero a noviembre de 2010”, de fecha 05 de junio de 2014;

d) Informe MP 27-2014, denominado “Análisis metodológico del informe final, Asistencia Técnica Peritaje técnico del bus accidentado en la localidad de El Monte, Talagante, Chile”, Universidad Santa María Empresas S.A., de fecha 25 de agosto de 2014;

e) Informe MP 25-2014, denominado “Análisis del cumplimiento de las exigencias y recomendaciones asociadas a los neumáticos del Bus N° 1399 de Tur Bus - Período de 2007 a 2010, de fecha 11 de julio de 2014;

f) Copia simple de Informe Técnico Pericial N° 724-A-2010, del Departamento de Investigación y Accidentes en el Tránsito (SIAT), de fecha 04 de febrero de 2011;

3.- Guardado en la custodia del Tribunal bajo el N° 4978-16, los siguientes documentos:

a) Copia simple de Certificado de Revisión Técnica N° A14365019, del Vehículo Marca Mercedes Benz, modelo OH 1628, Placa Patente XL-1741, emitido por la Planta Revisora N° A1314, de San Bernardo, de fecha 26 de agosto de 2010, emitido con fecha 07 de julio de 2016;

b) Copia simple de Certificado de Revisión Técnica N° A8757612, del Vehículo Marca Mercedes Benz, modelo OH 1628, Placa Patente XL-1741, emitido por la Planta Revisora N° A1314, de San Bernardo, de fecha 02 de abril de 2012;

c) Copia simple de Certificado de Revisión Técnica N° A8757611, del Vehículo Marca Mercedes Benz, modelo OH 1628, Placa Patente XL-1741, emitido por la Planta Revisora N° A1314, de San Bernardo, de fecha 02 de abril de 2012;

4.- A fojas 291 a 300, copia simple de escritura de transacción de fecha 21 de noviembre de 2011, celebrada entre doña Marcela del Pilar Román Vidal, y José Ignacio Abarca Román (cónyuge e hijo de don José Luis Abarca Saavedra), y la empresa de Transportes Rurales Ltda.;



5.- A fojas 302 a 306, copia simple de sentencia dictada con fecha 02 de septiembre de 2015, por el Sexto Juzgado de Garantía de Santiago, en causa Rit N° 3427-2014;

6.- A fojas 311 a 318, copia simple de sentencia dictada con fecha 15 de junio de 2015, pronunciada por la Segunda Sala de la Corte de Apelaciones de Santiago, en causa Rol N° 354-2015;

7.- A fojas 319 a 322, copia simple de sentencia dictada con fecha 01 de octubre de 2015, pronunciada por el Undécima Sala de la Ilustrísima Corte de Apelaciones de Santiago, en causa Reforma Procesal penal Rol 2682-2015;

8.- A fojas 323 a 361, copia simple de sentencia de fecha 05 de septiembre de 2014, dictada por el 8° Juzgado Civil de Santiago, en causa Rol N° 5040-2011;

9.- A fojas 364 a 376, protocolización de set de 12 fotografías de Tur bus, con fecha 29 de enero de 2016, bajo el Repertorio 1681-2016;

10.- A fojas 378 a 379, copia simple de Orden de Trabajo N° 43000294840 de Tur bus, correspondiente al vehículo 1399, marca Mercedes Benz, modelo OH 1628, placa patente XL 1741, de fecha 04/10/2010;

11.- A fojas 380, copia simple de Orden de Trabajo N° 43000300428 de Tur Bus, correspondiente al vehículo 1399, marca Mercedes Benz, modelo OH 1628, placa patente XL 1741, de fecha 02/11/2010;

12.- A fojas 381, copia simple de Orden de Trabajo N° 43000301776 de Tur Bus, correspondiente al vehículo 1399, marca Mercedes Benz, modelo OH 1628, placa patente XL 1741, de fecha 11/11/2010;

13.- A fojas 382 a 383, copia simple de Orden de Trabajo N° 43000301895 de Tur Bus, correspondiente al vehículo 1399, marca Mercedes Benz, modelo OH 1628, placa patente XL 1741, de fecha 11/11/2010;

14.- A fojas 384 a 385, copia simple de Orden de Trabajo N° 43000302809 de Tur Bus, correspondiente al vehículo 1399, marca Mercedes Benz, modelo OH 1628, placa patente XL 1741, de fecha 15/11/2010;

15.- A fojas 386, copia simple de Orden de Trabajo N° 43000303306 de Tur Bus, correspondiente al vehículo 1399, marca Mercedes Benz, modelo OH 1628, placa patente XL 1741, de fecha 17/11/2010;

16.- A fojas 387, copia simple de Orden de Trabajo N° 43000303408 de Tur Bus, correspondiente al vehículo 1399, marca Mercedes Benz, modelo OH 1628, placa patente XL 1741, de fecha 18/11/2010;

17.- A fojas 388, copia simple de Orden de Trabajo N° 43000303776 de Tur Bus, correspondiente al vehículo 1399, marca Mercedes Benz, modelo OH 1628, placa patente XL 1741, de fecha 19/11/2010;



18.- A fojas 392, copias simple de resolución Exenta N° 005955 del Servicio Nacional de Capacitación y Empleo, de fecha 27 de julio de 2017;

19.- A fojas 393 a 396, copia simple del Programa de Reclutamiento, Selección y Capacitación de Conductores”, del Centro de Formación Profesional Limitada - Cefec Chile Ltda.;

20.- A fojas 397, copia simple de certificado Icontec, de fecha 30 de septiembre de 2011;

21.- A fojas 398 a 411, copia simple de “Manual de Procedimientos de Exámenes Psicosensométricos e Investigación de Incidentes y Accidentes”, de las empresas del Holding Tur Bus;

22.- A fojas 412, copia simple de certificado Iqnet e Icontec, de fecha 30 de septiembre de 2011;

23.- A fojas 413, copia simple de certificado Icontec, de fecha 30 de septiembre de 2011;

24.- A fojas 416, copia simple de evaluación psicológica de don José Luis Abarca Saavedra, de fecha 31 de octubre de 2006;

25.- A fojas 417, copia simple de examen psicotécnico de don José Luis Abarca Saavedra, de fecha 23 de febrero de 2007;

26.- A fojas 418, copia simple de examen psicotécnico de don José Luis Abarca Saavedra, de fecha 04 de septiembre de 2007;

27.- A fojas 419, copia simple de examen psicotécnico de don José Luis Abarca Saavedra, de fecha 29 de enero de 2008;

28.- A fojas 420, copia simple de examen psicotécnico de don José Luis Abarca Saavedra, de fecha 19 de marzo de 2008;

30.- A fojas 421, copia simple de examen psicotécnico de don José Luis Abarca Saavedra, de fecha 20 de abril de 2009;

31.- A fojas 422, copia simple de examen psicotécnico de don José Luis Abarca Saavedra, de fecha 14 de enero de 2010;

32.- A fojas 423, copia simple de examen psicotécnico de don José Luis Abarca Saavedra, de fecha 01 de abril de 2010;

33.- A fojas 425, copia simple de examen psicotécnico de don José Luis Abarca Saavedra, de fecha 25 de octubre de 2010;

34.- A fojas 428, copia simple de certificado de reconocimiento a Tur Bus, por su participación en la Campaña “Vive las Fiestas patrias Responsablemente, emitido por la Mutual de Seguridad C.Ch.C., de septiembre de 2009;

35.- A fojas 429, copia simple de certificado de reconocimiento “sobresaliente, entregado por la Mutual de Seguridad C.Ch.C., válido hasta el 31 de diciembre de 2009;



36.- A fojas 430, copia simple de compromiso entre Tur Bus y la Mutual de Seguridad C.Ch.C., de fecha 18 de diciembre de 2012;

37.- A fojas 431, copia simple de protocolo suscrito entre Tur Bus y la Mutual de Seguridad C.Ch.C., de fecha 14 de noviembre de 2007;

38.- A fojas 432, copia simple de noticia de la sección Vida Empresarial del diario El Mercurio, de fecha 25 de abril de 2009;

39.- A fojas 433, copia simple de certificado emitido por Epysa Club, con ocasión del premio otorgado a la empresa Tur Bus, denominado “Volante de Oro 2006”; de fecha 05 de febrero de 2016;

40.- A fojas 434, copia simple de certificado emitido por la Mutual de Seguridad C.Ch.C., de fecha 09 de febrero de 2016;

41.- A fojas 437 a 470, copia simple del Manual de Procedimientos e Interpretación de resultados de Revisiones Técnicas Tipo A1 (Buses), del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Versión 11.2 de Julio de 2014;

42.- A fojas 471 a 484, copia simple del Decreto 156 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de fecha 29 de noviembre de 1990;

DÉCIMO CUARTO: Que además la demandada, rindió prueba testimonial, compareciendo a fojas 225 y siguientes, don **Julio Andrés Salgado Bichet** (sic), C.I. N° 15.152.742-6, quien previa y legalmente juramentado e interrogado, expuso en cuanto al primer punto de prueba de la interlocutoria de fojas 160, que le correspondió integrar en el año 2010 un equipo investigador de la SIAT, en calidad de oficial investigador por un accidente ocurrido en la Ruta 78 que une Santiago con San Antonio, donde se produjo una colisión entre un bus de la empresa Tur Bus y un camión de huevos, a consecuencia de lo cual resultaron personas fallecidas y otras lesionadas, además de daños. Agrega que el más antiguo del equipo, era el capitán Gerardo Henríquez Rojas, el que también era compuesto por los mecánicos de la SIAT, recordando al ingeniero Omar Mínguez, así como los planimetristas que realizaron las fijaciones en el terreno. Señala que habiéndose realizado las diligencias respectivas, las conclusiones fueron remitidas a la Fiscalía Local de Talagante, mediante informe técnico A-2010 N° 724.

Acto seguido se le exhibe al testigo el informe pericial N° 724-A-2010, que se encuentra acompañado a los autos a fojas 189, reconociéndolo como tal, además de la firma puesta en él.

Contrainterrogado el testigo, en cuanto al hecho de haber efectuado algún tipo de análisis de laboratorio para determinar las hipótesis que se constatan en dicho informe, y en la afirmativa para que indique qué tipo de análisis se realizó, responde que no sabe si dentro de la pregunta que se le formula cabe el peritaje mecánico, pero que si es así, dicha diligencia efectivamente fue realizada a ambos vehículos



participantes en el accidente, pudiendo precisar que el peritaje del bus fue realizado por el ingeniero mecánico Omar Mínguez Rivera, mientras que el del tracto - camión con su semi remolque, por el mecánico Raúl Cifuentes Alliende, conforme se puede verificar del mismo informe, agregando que dentro de dicho documento, existe un rubro que se llama pericia específica al sistema de tracción, y que corresponde al bus placa patente XL.1741, el que fue realizado por el mismo ingeniero mecánico Omar Mínguez, no recordando que se haya hecho otro peritaje aparte del citado informe.

Contrainterrogado el testigo en cuanto a si dentro del informe exhibido se realizó alguna pericia o análisis a los neumáticos del bus siniestrado, y si recuerda sus resultados, refiere que en el informe se puede verificar que efectivamente se realizó el peritaje al sistema de tracción, lo que incluye los neumáticos, encontrándose las conclusiones de dicha pericia en el anexo 2 del informe técnico 724-A-2010.

Acto seguido, comparece a fojas 227 y siguientes, don **Francisco José Fresard Bobadilla**, C.I. N° 7.819.489-8, quien previa y legalmente juramentado e interrogado, expuso en cuanto al cuarto punto de prueba de la interlocutoria de fojas 160, haberse hecho un informe en profundidad del accidente de autos, respecto del cual podría referirse únicamente a los aspectos técnicos y científicos, más no en relación a las acciones o intenciones dolosas respecto del bus y de su operación al momento del accidente de autos.

Repreguntado el testigo en cuanto al objetivo del peritaje, la metodología de trabajo utilizada y las conclusiones a las que llegaron, señala que el objetivo de tal pericia fue determinar desde un punto de vista técnico y objetivo, sobre las causas y consecuencia del accidente investigado, mientras que la metodología utilizada, implicó básicamente un análisis secuencial a partir de toda la información recopilada tanto en terreno como en los contenidos del expediente del accidente, a objeto de entender con la suficiente claridad las causas o factores que contribuyeron a la ocurrencia y posterior celeridad del accidente, mientras que en relación a las conclusiones a las que llegó el equipo, indica que no se concluyó acerca de la causa específica por la cual el bus perdió el control, traspasando a la calzada contraria e impactando de freno contra un camión, pero que sí se concluyó en forma categórica que el sistema de dirección y en particular la rótula cuestionada, funcionaba en normal estado hasta el impacto con el camión, y por otra parte, se concluyó categóricamente que falló el sistema de contención (de ambos sentidos), dispuesto sobre la mediana de la vía en el lugar del accidente, porque no contuvo ni impidió que el bus pasara a la otra calzada donde ocurrió el impacto.

En cuanto a la rótula mencionada en su declaración, el testigo manifiesta que una hipótesis de la causa del accidente, fue que producto de la ruptura de la rótula derecha de la barra convergencia del sistema de dirección, que habría ocurrido en



instantes previo al accidente, el bus perdió el control, habiéndose demostrado categóricamente que dicha rótula estaba en funcionamiento normal al momento de producirse el accidente de autos y que su ruptura ocurre cuando el bus impacta con el camión.

Repreguntado el testigo en cuanto a quién sostuvo la tesis de que la rótula se fracturó con anterioridad al accidente, señalando que dicho postulado fue efectuado en un informe técnico de un organismo privado dependiente de la Universidad Santa María, cuyo informe forma parte del expediente de autos, tratándose de un estudio metalúrgico a la rótula derecha fracturada, mediante el análisis metalográfico para indagar sobre la falla o ruptura del material, sin embargo, explica que en dicho estudio no se consideró un análisis integral de la forma en que las piezas van ensambladas en el sistema de dirección ni cuáles fueron las fuerzas predominantes que solicitaron dicha rótula durante el impacto.

Se le repregunta asimismo si la rotura de la rótula en cuestión fue causa o efecto del accidente y en su caso, si dentro de su estudio se investigó el sistema de dirección del bus, respondiendo que del análisis realizado, definitivamente la rótula se rompió en el impacto con el camión, por tanto es un efecto del accidente y no la causa del mismo, mientras que tratándose del sistema de dirección del bus, indica haberse investigado dicho sistema y que conforme a la evidencia revisada en particular, la expuesta en el informe de la SIAT de Carabineros de Chile, más otros antecedentes y análisis, concluyeron que definitivamente el sistema de dirección del bus funcionaba en normal estado hasta el momento de impactar con el camión, de ahí que se sostenga que el sistema de dirección no es una causa del accidente.

En cuanto al rol que cumplieron las barreras de contención que mencionó en su declaración, el testigo aclara que dichas barreras no cumplieron ningún rol, puesto que un sistema de contención tiene como rol o función contener y redireccionar suavemente un vehículo errante o sin control, pero que en el caso en particular, en vía de alta demanda de transporte pesado, como es el caso de la ruta en cuestión, y en particular en el lugar del accidente, y conforme a la normativa de la dirección de vialidad del Ministerio de Obras Públicas, exige el mayor nivel de contención para las barreras de contención, para evitar que un vehículo pesado invada la calzada contraria, lo que no sucedió en el caso de autos, ya que por el contrario, en el lugar del accidente, al momento del mismo el sistema de contención correspondía al menor nivel de contención reglamentario (enfocada a automóviles livianos a velocidades máximas de 110 kilómetros por hora), siendo imposible contener un bus a la velocidad autorizada de operación.

Acto seguido se le exhibe al testigo el informe pericial N° 724-A-2010, acompañado a los autos a fojas 189, reconociéndolo como el informe que él lideró



como jefe de proyecto, agregando que su profesión es ingeniero civil de la Universidad de Chile, y que su especialidad dentro de la ingeniería civil es la ingeniería de transporte y logística, habiéndose especializado en seguridad vial y accidentes viales, trabajando por casi 24 años como ingeniero investigador en Dictuc de la Universidad Católica, además de ser profesor de las asignaturas de seguridad vial y de accidentes de la escuela de Ingeniería de la Universidad Católica, agregando que en su trayectoria profesional, ha desarrollado más de 300 estudios sobre ingeniería de transportes, 50 de los cuales aproximadamente corresponden a estudios de seguridad vial, accidentes viales o auditorías de seguridad vial, habiendo participado en Comités Técnicos de Normas sobre Seguridad Vial en nuestro país.

Contrainterrogado el testigo, refiere que no fue al lugar del accidente el mismo día en que éste aconteció, sino que al día siguiente, por cuanto la empresa Tur bus le solicitó el peritaje al día siguiente, pudiendo observar el bus y el camión involucrados, teniendo cooperación con personal de la SIAT para realizar algunas diligencias específicas del bus o del camión, aclarando que concurrió de manera tan rápida, ya que en Dictuc está a cargo de la Unidad de Seguridad Vial, por lo que recibe entre otros, dicho tipo de solicitudes de trabajo, entonces, cuando ocurrió el accidente de Tur Bus, lo llamaron mientras estaba en desarrollo, acordando que él visitaría el lugar al día siguiente, haciendo presente que la urgencia de asistir es porque en la investigación de un accidente, se debe concurrir lo más pronto posible, a objeto de disponer o recolectar información reciente. Indica asimismo que normalmente no va el mismo día al lugar del accidente, porque es prácticamente imposible trabajar en el peritaje dada las apremiantes circunstancias.

Declara también no recordar en su revisión en el informe SIAT, la constatación del mal estado de los neumáticos del bus siniestrado, sin embargo, explica que en su revisión de los neumáticos en la cadena de custodia de la Fiscalía de Talagante, constató el buen estado de los neumáticos delanteros relacionados con la supuesta falta de dirección, sin tener acceso a los demás neumáticos, habiendo hecho incluso observaciones a la Fiscalía, en cuanto a la existencia de piezas que estaban mal rotuladas, entre ellos la posición de los neumáticos.

Señala a su vez que si bien tuvo a disposición la carpeta investigativa, ignora o no recuerda si se revisaron las órdenes de trabajos del bus siniestrado, respecto de los períodos 2009 a 2010, no obstante, hace presente que el especialista de su equipo investigador, presume o entiende, las revisó, aunque no tiene claridad de ello.

En lo concerniente a la pérdida de control del bus siniestrado que se le consulta, y en específico, en cuanto a sus causas, indica que no se pudo concluir cuál había sido la causa del accidente, pero sí que se logró demostrar que no hubo



problemas con el sistema de dirección del bus al momento del accidente, no pudiendo sindicar responsabilidad al chofer del bus accidentado.

Luego y en cuanto a la zona donde ocurrió el accidente de autos, aclara que existen curvas horizontales, verticales y transición de ambas, siendo el tramo del lugar del accidente perfectamente recto, pero que previo a dicho lugar sí existe una curva vertical sobre un curso de agua, que algún compromiso, aunque mínimo, tiene sobre la visibilidad vertical hacia el lugar donde ocurrió el accidente.

Asimismo, contesta que en lo personal no revisó los rechazos de las revisiones técnicas del bus de autos, entre los años 2008 a 2010, por Holgura, aunque presume que los peritos mecánicos sí lo hicieron, ya que sí recuerda que se analizó sobre dichos antecedentes respecto a una eventual holgura en la rótula de dirección, no habiendo tampoco revisado personalmente los siniestros previos que afectaron a la máquina, entre ellos a su tren delantero, ya que se trata de antecedentes que fueron revisados y analizados por el equipo de peritos mecánicos, agregando que el historial de mantenimiento del bus, no es causal suficiente para generar anomalías a la normal operación de la máquina;

Acto seguido, comparece a fojas 238 y siguientes, don **Carlos Augusto González Aravena**, C.I. N° 5.750.597-4, quien previa y legalmente juramentado e interrogado, expuso en cuanto al segundo punto de prueba de la interlocutoria de fojas 160, que la empresa en esos momento tenía alrededor de 800 buses en circulación, existiendo una serie muy grande de controles a las diversas partes de las máquinas, que atañen a la seguridad, confort, y de mala confiabilidad, materias de cumplimiento de todo tipo, desde las más a menos importantes desde el punto de vista de la seguridad, agregando que no existe ninguna empresa de dicho tipo que conozca en Chile que asigne más recursos humanos y materiales a los temas de seguridad, por lo mismo que recorriendo 15.000.000 kilómetros mensuales y siendo una parte muy importante de la oferta de servicios de transportes en el país, tiene muchas más probabilidades de tener un accidente. Destaca que la instrucción al personal fue de cierto modo diseñada por él, con la ayuda de la empresa Kaufmann, representante de Mercedes Benz para Chile, la que a su vez consistía en una instrucción hecha por personal de Kaufmann al personal mecánico de la empresa, al personal de adquisiciones, así como en todos los temas que tenían que ver con la seguridad. Agrega que en el equipo hay un control fuertísimo, ya que cada uno tiene sus propios calendarios de frecuencia pero que tienen a los frenos máquinas especializadas en el control de ellos, así como los neumáticos, existiendo asimismo personal que repara piezas y partes de estos componentes, como la persona que remacha balatas a los patines de frenos, quien fue enviada a hacer el curso respectivo a Brasil. En lo concerniente a los neumáticos, indica que la empresa siempre utiliza los neumáticos



de dos marcas, a saber, Pirelli y Bridgestone, que es lo máximo en tecnología de neumáticos, no utilizándose el recauchaje en Tur bus. Respecto al personal, manifiesta que se utiliza una especie de libreta o pasaporte, en la cual una vez que iban pasando los cursos que hacía la empresa Kaufmann, se les iban incorporando los timbres respectivos que acreditan tal hecho.

Repreguntado el testigo, sostiene que en la empresa Tur Bus existían planes de mantenimiento de tipo programado, a los que habitualmente le llaman preventivos y que están relacionados con los kilómetros, así como un sistema de mantenimiento correctivo, a aquellos que ocurren fuera de los programas preventivos o programados. Señala que en el programado, van desde cambios de lubricantes, las revisiones, las rotaciones de neumáticos, sistema de dirección, sistema de amortiguación de los distintos tipos de transmisiones, revisiones a los sistemas de refrigeración, a la eficacia del motor. Agrega que el personal superior de Tur Bus, está compuesto por ingenieros a cargo del mantenimiento, que en su mayor parte han hecho carrera al interior de líneas aéreas y que los sistemas de computación que controlan son los mismos que usa toda aerolínea del mundo, únicas en Chile.

Señala asimismo que la empresa Tur Bus capacitaba a sus mecánicos al tiempo del accidente de autos, las que en general se trata de capacitaciones efectuadas por la empresa Kaufmann, así como de otros proveedores, como Pirelli y Bridgestone, capacitaciones del personal que han sido enviados a Brasil, cursos y capacitaciones que también se implementaban respecto de los conductores de los buses, teniendo Tur Bus una escuela dedicada exclusivamente a ello, con un personal de más menos 12 profesores al tiempo del accidente, además de equipos sumamente actualizados, tratándose de cursos estándar de alrededor 96 horas, así como reforzamiento para conductores que duraban 40 a 50 horas.

Contrainterrogado el testigo en cuanto a si la mantención relacionada con el kilometraje de las máquinas era determinada en base a las instrucciones del fabricante o al kilometraje recorrido por éste, señalando el deponente que se tomaba en consideración tanto lo sugerido por el fabricante, pero que en muchos casos se iba más allá, ya que Tur bus dispone de más equipo que otra empresa semejante en Chile.

Asimismo, se le contrainterroga en cuanto al historial de mantención de la máquina placa patente XL 1761, indicando haber visto el señalado historial, llevándose en registros computacionales, los que estaban todo en regla.

Contrainterrogado el testigo en cuanto a si sabe que la máquina siniestrada, presentó problemas relacionados con la dirección del bus, balanceo y alineación, con antelación al accidente que la afectó, responde que dentro del mantenimiento correctivo y siguiendo la tradición de muchos años, siempre al terminar un viaje, el



conductor deja sus impresiones respecto de algún punto que sí le gustaría que se revisara, siendo muy frecuente que los conductores manifiesten vibraciones o alguna tendencia que le pueda haber ocurrido en el viaje como que la dirección se corra hacia un lado, siendo muy difícil que una máquina no tenga observaciones de dicho tipo, por lo que el mantenimiento está hecho para corregir cualquier anomalía, no recordando las órdenes de trabajo 43000294374 del 01 de octubre de 2010 y la orden 4300294840 del 04 de octubre de 2010, ya que su función no era operativa.

Consultado a su vez sobre el procedimiento que se debe seguir frente a reportes de los conductores respecto a las deficiencias mecánicas observadas en las máquinas conducidas, señala que en tal caso dichas máquinas deberían pasar por la sección especializada correspondiente en el caso mencionado, a masa, frenos, neumáticos, dirección y alineación, debiendo seguir los procedimientos habituales para corregir dicho tipo de anomalías, siendo categórico en que sólo puede salir un bus a circulación que esté con todos sus problemas resueltos.

Luego, y en cuanto al mantenimiento y cambios de los neumáticos del bus sub - lite, señala que el mantenimiento de los mismos es un procedimiento estándar y con un historial computacional, el que es en base a medidas determinadas por la fábrica de neumáticos y también por Mercedes Benz, las que se siguen rigurosamente, considerándose la profundidad de los servicios así como los “testigos” (sic) que traen los neumáticos, que no se pueden sobrepasar.

Finalmente se le contrainterroga en relación a los cuatro rechazos de revisiones técnicas que tuvo la máquina siniestrada desde 2008 al 2010, señalando tener conocimiento de tales hechos y que si hay una revisión técnica posterior, que está al día, es porque esos problemas fueron resueltos.

Acto seguido, comparece a fojas 248 y siguientes, don **Gonzalo Andrés Marambio Castellón**, C.I. N° 8.911.853-0, quien previa y legalmente juramentado e interrogado, expuso en cuanto al segundo punto de prueba de la interlocutoria de fojas 160, que en el mantenimiento de los buses, el punto de partida es la recomendación del fabricante, sobre las cuales se construye el plan de mantenimiento y se ejecutan los mantenimientos correctivos cuando corresponda, señalando que en particular, en el bus del accidente, se ejecutaban los mantenimientos normales para la marca Mercedes Benz y buses que operaban en la zona centro de esa época, agregando que no existe un plan de mantenimiento por cada máquina sino que hay un plan de mantenimiento por cada familia de máquinas, y que lo que existe en forma especial, son las órdenes de trabajo que se ejecutan y que tienen registro en el tribunal, ya que fueron entregadas. Señala asimismo que dentro de los planes de control o de servicios programados que tienen los buses están los controles de aceites y filtros, con una frecuencia cada 30.000 o 40.000 kilómetros, ya que básicamente es



de todos los meses, y en su caso, el control programado de los neumáticos y frenos. Adicionalmente, refiere la existencia de una zona especial de mantenimiento dedicada a la zona operación centro, responsable de solucionar y revisar todas las observaciones que aparecieran luego de algún viaje, incluyendo una revisión general también de carácter programado en forma semanal. Expone que dichas medidas de control y dicho plan permitían tener un seguimiento cercano de los buses, que en promedio podrían pasar por alguna revisión día por medio, todo lo cual le consta por el rol que cumplía en dicha época en la empresa demandada, como Gerente de Mantenimiento, agregando que lo dicho precedentemente dice relación tanto con la máquina siniestrada como con toda la flota de Tur Bus, mientras que el detalle de la máquina está en las órdenes de trabajo que fueron facilitadas en su momento a la investigación.

Luego, el testigo aclara que cuando habla de familia de buses se refiere a la marca Mercedes Benz y al tipo de motor, y que la unión de ambas establece los kilometrajes a los cuales se les deben hacer los cambios de aceite, revisiones generales, así como de sus componentes principales. Adicionalmente la operación del bus, en este caso zona centro, también define el tipo de operación que tiene.

Repreguntado el testigo en cuanto al hecho de la existencia en la empresa Tur Bus de un área de mantenimiento en el año 2010, y cómo estaba estructurada, y en su caso, si para el mantenimiento de la flota de buses y del bus de autos, Tur Bus seguía recomendaciones del fabricante, responde que existía dicha área de mantenimiento al tiempo del accidente de autos, área que a su vez tenía 3 grandes áreas, que dependían de él, esto es, un área de asistencia técnica donde se diseñaban los planes de mantenimiento y se hacía seguimiento a las fallas o comportamiento de los distintos buses y componentes; un área operativa en que estaba el fuerte de los mecánicos, que ejecutaba el mantenimiento a nivel nacional y un área de logística, que era la responsable de abastecer los repuestos al mantenimiento, agregando que el equipo operativo se dividía por zonas de operación de los buses (norte, centro y sur), así como talleres especializados por sistema del bus (frenos, motores, potencias, neumáticos, etc) y en su caso, que efectivamente en el mantenimiento de los buses de la empresa Tur Bus, se tomaban en consideración las recomendaciones del fabricante, lo que complementan con el mantenimiento propio de las distintas operaciones que tienen los buses, tanto preventivos como correctivos.

Finalmente el testigo es repreguntado si en el año 2010 en Tur bus existía una área de capacitación de mecánicos, y cómo se ejecutaba la misma, señalando el testigo que en el año 2010 existían 3 tipos de modelos de capacitación, el primero era ejecutoriado por el equipo de asistencia técnica de Tur bus, bajo la modalidad ON JOB TRAINNING; el segundo, eran capacitaciones ejecutadas directamente por los fabricantes de los componentes coordinados por Tur Bus; y el tercero, y más



importante, era una malla curricular que iniciaron ese año con el área de capacitación de Kaufmann.

Contrainterrogado el deponente en cuanto a si a la época de los hechos de autos, existía mantención preventiva de la flota de máquinas, así como del bus involucrado, y si ello consta por escrito, señala que existía una revisión general que tenía su cartilla y que se realizaba al finalizar los viajes por parte del equipo de mantenimiento, y que adicionalmente, existía el plan preventivo de lubricantes, aceites, filtros, la revisión preventiva de neumáticos y frenos (utilizando frenómetro) y revisiones preventivas a ciertos componentes (turbos, sistema hidráulico y embriague), y que tanto la revisión general como el plan de aceite o lubricante, permiten hacer un diagnóstico completo del bus para identificar deficiencias que hay que corregir.

Luego y en cuanto al ítem que contempla la revisión general como mantenimiento preventivo referido, el testigo responde que la revisión general se ejecutaba en la sección correspondiente a la zona de operación del bus, y que en el caso de la máquina de autos, era en la zona centro, el cual era ejecutado por un mecánico apoyado por un ayudante de mecánico en algunas ocasiones, y correspondía a una revisión visual de gran parte del sistema del bus, es decir, todo lo que se pueda ver, abordándose en resumen todos los sistemas principales del bus, esto es, dirección, frenos, sistema eléctrico, sistema de cambios, hidráulico, y si se observaba algún problema se derivaba a un taller especialista.

Asimismo, el testigo manifiesta que el procedimiento antes descrito fue realizado al bus de autos, encontrándose su registro en las órdenes de trabajo que fueron entregadas.

Refiere a su vez no recordar en particular las órdenes de trabajo del 01 de octubre de 2010 y la del 04 de octubre de ese mismo año, pero que sí le consta que luego de dichas fechas se realizaron revisiones generales y especializadas al bus de autos, no reportándose nuevamente el problema de dirección, por lo que entiende que dicho problema no existía, agregando en relación a las órdenes de trabajo relativas a la máquina siniestrada, desde el año 2008 al 2010, que en el año 2008 estuvo la primera parte en Tur Bus, no así en el año 2009, mientras que los problemas reportados en el año 2010, es parte de la operación normal de la máquina, la que al momento del accidente, hace más de un mes que no reportaba problemas.

Acto seguido, comparece a fojas 263 y siguientes, don **Mauricio Andrés Pavez Galaz**, C.I. N° 12.892.091-9, quien previa y legalmente juramentado e interrogado, expuso en cuanto al segundo punto de prueba de la interlocutoria de fojas 160, que ignora cualquiera de dichas circunstancias, agregando que dicha situación es verificada por la empresa demandada con sus técnicos y operarios, mientras que en la concesión que hace su representada, solamente se hace la



verificación del estado de buses cuando se concurre a efectuar dicho proceso al domicilio social de la empresa Servicios Técnicos Motrices.

En cuanto al cuarto punto de prueba, señala ignorar si existe alguna acción dolosa o negligente en el presente juicio, ya que no conoce los hechos en que se funda la demanda y la contestación.

En cuanto al primer punto de prueba (sic) señala presumir que los hechos que se controvierten se relacionan que lo ocurrido en el accidente de uno de los buses de Tur Bus en la carretera del Sol hace un par de años atrás, y que en tal caso, el único eventual conocimiento de su parte, es el conocimiento adquirido en la investigación penal respecto de tales hechos, al habersele citado a declarar respecto de la veracidad y existencia de la revisión técnica al día, por lo que en el evento de tratarse el presente juicio respecto de tales hechos, puede decir que efectivamente el bus de autos tenía su revisión técnica al día, y que había sido revisado en su planta con una antelación aproximada de 3 meses desde la fecha en que ocurrió el hecho, hacia atrás.

Aclara el testigo que en materia penal, se le citó a declarar en calidad de representante de la empresa Servicios Técnicos Motrices S.A., que a su vez explota la concesión del estado para la revisión de los vehículos tipo clase A-1, habiendo prestado declaración únicamente ante la Policía de Investigaciones de Chile.

Acto seguido, se le exhiben al testigo los certificados de revisión técnica acompañados en autos a fojas 194, de fecha 26 de agosto de 2010, 06 de octubre de 2010 y del 07 de mayo de 2010, reconociendo los citados instrumentos como los emitidos por su empresa de revisión, constando todos con el timbre de la planta y la firma legible del jefe de la revisión.

Contrainterrogado el testigo, señala desconocer la causa basal del accidente de autos, ya que se trata de un tema técnico.

Asimismo, refiere que no fue él quien emitió los documentos antes exhibidos, sino que la empresa, tratándose de certificados obtenidos de casa moneda y autorizados mediante firma ilegible por el jefe la planta, agregando no tener conocimiento de los rechazos de revisión técnica del bus de autos, ya que por su memoria le es imposible determinar si existieron o no, y menos las causas de los mismos, sin embargo hace presente que puede dar fe que si con posterioridad a la existencia de esos eventuales rechazos, se obtuvo un certificado de revisión técnica con conducción de aprobado, es porque se cumplió con los requisitos mecánicos para que dichos certificados fueran emitidos en esa condición.

Agrega a su declaración no haber participado directamente en la inspección de las máquinas de la demandada, y en su caso, que toda la documentación solicitada por tribunales u otras instituciones, ha sido remitida en su oportunidad por la empresa.



Acto seguido, comparece a fojas 267 y siguientes, don **Jorge Luis Herrera Miranda**, C.I. N° 7.797.788-0, quien previa y legalmente juramentado e interrogado, expuso en cuanto al primer punto de prueba de la interlocutoria de fojas 160, que el día de los hechos llegó a trabajar, y que el departamento de tráfico que monitorea a todos los buses de la compañía, informó que en la Ruta 78 se había producido un accidente de un bus Tur Bus, el que al parecer sería de gravedad, lo que a su vez fue informado a su jefatura que venía entrando, enviándose a una persona para que fuera a constatar la magnitud de los hechos, específicamente un administrador de tripulación, quien a su vez los llamó y les dice que el accidente en cuestión es de suma gravedad.

Aclara el testigo que trabaja en la Subgerencia de Operaciones de Tur Bus, donde se desempeña como jefe de operaciones de la Zona Centro, teniendo como área de control, la Quinta Región, Valparaíso, Viña del Mar, El Quisco, El Tabo, Algarrobo, Villa Alemana y Rancagua, ejerciendo labores de fiscalización, en relación con el descanso de los tripulantes, horas de trabajo de éstos, vacaciones, licencias médicas y todo lo relacionado con la asistencia de una persona a su trabajo y en su caso, en la asignación de buses a los tripulantes.

Refiere que conocía al chofer del bus siniestrado en autos, quien llevaba 4 a 5 años en la empresa, encontrándose al día con su descanso total, quien para efectos de ingresar a sus labores en Tur Bus, cumplió con el proceso de evaluación, siendo entrevistado por psicólogos y, además una prueba psicotécnica así como una prueba de conducción, habiéndosele efectuado nuevos exámenes para validar sus aptitudes, ello cada vez que un conductor se va de vacaciones, consistente en pruebas psicotécnicas, psicológicas, examen de vista, y salir a ruta con algún instructor.

Señala que en su calidad de superior del chofer del bus de autos, era un chofer responsable en todo lo que estaba relacionado con la parte laboral y personal, no teniendo durante los años que llevaba en la empresa ningún accidente.

Contrainterrogado el testigo en cuanto a la mantención mecánica del bus de autos, señala que el área de mantención les entregaba a ellos todas las máquinas operativas para sacarlas a trabajar, caso contrario no se autorizaba a salir, pudiendo señalar que el bus siniestrado se encontraba operativo para trabajar.

Finalmente el testigo refiere no haber participado directamente en la mantención del bus sub-lite, desconociendo asimismo las causas que provocaron el accidente de autos.

Acto seguido, comparece a fojas 270 y siguientes, don **Pablo Andrés Baraño Díaz**, C.I. N° 10.649.581-5, quien previa y legalmente juramentado e interrogado, expuso en cuanto al segundo punto de prueba de la interlocutoria de fojas 160, que la empresa Tur Bus le solicitó la realización de dos estudios relacionados con el



mencionado punto de prueba, el primero de fecha junio de 2014, en que se analizó la totalidad de las actividades de mantenimiento realizadas al bus 1399 durante el año 2010, el que se basó en el manual de operación, referido al cuaderno de mantenimiento del bus, provisto por el fabricante Mercedes Benz; mientras que el segundo informe, de julio de 2014, se refirió a las actividades de mantenimiento y de reposición de los neumáticos del mismo bus, en el período 2007 a 2010.

Refiere que tratándose del primer informe aludido, la tarea era identificar aquellos requisitos que eran aplicables a este bus según la operación que realizaba para la empresa Tur Bus, análisis preliminar que concluyó que los requisitos aplicables correspondían a aquellos buses de transportes de lejanías, para posteriormente revisarse aproximadamente 66 requisitos y/o recomendaciones del fabricante, incluyendo revisiones diarias, revisiones semanales, servicio de conservación, servicio de mantenimiento y otros servicios adicionales recomendados con frecuencia anual, habiéndose revisado 75 órdenes de trabajo, lo que permitió concluir que el mantenimiento realizado por la empresa Tur Bus al bus 1399, durante el año 2010, excedió con creces los requerimientos mínimos establecidos por el fabricante para el uso de dicho bus.

En lo referente al segundo estudio asociado a los neumáticos, indica que se analizaron aproximadamente 150 órdenes de trabajo vinculadas directa o indirectamente a los neumáticos y o al tren delantero del bus en el período 2007 a 2010, estudio que verificó el cumplimiento de la normativa aplicable a los neumáticos para vehículos de transporte de pasajeros, tanto de la Ley N° 18.290, así como de los Decretos 59 y 2012, ambos del Ministerio de Transporte, pudiendo confirmar mediante la evidencia revisada el cumplimiento de todos y cada uno de dichos requisitos. Agrega que adicionalmente se revisó el cumplimiento de 10 recomendaciones del fabricante de neumáticos (Pirelli) en el mismo período de tiempo, recomendaciones que fueron consideradas en algunos puntos con los requisitos legales ya mencionados.

Que en síntesis los citados informes permitieron concluir que el mantenimiento realizado por la empresa Tur Bus al bus 1399 cumplió y excedió todas las exigencias, como requerimientos y recomendaciones aplicables, mostrando una diligencia en el mantenimiento del bus.

Acto seguido se le exhiben al testigo los informes acompañados a fojas 189 de autos, correspondientes al Análisis de los cumplimientos de los requerimientos de mantenimiento del bus 1399 de Tur Bus, período enero a noviembre de 2010; Análisis del cumplimiento de las exigencias y recomendaciones asociadas a neumáticos del bus 1399 de Tur Bus período 2007 al 2010; y Análisis metodológico del informe final “Asistencia técnica: Peritaje técnico del bus accidentado en la localidad del



Monte, Talagante Chile”, Universidad Santa María Empresas S.A., y sus documentos complementarios, reconociendo el testigo los tres informes.

Repreguntado en cuanto a si para la realización de sus informes, tuvo en consideración algún otro informe pericial, responde que cada informe indica en su sección referencias a todos los documentos considerados para su elaboración, agregando que en los informes asociados al mantenimiento de bus no se revisaron informes periciales de terceros, sino que se analizó la evidencia directa de las órdenes de trabajo de mantenimiento y las exigencias y recomendaciones legales o del fabricante, mientras que en el informe asociado al informe de la Universidad Federico Santa María, sí se tuvo a la vista dicho informe técnico, así como sus documentos complementarios, siendo ese el objetivo del informe de su autoría, aclarando al efecto que el objeto del informe MP27 de 2014, tuvo por finalidad analizar desde el punto de vista metodológico el informe técnico realizado por la Universidad Técnica Federico Santa María, el que una vez revisado, se logró concluir que presentaba numerosos errores metodológicos, que hacían que las conclusiones fueran inadecuadas, ya que la evidencia que presentaba, al igual que sus documentos asociados, no permitían confirmar ni rechazar la hipótesis implicada, en cuanto a que el origen del accidente de autos era un inadecuado mantenimiento del bus, observándose errores de selección, datos de baja calidad, ausencia de memorias de cálculos, tergiversación de lo señalado en las órdenes de trabajo citadas, inadecuado manejo estadístico de los datos, entre otros.

Luego, en cuanto a su calificación técnica, señala ser ingeniero civil de la Universidad Católica de Chile, con un post grado de master en ingeniería en la Universidad Columbia Británica de Canadá, ambos títulos y grados académicos que basan su ciencia en el método científico y del análisis cuantitativo de datos, todo lo cual aplicó a los tres estudios realizados y que son motivo de su declaración.

Contrainterrogado el testigo, en cuanto al hecho de haber revisado el bus del accidente, y en su caso, para que aclare si las mantenciones del bus en cuestión, y su correspondiente plan de mantenciones, que refiere en su declaración, se basan en antecedentes proporcionados por la demandada de autos, señala haber revisado el bus de autos, después del accidente, y en su caso que sus dichos sobre el mantenimiento del bus se basan en información entregada por la demandada, así como por el fabricante Mercedes Benz, por el fabricante de neumáticos (Pirelli), y por comunicaciones personales de mecánicos y técnicos de la empresa Tur Bus, mientras que tratándose del plan de mantenimiento aludido, sostiene que sus dichos se basan en información entregada por la empresa Tur Bus a la Fiscalía de Talagante, la que al momento de su revisión formaba parte del expediente que llevaba la Fiscalía.



Consultado el testigo en cuanto al año de fabricación del bus, su kilometraje, así como los trayectos del bus desde su adquisición, responde no recordar el año de fabricación del vehículo, ni su kilometraje, no obstante se trata de información contenida en sus informes, mientras que tratándose del trayecto del bus, informa tener conocimiento de los mismos, ya que su análisis fue necesario para establecer el tipo de uso que tenía el bus, agregando que durante un período el bus viajó a la zona centro sur de Chile, y posteriormente su trayecto fue San Antonio a Santiago, hasta el día del accidente.

Contrainterrogado el testigo en cuanto a si de los antecedentes de mantención referidos a las órdenes de trabajo incorporados en la carpeta investigativa, se indicaban problemas de vibración en el tren delantero desde el año 2008 en adelante, así como la ocurrencia de dichos problemas, contesta que dentro de las órdenes de trabajo revisadas existían algunas que hacían referencia a vibraciones del tren delantero, y su análisis detallado permitió verificar que siempre con posterioridad a dichas indicaciones se realizó ya sea un cambio de los neumáticos delanteros y/o un alineamiento del tren delantero, con lo que dicho problema siempre fue solucionado inmediatamente después de ser detectado, agregando no recordar el número exacto de problemas de dicho tipo, pero que aquellos no presentaban una recurrencia distinta a otros aspectos mecánicos del bus, y que de las más de 300 órdenes de trabajo revisadas, estima que aproximadamente 5 podrían relacionarse directa o indirectamente con vibraciones del tren delantero.

Luego, se interroga al testigo si tuvo conocimiento que al bus siniestrado se le habían reemplazado las barras estabilizadoras, barra de dirección y barra de convergencia, y en su caso, si tuvo conocimiento que el bus siniestrado tuvo rechazos de revisiones técnicas con anterioridad al accidente y si conoce los motivos, señalando no recordar el cambio de las barras estabilizadoras que se preguntan, ya que sus informes fueron realizados hace más de dos años, pero sí recuerda que el mantenimiento recomendado por el fabricante exigía el cambio de algunas barras, las cuales fueron reemplazadas dentro de los kilómetros y en los años establecidos en el plan de mantenimiento del bus, mientras que tratándose de las revisiones técnicas rechazadas del bus, señala que dentro de los documentos revisados, se incluían antecedentes sobre tales revisiones, aunque no fue motivo de su informe, recordando que el bus nunca circuló con la revisión técnica vencida, ya que los rechazos fueron siempre debidamente corregidos dentro de los plazos que establece la ley para ello.

Asimismo, se le consulta si tuvo conocimiento del informe SIAT, en el cual se indicaba que el bus de autos presentaba desgaste irregular de las bandas de rodados en la rueda delantera derecha y en la rueda trasera derecha interior, producto de la mala suspensión, señalando al efecto que en el informe MP25 se refiere en detalle al



estado en que fueron retirados todos los neumáticos del bus en los 4 años de operación, incluyendo los 6 neumáticos usados el día del accidente, así como el análisis de la profundidad de los surcos de los neumáticos, el que siempre fue mayor a los dos milímetros exigidos, agregando que la expresión desgaste irregular no permite establecer el cumplimiento o incumplimiento normativo.

Preguntándosele al testigo si recuerda haber tenido a la vista los registros de alineación del bus siniestrado, en su caso, la periodicidad con que realizaban, señala que recuerda haber visto dichos registros, y haber confirmado que las frecuencias en que se realizaron cumplían las recomendaciones del fabricante.

Responde asimismo, el no haberse entrevistado con los peritos que realizaron el informe de la Universidad Federico Santa María, ni haber revisado ninguna pieza mecánica del bus, de los análisis por dichos peritos, porque no era parte de su estudio, recordando asimismo haber tenido a la vista el informe técnico pericial N° 724-2010, emitido por Carabineros de Chile, en el cual efectivamente se hace referencia en su página 9 a un desgaste en la banda de rodadura, sin indicarse ninguna medición sobre la profundidad del dibujo del neumático que permitiera comprobar un eventual incumplimiento legal, agregando que el objetivo de las bandas de rodadura es permitir la salida del agua y evitar que el vehículo patine, por lo que un eventual desgaste irregular no tiene efectos significativos en la conducción en condiciones de carretera sin agua, tales como eran en el día del accidente y en su caso, que el mismo informe que se le presenta, en su conclusión principal indica que la causa basal del accidente fue la pérdida de control del móvil, sin mencionar alguna incidencia en las condiciones de los neumáticos.

Finalmente se le contrainterroga al testigo en cuanto a si en el informe se indica la causa del desgaste irregular de las rodaduras de los neumáticos, señalando que el informe que se le exhibe indica distintas causas para el desgaste irregular de las bandas de rodados, como la mala suspensión, falta de mantenimiento y también indica que la mayoría de las ruedas y neumáticos se presentaban sin observaciones;

DÉCIMO QUINTO: Que a fojas 1058, se llevó a efecto la audiencia de percepción documental solicitada por la parte demandante, percibiéndose al efecto el CD acompañado a fojas 290, y guardado en custodia del Tribunal bajo el N° 6193-2014, correspondiente a la reconstrucción virtual del accidente de autos. Asimismo, se llevó a efecto la percepción documental del CD en que contiene la carpeta investigativa remitida por la Fiscalía Local de Talagante, causa Ruc 1001089148-0, mediante oficio N° 7065/2017, de fecha 29 de junio de 2017, agregado a los autos a fojas 854, y guardado bajo la custodia del tribunal bajo el N° 4594-17, dejándose constancia en dicha audiencia de la ausencia del tomo XV de la referida investigación fiscal;



DÉCIMO SEXTO: Que en autos se agregaron las siguientes diligencias probatorias:

1.- A fojas 785, oficio N° 578-2017, proveniente del 6° Juzgado de Garantía de Santiago, de fecha 15 de junio de 2017, relativo a la causa Ruc N° 1001089148-0, Rit N° 3437-2014, en virtud de la cual se remite un CD, en los que se contienen los antecedentes de la citada causa, guardado en custodia del Tribunal bajo el N° 4156-17;

2.- A fojas 788, oficio DL N° 3600, proveniente del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de fecha 13 de junio de 2017;

3.- A fojas 791, oficio N° SIN/N°, de fecha 08 de mayo de 2017, emitido por la Prefectura de Investigaciones de Accidentes en el Tránsito (Sección Operaciones), remitiéndose al efecto el Informe Técnico N° 724-A-2010, en formato material y digital (CD), más plano, guardado en la custodia del Tribunal bajo el N° 4459-17;

4.- A fojas 854, oficio N° 7065/2017, emitido por la Fiscalía Local de Talagante, de fecha 29 de junio de 2017, remitiéndose al efecto copia formato DVD de la carpeta investigativa Ruc 1001089148-0, guardada en la custodia del Tribunal bajo el N° 4594-17;

5.- A fojas 1005 a 1006, oficio N° 12411, emitido por el Servicio Médico Legal, de fecha 20 de junio de 2017, remitiéndose al efecto copia del Informe Médico Legal N° 4510-11, de don José Luis Abraca Saavedra;

6.- A fojas 1008, oficio NDF N° 1064/2017, emitido por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de fecha 08 de junio de 2017, en virtud del cual se remite CD en el que se contiene el informe o registro de las fiscalizaciones o controles efectuados a la Empresa Tur Bus, guardado en custodia bajo el N° 5675-17;

7.- A fojas 1019, Oficio Ord. N° 319, remitido por el Servicio Médico Legal de Melipilla, con fecha 08 de agosto de 2017, remetiéndose al efecto copia simple de Protocolo de Autopsia N° 232-2010, de don José Luis Abarca Saavedra, así como copia simple de su complemento de fecha 10 de febrero de 2011, junto a los exámenes toxicológicos T-151/2010 e histológico H-4064-2010;

DÉCIMO SÉPTIMO: Que, son hechos de la causa por así encontrarse acreditados en el proceso, los siguientes:

1.- Que José Luis Abarca Saavedra, nacido con fecha 25 de septiembre de 1972, y quien falleció el 23 de noviembre de 2010, producto de politraumatismo esquelético y visceral en accidente de tránsito tipo colisión, era hijo de Roberto del Carmen Abarca Meza y de Bernardita de las Mercedes Saavedra Arriagada;

2.- Que Francisco Eduardo Abarca Saavedra, nacido el 24 de agosto de 1977, es también hijo de Roberto del Carmen Abarca Meza y de Bernardita de las



Mercedes Saavedra Arriagada, siendo, por consiguiente, hermano de doble conjunción con don José Luis Abarca Saavedra;

3.- Que, el día 23 de noviembre de 2013, alrededor de las 7:00 horas, José Luis Abarca Saavedra, chofer de Tur Bus Ltda., procedió a conducir el vehículo de transporte de pasajeros, PPU XL 1741, marca Mercedes Benz, modelo OH 1628 L59, año 2004, de propiedad de la demandada, recorrido San Antonio-Santiago, por la Autopista del Sol, Ruta 78, en dirección oriente-nororiente, vehículo que se desvió de su pista en el km. 45.4, impactando y derribando las barreras de contención, ingresando a la pista de circulación contraria, para impactar el tracto camión EY 8854 con semirremolque JE 9960, conducido por Juan Hernán Ortega Vilches, resultando fallecidos ambos choferes y 18 pasajeros, además de múltiples heridos de diversa gravedad;

4.- Que el bus participe en el accidente de autos, PPU XL 1741, ingresó con orden de trabajo, con fechas 04 de octubre de 2010, 02 de noviembre de 2010, 11 de noviembre de 2010, 15 de noviembre de 2010, 17 de noviembre de 2010, 18 de noviembre de 2010, 19 de noviembre de 2010;

5.- Que, el referido vehículo, presenta el siguiente detalle de revisiones técnicas: 26 de agosto de 2010, aceptada; 07 de abril de 2010, aceptada y previamente rechazada con fecha 29 de marzo de 2010; 06 de octubre de 2009, aceptada; 09 de abril de 2009, aceptada y previamente rechazada en la misma fecha; 03 de octubre de 2008, aceptada y previamente rechazada con igual fecha; 29 de septiembre de 2008, aceptada; 19 de abril de 2008, aceptada y previamente rechazada el 17 de abril de 2008; 26 de octubre de 2007, aceptada; 15 de mayo de 2007, aceptada; 23 de noviembre de 2006, aceptada; 27 de mayo de 2006, aceptada; 28 de noviembre de 2005, aceptada; 06 de junio de 2005, aceptada;

6.- Que, de acuerdo a informe médico legal de fojas 1006, revisada la ficha clínica de don José Luis Abarca Saavedra, conductor del bus Tur Bus accidentado, se indica que sus síntomas podrían obedecer a un hidrops endo linfático cocleo vestibular que podría ser la primera etapa de la enfermedad de Meniere. En el mismo informe se señala: “No parece posible que una crisis vertiginosa brusca sea la causa del accidente de tránsito que sufrió el conductor del bus de la empresa Tur Bus”;

7.- Que, por escritura pública de 21 de noviembre de 2011, de la Notaría de San Antonio, de Francisco Javier Fuenzalida Rodríguez, Repertorio N° 2915, doña Marcela del Pilar Román Vidal, por sí y en representación de su hijo menor de edad, José Mauricio Abarca Román, en sus calidades de cónyuge e hijo de don José Luis Abarca Saavedra, fallecido en el accidente antes referido, por una parte; y, por la otra, Empresa de Transportes Rurales Limitada, representada por don Gustavo Cuevas Manríquez, suscribieron transacción, recibo, finiquito y declaración en



relación a los hechos ocurridos el 23 de noviembre de 2010, en cuya virtud Empresa de Transportes Rurales Limitada pagó a doña Marcela del Pilar Román Vidal y a su hijo menor de edad, José Mauricio Abarca Román, representado por la primera, la suma única y total de \$68.000.000;

8.- Que los hechos antes expuestos motivaron el inicio de una investigación penal, causa Ruc 1001089148-0, seguida primeramente ante el Juzgado de Garantía de Talagante, habiéndose formalizado con fecha 22 de noviembre de 2013, en calidad de imputados del cuasidelito de homicidio, a Gonzalo Andrés Marambio Castellón, Mario Alejandro Konig Mora, Carlos Martín Burgos Flores, Juan de Dios Quijada Millavel, José Orlando Contreras Saavedra, Claudio Andrés Mendoza Rojas, Raúl Patricio Fuentes González y Bryan Andrés Huenchuán Peñailillo, fijándose un plazo de investigación de 18 meses, decretándose posteriormente, por el Sexto Juzgado de Garantía de Santiago, la suspensión condicional del procedimiento con fecha 02 de septiembre de 2015, estableciéndose como condiciones las de las letras g), e) y h) del artículo 238 del Código Procesal Penal, a saber y para el caso de autos: fijar domicilio e informar al Ministerio Público cualquier cambio del mismo; pagar una determinada suma de dinero a título de indemnización de perjuicios en favor de las víctimas o garantizar debidamente su pago, habiéndose decretado una suma total de \$988.068.527, considerándose como víctimas a los parientes de los pasajeros fallecidos, en conformidad al orden de prelación del artículo 108 del citado cuerpo de leyes, a razón de \$57.846.672, en el caso de las personas fallecidas; \$69.415.805, en el caso de las personas que sufrieron lesiones graves gravísimas; \$19.282.308, en el caso de las personas que sufrieron lesiones graves; \$12.854.872, en el caso de las personas que sufrieron lesiones menos graves, indemnización que se pagará solo a las víctimas que no hayan recibido indemnización alguna y a aquellas que hayan recibido una indemnización inferior a la señalada; y, adicionalmente, realizar los imputados un seminario o congreso sobre seguridad vial y mantenimiento de vehículos motorizados de transporte de pasajeros, así como una declaración pública de condolencias, resolución de suspensión condicional que fue confirmada por voto de mayoría por la Iltna. Corte de Apelaciones de Santiago, con fecha 01 de octubre de 2015;

9.- Que de acuerdo a documento consistente en Informe Técnico Pericial de SIAT, de 04 de febrero de 2011, evacuado por Julio A. Salgado Bichet, Teniente de Carabineros y Gerardo Henríquez Rojas, Capitán de Carabineros, la causa basal del accidente corresponde a: “Participante (1) -conductor bus Tur Bus-, por algunas de las presunciones señaladas con anterioridad, pierde el control del móvil y se desplaza con éste en proceso de ronqueo accediendo a la mediana, chocando con la barrera de contención y árboles existentes en el área, para luego ingresar a la calzada de sentido de tránsito opuesto y colisionar con el móvil (2) -camión”. Entre las presunciones se



señalan: “a) Que, el participante (1) haya desatendido momentáneamente la conducción al realizar una acción ajena a la misma, motivo por el cual perdió el control del móvil se desplazó con éste en proceso de ronco en dirección al Nor Oriente, generándose el accidente en la forma y circunstancias antes señaladas; b) Que, el participante (1), haya sufrido una patología médica que le ocasionara la pérdida repentina del dominio de su cuerpo, lo que provocó que perdiera el control del móvil y se desplazara con éste en proceso de ronco en dirección al Nor Oriente, generándose el accidente de la forma y circunstancias antes señaladas; c) Que, el participante (1), haya conducido el móvil con sus capacidades perceptivas, reactivas y psicomotoras disminuidas producto de la ingesta de fármacos, lo que provocó que perdiera el control del móvil y se desplazara con éste en proceso de ronco en dirección al Nor Oriente, generándose el accidente de la forma y circunstancias antes señaladas”. Por su parte, la pericia mecánica fue desarrollada por el señor Omar Minguez Rivera, ingeniero mecánico, observándose entre sus referencias, las siguientes: rueda delantera derecha, neumático Pirelli, modelo FH-75, desgaste irregular de la banda de rodadura; rueda trasera derecha interior, neumático marca Pirelli, modelo FH-75, desgaste irregular en banda de rodaduras, producto de mala suspensión; rueda delantera izquierda, demostraciones de roce, desprendimientos de material en pestaña exterior, producto de la tracción; neumático Pirelli, modelo FH-75, daños que presenta, corte en lateral exterior producto de la tracción, con desgarramiento de telas interiores en sentido transversal del giro, cortes en pestañas interior, producto de la tracción, desgaste irregular en la banda de rodadura producto de la falta de mantenimiento (hojas 8 y 9 informe guardado en custodia 4459-2017);

10.- Que de acuerdo a documento consistente en Informe Técnico Pericial acompañado a la carpeta investigativa de la Fiscalía Local de Talagante, evacuado por el señor Sergio Jiménez Bustos, ingeniero mecánico, de 07 de septiembre de 2011, se establecieron como posibles causas del accidente: Parabrisas del bus estaba trizado a la izquierda, se quebró, desprendió y saltó hacia el conductor; bus se desvió hacia la izquierda, porque en la berma derecha había un vehículo que ingresó a la calzada u otro vehículo que se cruzó por delante; sol del amanecer encandilaba; neumático delantero izquierdo se reventó; conductor del bus sufrió un ataque de naturaleza médica al momento del accidente; el bus sufrió algún inconveniente mecánico en la rueda delantera derecha que provocó una vibración adelante; concluyendo: “el accidente se produjo porque el bus Tur Bus que guiaba el Sr. Abarca, sufrió una falla atribuible a una deficiente mantención del móvil (rotura y desprendimiento del parabrisas izquierdo o daño en la suspensión delantera derecha), que se desvió de forma brusca y en diagonal hacia la izquierda, sin que mediara causa externa alguna (vehículo, animal o persona que se cruzara por delante), ingresando de lleno este



móvil hacia las pistas contrarias de circulación, luego de traspasar e impactar las barreras del bandejón central y los árboles plantados en ese mismo bandejón, ocasión en que chocó con la parte frontal y costado delantero derecho de su estructura, contra la parte frontal del tracto camión con semirremolque guiado por el Sr. Ortega”;

11.- Que de acuerdo a documento consistente en Informe Técnico Mantenciones Realizadas a Bus Patente XL 1741, sin fecha, emanado de los señores Gabriel González Portus, ingeniero en mecánica automotriz y autotrónica, y Manuel Silva Zamora, ingeniero en maquinarias y vehículos automotrices, y presentado por los abogados querellantes en causa seguida ante la Fiscalía Local de Talagante, se señala, entre otras cosas, que “el plan de mantenimiento adoptado por la empresa Tur Bus no se acerca al plan de mantenimiento de la marca. La mantención de Tur Bus es correctiva, se rige por avisos de anomalía de los conductores y no de un programa de ingreso preventivamente, según kilometraje. No se realizan pautas de revisión que propone la marca. La marca indica realizar mantenciones detalladas cada 15.000 en su versión menos exigente y la periodicidad de Tur Bus es de 27.000 kms aproximadamente, y solo se realiza cambio de lubricantes, filtros, sin existir evidencia de revisión de todos los componentes indicados por la marca”;

12.- Que de acuerdo a documento consistente en Informe Final Asistencia Técnica Peritaje Técnico del Bus Accidentado en la Localidad El Monte, Talagante Chile, evacuado por la Universidad Federico Santa María, por los señores Claudio Olguín Bermúdez, ingeniero mecánico industrial; Fernando Rojas González, ingeniero civil mecánico; Eugenio Espinoza Ledesma, técnico mecánico automotriz; Carlos Baldi González, ingeniero civil mecánico; Mario González Sánchez, ingeniero en prevención de riesgos- técnico mecánico automotriz; y Walter Adrian Lemus, técnico mecánico automotriz; a solicitud de la Fiscalía de Talagante, se concluyó que “En las inspecciones en terreno y en laboratorio, se encontró que la rótula del extremo del terminal de dirección derecha se fracturó como consecuencia de fatiga de material ocurrida antes del accidente, ocasionándolo. Después de ocurrida la fractura de la rótula, se desprende del extremo de la dirección derecha, el vehículo pierde las condiciones de diseño del trapecio de dirección, perdiendo el control y ante la imposibilidad de que el vehículo pueda realizar un viraje correcto, se desvía y colisiona”. Este informe es cuestionado por documento acompañado por la demandada, consistente en “Análisis metodológico del informe final asistencia técnica: peritaje técnico del bus accidentado en localidad El Monte, Talagante, Chile, Universidad Santa María Empresas S.A. y de sus documentos complementarios”, acusando errores metodológicos;

13.- Que de acuerdo a documento denominado Informe Final, Accidente vial ocurrido el martes 23 de noviembre de 2010 en el kilómetro 45 de la Autopista del



Sol, El Monte, Talagante, Región Metropolitana, evacuado por Dictuc, con fecha 20 de mayo de 2015, a solicitud de Tur Bus, se concluye “Dado el análisis técnico integral del bus y de los acontecimientos ocurridos se tiene como primera conclusión que no es posible que haya ocurrido la rotura por fatiga del terminal derecho de la dirección, en los términos planteados por algunas de las líneas argumentativas del caso...”, atribuyendo la pérdida de control a una acción voluntaria o involuntaria del conductor;

14.- Que, de acuerdo a informe técnico 15-0831, evacuado por Aníbal Óscar García, ingeniero, a solicitud de los imputados de la causa penal antes referida, “Todas y cada una de las afirmaciones del documento de Formalización son erróneas, y trasladan los errores, insuficiencias y ambigüedades del dictamen de USM -Universidad Santa María- en que se fundan...”, afirmando que “no ha habido falla mecánica alguna en los sistemas de freno, de dirección, de suspensión y en los neumáticos que pudiera provocar el desvío progresivo y prolongado del bus hasta colisionar con el tracto camión en la mano de circulación del segundo”;

15.- Que, de acuerdo a documentos denominados informe de laboratorio SIMET-USACH N° AM-8018-0110 NUE 119102, neumático y llanta izquierda; N° AM-8018-0210 NUE 602321, neumático; N° AM-8018-0510 NUE 602403, soporte barra torsión suspensión derecha; N° AM-8018-0610 NUE 602401, cazoleta de suspensión delantera derecha, base de pulmón; N° AM-8018-0710 NUE 603158, subconjunto pulmón derecho; N° AM-8018-0810 NUE 603160, hoja de resorte delantera izquierda con dos personas de fijación; N° AM-8018-0910 NUE 603161, barra de suspensión delantera izquierda; N° AM-8018-1010 NUE 602424, terminal barra tensora derecha, trozo con persona suelto alojado y curvado; N° 126058 NUE 602320 A y B, terminal derecho; N° 1286063 NUE 603157, extremo de dirección derecha; N° 1286062 NUE 602320 C, terminal izquierdo; N° 1283153 NUE 602413, barra de convergencia, dichos elementos no presentaban mayores observaciones, salvo signos de corrosión en determinadas estructuras;

16.- Que Tur Bus somete a sus conductores a exámenes sicotécnicos, ya sea a causa de algún evento o en forma anual, habiéndose examinado a José Luis Abarca Saavedra, con fechas 31 de octubre de 2016, 23 de febrero de 2007 (por incidente), 04 de septiembre de 2007, 29 de enero de 2008 (por incidente), 19 de marzo de 2008, 20 de abril de 2009, 14 de enero de 2010 (por incidente), 01 de abril de 2010, 28 de agosto de 2010 y 25 de octubre de 2010 (por incidente);

DÉCIMO OCTAVO: Que, como se adelantó, en estos autos se ha deducido demanda de indemnización de perjuicios por responsabilidad extracontractual, por doña Bernardita de las Mercedes Saavedra Arriagada y por don Francisco Eduardo Abarca Saavedra, en calidad de madre y hermano de doble conjunción,



respectivamente, de don José Luis Abarca Saavedra, conductor, fallecido en accidente de tránsito con fecha 23 de noviembre de 2010, en contra de Tur Bus Ltda., representada legalmente por don Víctor Alejandro Ide Benner, por su responsabilidad en los hechos descritos en el motivo décimo séptimo numeral 3.-, en razón de la inadecuada mantención del vehículo de transporte de pasajeros, PPU XL 1741, marca Mercedes Benz, modelo OH 1628 L59, año 2004, que producto de lo anterior presentó defectos mecánicos, originando el accidente sub lite y con ello la muerte de 20 personas y alrededor de 16 heridos, encontrándose entre las víctimas fatales del accidente, su hijo y hermano.

Que, por lo anterior, demandan el resarcimiento de los daños causados, los que dividen en lucro cesante, a razón de \$151.200.000 para ambos, y en daño moral, avaluado en \$250.000.000 para la madre y \$150.000.000 para el hermano.

Que, por su parte, la demandada solicita el rechazo del libelo, controvirtiendo en primer término los hechos expuestos por la actora, para luego alegar la falta de legitimación pasiva de su parte, la no procedencia de la acción en virtud de la existencia de órdenes de prelación para efectos de demandar el daño, oponiendo igualmente excepción de transacción, para finalmente analizar los presupuestos de la responsabilidad demandada, señalando que éstos no concurren en el caso sub lite;

DÉCIMO NOVENO: Que, atendida la naturaleza de la acción impetrada, ha de señalarse que son requisitos copulativos del estatuto de responsabilidad civil extracontractual, además de la capacidad (que por constituirse en la regla general y no haberse alegado hipótesis de incapacidad alguna se da por concurrente), una acción u omisión ilícita del agente, la culpa o dolo de su parte; el perjuicio o daño a la víctima; la relación de causalidad entre la acción u omisión culpable o dolosa y el daño producido y, la ausencia de una causal de exención de responsabilidad.

Que, no obstante, habiéndose alegado por la demandada Tur Bus limitada la falta de legitimación pasiva de su parte, por no ser efectivos los hechos que le imputa la actora en cuanto a la debida mantención del bus de transporte de pasajeros y por la inaplicabilidad al caso sub lite del artículo 174 de la Ley 18.290; la improcedencia de la acción por parte de la madre y hermano del conductor fallecido, por preferir su cónyuge sobreviviente e hijo; así como excepción de transacción, procederá hacerse cargo previamente de estas alegaciones;

VIGÉSIMO: Que, en cuanto a la alegación de falta de legitimación pasiva, conviene tener presente que “para poder figurar y actuar eficazmente como parte, no ya en un proceso cualquiera, sino en uno determinado y específico, no basta con disponer de esta aptitud general de la capacidad o legitimatio ad processum, sino que es necesario además poseer una condición más precisa y referida en forma particularizada al proceso individual de que se trate. Tal condición que se denomina



legitimatio ad causam o legitimación procesal afecta al proceso no en su dimensión común, sino en lo que tiene de individual y determinado. Más correcto es hablar como lo hace Carnelutti de legitimación para pretender o resistir la pretensión, o de legitimación para obtener sentencia de fondo o mérito. Pero creemos que lo mejor es mantener la denominación tan conocida y antigua de legitimatio ad causam o legitimación en la causa” (Cristian Maturana Miquel, “Disposiciones Comunes A Todo Procedimiento”, Universidad de Chile, Facultad de Derecho, año 2009, pág. 45).

Luego, la legitimación procesal, legitimatio ad causam o legitimación en la causa, puede definirse como “la posición de un sujeto respecto al objeto litigioso, que le permite obtener una providencia eficaz” o como “la consideración especial en que tiene la ley, dentro de cada proceso, a las personas que se hallan en una determinada relación con el objeto litigio, y en virtud de la cual, exige, para que la pretensión procesal pueda ser examinada en cuanto al fondo, que sean dichas personas las que figuren como parte en tal proceso” (Cristian Maturana Miquel, op. cit. Pág. 46).

De este modo, la legitimación en la causa para el demandante o legitimación activa, consiste “en ser la persona que de conformidad con la ley sustancial está legitimada para que por sentencia de fondo o mérito se resuelva si existe o no el derecho o la relación jurídica sustancial pretendida en la demanda” y respecto del demandado o legitimación pasiva, “en ser la persona que conforme a la ley sustancial está legitimada para discutir u oponerse a dicha pretensión del demandante... Es decir, el demandado debe ser la persona a quien conforme a la ley corresponde contradecir la pretensión del demandante o frente a la cual permite la ley que se declare la relación sustancial objeto de la demanda; y el demandante la persona que según la ley puede formular las pretensiones de la demanda, aunque el derecho sustancial pretendido por él no exista o corresponda a otra persona” (Cristian Maturana, op. cit., pág. 46).

Por consiguiente, carece de legitimación activa o pasiva, quienes intervienen en un proceso sin reunir tales calidades.

Que en virtud de lo anterior, las alegaciones de la demandada exceden el margen de aplicación de la excepción antes referida, al fundarse la misma en aspectos de fondo que dicen relación con la concurrencia de los presupuestos de responsabilidad extracontractual así como con la normativa aplicable, lo que será analizado con posterioridad, al entrar al fondo del asunto controvertido;

VIGÉSIMO PRIMERO: Que, por otra parte, la demandada hace presente una especie de falta de legitimación activa de los demandantes, en calidad de madre y hermano del conductor fallecido, por haber dejado como herederos a su cónyuge sobreviviente e hijo menor de edad, los que por lo demás fueron resarcidos de los



daños sufridos, de acuerdo a transacción plasmada en escritura pública de fecha de 21 de noviembre de 2011, de la Notaría de San Antonio, de Francisco Javier Fuenzalida Rodríguez, Repertorio N° 2915, en cuya virtud se les indemnizó por la suma única y total de \$68.000.000, oponiendo igualmente excepción de transacción basada en este último antecedente.

Que, hoy en día, existe consenso en la doctrina y en la jurisprudencia respecto de la extensión del daño moral, no sólo a los familiares directos de la víctima, sino incluso a terceros extraños, lo que importa, obviamente, probar el daño que se alega, prescindiéndose de los órdenes de sucesión para dichos efectos, debiendo además tener en consideración que se ha accionado en sede civil, no existiendo la limitación establecida en el Código Procesal Penal.

Así, por ejemplo, en fallo de la Excma. Corte Suprema, de 25 de noviembre de 2015, Rol 31713-2014, se señala: “Que, nuestro ordenamiento, exceptuado el artículo 2315, no ha explicitado mayormente quiénes son damnificados indirectos por lo que se estima que existe titularidad cuando hay un interés quebrantado por el hecho dañoso. La legitimidad de ese interés puede estar reconocida en normas positivas explícitas o por el derecho en general en cuanto no contravenga la ley, la moral o las buenas costumbres. A partir de esta concepción amplia se reconoce hoy legitimación para la reparación de perjuicios en caso de muerte de concubinos, de la madre de crianza, de novios, de hermanos resultantes de vínculo no matrimoniales o por la muerte de un socio, de un tutor, etc. Vale decir, se legitima el derecho de reparación a partir de invocar un interés digno de protección y extiende la legitimación sin mayores restricciones a familiares diversos o más distantes que los hijos o el cónyuge. Ciertamente en todos estos casos el demandante deberá probar cumplidamente el perjuicio que invoca. Nuestra jurisprudencia ha reconocido acción indemnizatoria por daños patrimoniales o extrapatrimoniales a personas repercutidas por el hecho ilícito, sin consideración a vínculos de familia por el difunto: a quien vivía a sus expensas o era ayudado económicamente por el difunto en forma voluntaria; al empleador que sufre perjuicio por la muerte de un trabajador; al socio a quien perjudica la muerte de su consocio en los negocios societarios. En el ámbito del daño moral por repercusión, el elenco de sujetos activos de la acción debe atender exclusivamente al principio de que toda persona que demuestra un perjuicio cierto tiene derecho a resarcimiento y no cabe limitar el ejercicio de esta acción a la existencia de un vínculo parental o de familia. Esta Corte Suprema ha señalado que no es necesario ser heredero o sucesor de la víctima para pedir la reparación del perjuicio (Revista de Derecho y Jurisprudencia, Tomo XXI, Sección 1ª, página 1053). Esto no obsta a que la pretensión de ser damnificado exige afirmar un vínculo con quien fue la víctima directa. De otro modo se diluiría el nexo de causalidad entre el



hecho y el daño pretendido, indispensable para la responsabilidad. Este vínculo, en el ámbito del daño extrapatrimonial, es generalmente afectivo, aunque no necesariamente parental o matrimonial y él deberá ser establecido sin que baste la relación puramente legal...”.

Luego, atendidos los fundamentos de la exclusión que invoca la demandada, esto es, que al concurrir la cónyuge e hijo de la víctima fallecida se excluye a la madre y hermano, se procederá a su rechazo, sin perjuicio de analizar en su oportunidad el lucro cesante y daño moral alegado por los actores, de ser procedente;

VIGÉSIMO SEGUNDO: Que, como se adelantó en el primer párrafo del motivo anterior, la demandada también opuso excepción de transacción en contra de los actores, en virtud de la transacción alcanzada con la cónyuge sobreviviente e hijo del señor José Luis Abarca Saavedra, por escritura pública de 21 de noviembre de 2011.

Al efecto, cabe señalar que de acuerdo al artículo 2446 del Código Civil, “La transacción es un contrato en que las partes terminan extrajudicialmente un litigio pendiente, o precaven un litigio eventual”, bastando para rechazar la excepción en comento, indicar que los actores de autos no han concurrido con su voluntad a dicha transacción, la que fue celebrada con terceros ajenos al juicio, siéndoles absolutamente inoponible en conformidad a lo dispuesto por el artículo 1545 del Código Civil;

VIGÉSIMO TERCERO: Que, luego, entrando al fondo del asunto controvertido, conviene tener presente que en el caso de autos corresponde a la demandante probar los fundamentos de su acción y, por consiguiente, la concurrencia de los presupuestos de la responsabilidad extracontractual, lo anterior, en conformidad al artículo 1698 del Código Civil e interlocutoria de prueba de 13 de octubre de 2015, de fojas 160, confirmada por la Iltna. Corte de Apelaciones de Santiago, con fecha 03 de enero de 2017, como consta a fojas 745, oportunidad en que se establecieron como hechos a probar, los siguientes: 1.- Hechos y circunstancias en que se produjo el accidente materia de autos; 2.- Medias de control, mantenimiento y servicio adoptadas por la demandada respecto del bus materia de autos. En su caso, fecha en que ellas se llevaron a cabo; 3.- Si los hechos fueron objeto de investigación por el Ministerio Público, en su caso, antecedentes y estado de la misma; 4.- Existencia de una acción u omisión dolosa o culpable de la demandada o sus dependientes; 5.- Efectividad de que dicha acción u omisión culpable fue causa del referido accidente; y 6.- Si como consecuencia de dicha acción u omisión dolosa o culpable, la demandante sufrió perjuicios; en su caso, naturaleza y monto de los mismos.

Que, como se adelantó, en el caso de autos la demandante indica que el accidente de tránsito antes referido, en que se vio involucrado el bus de transporte de



pasajeros conducido por José Luis Abarca Saavedra, tuvo su origen en una falla mecánica del vehículo, haciendo presente la deficiente mantención del mismo.

Que, para estos efectos, debe tenerse necesariamente presente los antecedentes aportados a la carpeta investigativa de la Fiscalía Local de Talagante, antecedentes que fueron acompañados a estos autos y remitidos además por la entidad pertinente, por medio de los respectivos oficios.

Que, como se adelantó, en dicha oportunidad, se inició investigación en causa Ruc 1001089148-0, seguida ante la Fiscalía Local de Talagante, habiéndose formalizado con fecha 22 de noviembre de 2013, en calidad de imputados del cuasidelito de homicidio, a diversos dependientes y representantes de la demandada, causa que concluyó con la suspensión condicional del procedimiento, de acuerdo a resolución de 02 de septiembre de 2015 del Sexto Juzgado de Garantía de Santiago, confirmada por la Iltna. Corte de Apelaciones de Santiago, con fecha 01 de octubre de 2015, por voto de mayoría.

Que en dicha causa, así como en la actual, en que se han acompañado los mismos antecedentes, obran documentos denominados “informes periciales”, que resultan ser disímiles entre sí en lo que respecta a sus conclusiones, tanto en relación al estado mecánico del bus siniestrado cuanto a la causa basal del accidente, observándose que incluso mediante algunos de dichos documentos se pretende cuestionar los otros, debiendo tener además presente que algunos de ellos emanan a solicitud de los querellantes de la causa penal; otros a solicitud de los imputados de la causa penal; y otros a solicitud del ente investigador; y entre los solicitados por la Fiscalía Local de Talagante, tenemos el elaborado por la Universidad Técnica Federico Santa María así como el SIAT.

Así, tenemos primeramente, que SIAT, en un informe que data de 04 de febrero de 2011, establece como causal basal del accidente -como ya se adelantó en el motivo décimo séptimo, numeral tercero-, lo siguiente: “Participante (1) -conductor bus Tur Bus-, por algunas de las presunciones señaladas con anterioridad, pierde el control del móvil y se desplaza con éste en proceso de ronqueo accediendo a la mediana, chocando con la barrera de contención y árboles existentes en el área, para luego ingresar a la calzada de sentido de tránsito opuesto y colisionar con el móvil (2) -camión”, pre estableciendo como presunciones la desatención momentánea en la conducción; alguna patología médica que ocasionara pérdida de domino del cuerpo; y/o el haberse conducido el móvil con las capacidades disminuidas.

Que, sin embargo, entre estas presunciones de análisis y pese al informe técnico automotriz del bus, realizado por el señor Omar Minguez Rivera, ingeniero mecánico, que da cuenta de algunas anomalías (desgaste irregular, demostraciones de roce, desprendimientos de material, etc., y que ya fueron consignadas en el



establecimiento de los hechos), no se siguió como línea de presunción en la investigación del accidente de tránsito, algún desperfecto del vehículo.

Por otra parte, las 3 presunciones antes referidas, no se encuentran acreditadas en autos e incluso, las relativas a pérdida de control del cuerpo del conductor o encontrarse ese día en condiciones deficientes, fueron derechamente descartadas a juicio de esta magistrado.

En efecto, no hay antecedente alguno que lleve a concluir que el señor José Luis Abarca Saavedra, haya desatendido la conducción, desde que las declaraciones de los testigos consignadas en la carpeta investigativa, dan cuenta de hecho diversos, ya sea, haber percibido olor a quemado, haber sentido una vibración constante del bus o haber escuchado un fuerte ruido como el que se genera cuando se revienta un neumático, entre otros, no atribuyendo en modo alguno responsabilidad al chofer.

Que, por otra parte, cabe tener presente que el accidente se produjo en una tramo de línea recta, con buena visibilidad, descartándose encandilamiento producto del sol del amanecer.

Luego y en lo que se refiere a las condiciones físicas y/o psíquicas del conductor, está acreditado en autos que aquel aprobó todos los controles realizados por Tur Bus desde su ingreso a la empresa hasta la fecha de su fallecimiento, tanto test psicológicos como test de habilidades psicomotoras; y que si bien en 2007 fue tratado por vértigo, éste se encontraba, de acuerdo a ficha clínica tenido a la vista por el Servicio Médico Legal, controlado, descartándose categóricamente en informe de fojas 1006, que haya padecido una crisis vertiginosa brusca;

VIGÉSIMO CUARTO: Que, por otra parte, de acuerdo a documento correspondiente a informe elaborado por la Universidad Técnica Federico Santa María, las conclusiones apuntan a la fractura de la rótula del extremo del terminal de dirección derecha, producto de la fatiga de material, lo que habría ocasionado la pérdida de control del bus y por consiguiente, el accidente de autos, antecedente plasmado en el informe de 20 de marzo de 2012, efectuado a solicitud de la Fiscalía Local de Talagante y cuya elaboración importó el estudio del equipo y sus antecedentes; entrevistas de testigos; inspección en terreno; inspección de componente; pruebas de laboratorio; confección de informe; e informe final, siendo posteriormente ratificado en estrados, por los testigos señores Mario González Sánchez (fojas 989), Eugenio Espinosa Ledesma (fojas 992), Carlos Baldi González (fojas 994), Walter Adrián Lemus (fojas 997) y Claudio Olguín Bermúdez (fojas 1000), quienes concurrieron a su confección, como se observa a fojas 15 del referido informe.

Que, este informe, se ve corroborado con lo señalado en documento consistente en informe evacuado por el ingeniero mecánico Sergio Jiménez Bustos, también presentado en su oportunidad a la Fiscalía Local de Talagante, y en el que se



indica como conclusión, que el accidente se produjo por una falla atribuible a una deficiente mantención del vehículo como rotura o desprendimiento del parabrisas izquierdo o daño de la suspensión delantera derecha, el que si bien no resulta concluyente en cuanto a la causa final, debe ser analizado y ponderado en conformidad a los restantes medios de prueba.

En igual sentido, como se adelantó, se pronuncia el informe (prueba documental) elaborado por los señores González Portus y Silva Zamorano, que dan cuenta del deficiente plan de mantención llevado a cabo por Tur Bus respecto de sus vehículos, indicando que en el caso de autos, la mantención es correctiva y no preventiva, desatendiéndose la vibración constante de la máquina;

VIGÉSIMO QUINTO: Que, por otra parte, si bien la demandada acompañó en su oportunidad documentos denominados informes tendientes a cuestionar lo concluido por el informe emanado de la Universidad Técnica Federico Santa María, entre ellos uno de Dictuc, de fecha 20 de mayo de 2015, en que se cuestiona la metodología de la referida Universidad, atribuyendo finalmente la responsabilidad del accidente al conductor del bus, e informe técnico 15-0831, evacuado por Aníbal Óscar García, lo cierto es que, como se señaló previamente, no hay antecedente alguno que lleve a concluir o siquiera suponer que el conductor del bus tuvo responsabilidad directa en el accidente de autos, de acuerdo a su estado físico y psíquico al día de los hechos, más aun teniendo presente que está descartada toda maniobra que hubiere contribuido a su ocurrencia, pues el vehículo se desplazaba por línea recta, lado izquierdo, sin haber efectuado maniobra de adelantamiento ni haberse encontrado con algún obstáculo en la vía.

Que, por otra parte, de los informes de laboratorio SIMET-USACH, efectuados a neumáticos, llantas, soporte barra torsión suspensión derecha, cazoleta de suspensión delantera derecha, base de pulmón, y otros, se da cuenta de la inexistencia de daños estructurales, salvo signos de corrosión en determinadas estructuras.

Que, no obstante, apreciada la prueba en forma legal, teniendo presente todos los antecedentes aportados a esta causa y especialmente los documentos consistentes en informes elaborados a solicitud del Ministerio Público, ratificado por los testigos previamente indicados en esta sede, se puede tener por establecido que si bien el bus XL 1741 se encontraba al momento de los hechos con su revisión técnica al día, presentó previamente y en forma reiterada fallas mecánicas y otras de mera mantención (aire acondicionado, parabrisas, goma puerta, etc.), las que fueron abordadas en su oportunidad, aunque de manera deficiente, produciéndose el desgaste de material y de acuerdo a lo concluido por la Universidad Técnica Federico Santa María, la fractura de la rótula del extremo del terminal de dirección derecha, lo que provocó la pérdida de control del móvil.



Que, en efecto, no obstante haberse acreditado que Tur Bus realiza capacitaciones periódicas a sus dependientes así como mantenciones a sus buses y demás medios de transporte, no puede obviarse que ante una actividad como la desarrollada por la demandada, que comprende en parte el Transporte de Pasajeros, asunto de suyo delicado, se requiere extremar todas las medidas de seguridad dispuestas por la Ley y autoridad administrativa, debiendo mantener sus buses en excelente estado de conservación y funcionamiento para precaver cualquier evento que pueda acarrear un riesgo o peligro adicional a dicha actividad.

Que, por otra parte, en cuanto a la alegación de la demandada de la deficiente calidad de las barreras de contención de la autopista, en el tramo en que se originó la pérdida de control del móvil y posterior colisión, cabe señalar que dicho antecedente no se encuentra suficientemente determinado en autos, no siendo tampoco la causa que dio origen a la pérdida de control del bus de transporte de pasajeros, siendo poco probable que una barrera de contención pueda evitar que un bus de esas dimensiones, a una velocidad de desplazamiento de 97 km/hr., pueda evitar que traspase hacia la pista de circulación contraria. A mayor abundamiento, aún para el caso de haber sido capaz de contener al bus, atendida la dinámica del accidente, éste pudo colisionar con otros vehículos que se desplazaban en su mismo sentido, no siendo procedente elucubrar cuál habría sido el desenlace en tal caso, a falta de prueba fehaciente al efecto.

Que, de este modo, se tiene por acreditado en autos que el bus PPU XL 1741, de propiedad de la demandada, al momento de los hechos no se encontraba en óptimas condiciones mecánicas y de funcionamiento, producto de deficientes mantenciones a la referida máquina, lo que provocó la fractura de la rótula del extremo del terminal de dirección derecha, con el desenlace fatal ya señalado;

VIGÉSIMO SEXTO: Que, determinada la responsabilidad de la demandada en los hechos materia de autos, corresponde ahora referirse a los perjuicios demandados por los actores.

Que, respecto del lucro cesante, se ha señalado que aquel corresponde a la pérdida de la legítima ganancia esperada.

Que, en cuanto al daño moral, la profesora Carmen Domínguez Hidalgo señala que el daño moral está “constituido por el menoscabo de un bien no patrimonial que irroga una lesión a un interés moral por una (persona) que se encontraba obligado a respetarlo”. Asimismo, el autor don José Luis Diez Schwerter, indica, que para la mayoría de la doctrina y la jurisprudencia, “el daño moral consiste, equivale y tiene su fundamento en el sufrimiento, dolor o molestia que el hecho ilícito ocasiona en la sensibilidad física o en los sentimientos o afectos de una persona”.



Que el daño moral debe ser probado por quien lo reclama, toda vez que éste constituye un presupuesto para el origen de la responsabilidad civil, por tanto, aquel que intente beneficiarse de la concurrencia de la misma, tendrá la carga probatoria de demostrar su existencia;

VIGÉSIMO SÉPTIMO: Que, respecto del lucro cesante, cabe señalar que sin perjuicio de lo concluido en el motivo vigésimo primero de este fallo, en cuanto a que los actores están legitimados para demandar la indemnización de los perjuicios irrogados, éstos deben ser acreditados.

En efecto, la víctima, José Luis Abarca Saavedra, al momento de los hechos y de acuerdo a lo consignado en los autos, en transacción de 21 de noviembre de 2011, hecho por lo demás no objetado de contrario, se encontraba casado y tenía un hijo junto a su cónyuge, quienes, por consiguiente, en conformidad a las normas de sucesión intestada, se encuentran en el primer orden, prefiriendo y excluyendo a los demás.

Luego, en el entendido que lo solicitado por los actores es la totalidad de los ingresos de señor José Luis Abarca Saavedra, ello no resulta posible, pues pugna con norma expresa de nuestra legislación.

Que, sin embargo, sería admisible la posibilidad de determinar un lucro cesante, para el caso de haberse acreditado por los actores que la víctima aportaba mensualmente a su manutención o gastos diarios, ya sea mediante el pago de una suma determinada, la compra de medicamentos, mercadería, pago de cuentas, etc., lo que no se ha acreditado en modo alguno por los actores, no pudiendo obviarse que el hermano del causante es un hombre joven, que se individualiza como empleado, respecto de quien no consta incapacidad alguno para efectos de obtener su propio sustento, no habiendo prueba de que fuese auxiliado económicamente por su hermano.

Que, por consiguiente, se procederá al rechazo de la demanda en lo que a este ítem se refiere;

VIGÉSIMO OCTAVO: Que, en cuanto al daño moral, y como se adelantó, la madre de la víctima solicita el pago de una indemnización ascendente a \$250.000.000 y el hermano a \$150.000.000, por el daño causado producto de la muerte de don José Luis Abarca Saavedra.

Que, al respecto, cabe señalar que los testigos presentados por la parte demandante, señores Alejandra Corina Reyes López, a fojas 832; Tania Lyset Carreño González, a fojas 840; y Omar Esteban Arce Quiroz, a fojas 845, se refieren al daño sufrido por el núcleo familiar, explicando que eran muy unidos, que ambos hijos (el actor y la víctima) estaban constantemente preocupados de su madre, y que ambos hermanos solían compartir diversas actividades, entre ellas, jugar fútbol.



Que, lo anterior, se ve refrendado con informes psicológicos de fojas 579, relativo a don Francisco Eduardo Abarca Saavedra y de fojas 588, relativo a doña Bernardita de las Mercedes Saavedra Arriagada, los que fueron ratificados por la psicóloga Alejandra Corina Reyes López, a fojas 832.

Así, en el primer informe se consigna que el señor Abarca Saavedra presenta daño psicológico caracterizado por lesiones psíquicas y secuelas emocionales, siendo los hallazgos antes referidos atribuibles a patologías de base previas a la muerte de su hermano mayor en el accidente de 23 de noviembre de 2010, poniendo relevancia en el vínculo fraternal, considerando que la familia de núcleo estaba compuesta por la madre y sus dos hijos.

Respecto de la señora Saavedra Arriagada, se consignan las mismas conclusiones, añadiendo que presenta trastorno por estrés post traumático, el que evoluciona a un trastorno adaptativo que al pasar de los años deviene en un trastorno depresivo mayor grave.

Que, de lo declarado por los citados testigos y analizando el resto de la prueba rendida, se desprende que los demandantes se vieron muy afectados emocional y psicológicamente por la muerte de José Luis Abarca Saavedra, muerte ocurrida en trágicas circunstancias.

Que, en virtud de lo anterior, se accederá a la petición de indemnizar el daño moral sufrido por los actores, teniendo presente el mérito de los antecedentes que obran en esta causa así como también lo obrado en audiencia de suspensión condicional de 02 de septiembre de 2015 ante el Sexto Juzgado de Garantía de Santiago, estableciéndose en favor de doña Bernardita de las Mercedes Saavedra Arriaga, una suma única y total por concepto de daño moral, ascendente a \$30.000.000 (treinta millones de pesos) y en favor de don Francisco Eduardo Abarca Saavedra, una suma única y total de \$15.000.000 (quince millones de pesos).

Dicha suma deberá ser pagada con más reajustes de acuerdo a la variación que experimente el índice de precios al consumidor e intereses corrientes para operaciones no reajustables, ambos contados desde la fecha de notificación del presente fallo y hasta su pago efectivo;

VIGÉSIMO NOVENO: Que la demás prueba rendida así como las restantes alegaciones vertidas por las partes, en nada altera lo previamente concluido;

TRIGÉSIMO: Que, atendido lo dispuesto por el artículo 144 del Código de Procedimiento Civil y no habiendo resultado totalmente vencida la demandada, se le eximirá del pago de las costas de la causa.

Y visto además lo dispuesto en los artículos 1698, 2314, 2316, 2329, 2446 y siguientes del Código Civil; 144, 170, 342, 346, 358, 384 y siguientes del Código de



«RIT»

Foja: 1

Procedimiento Civil; Título VI de la Ley N° 18.290 y demás normas pertinentes, se decide que:

I.- Que se rechaza la tacha deducida por la parte demandada a fojas 841 en contra de la testigo señora Tania Lyset Carreño González, presentada por la parte demandante;

II.- Que se rechaza la tacha deducida por la parte demandada a fojas 846, en contra del testigo señor Omar Esteban Arce Quiroz, presentado por la parte demandante;

III.- Que se rechaza la excepción de falta de legitimación pasiva deducida por la demandada en su presentación de fojas 84, de acuerdo a lo razonado en el motivo vigésimo;

IV.- Que se rechaza la excepción de falta de legitimación activa deducida por la demandada en su presentación de fojas 84, de acuerdo a lo razonado en el motivo vigésimo primero;

V.- Que se rechaza la excepción de transacción deducida por la demandada en su presentación de fojas 84, de acuerdo a lo razonado en el motivo vigésimo segundo;

VI.- Que se acoge parcialmente la demanda de lo principal de fojas 6, solo en cuanto se condena a la demandada, Empresa de Transportes Rurales Limitada, al pago en favor de doña Bernardita de las Mercedes Saavedra Arriagada de la suma única y total de \$30.000.000 (treinta millones de pesos) y de don Francisco Eduardo Abarca Saavedra, de la suma única y total de \$15.000.000 (quince millones de pesos), por concepto de daño moral causado producto de la muerte de su cónyuge y hermano, respectivamente, José Luis Abarca Saavedra, hecho ocurrido el 23 de noviembre de 2010;

VII.- Que se exime del pago de las costas a la parte demandada.

Notifíquese, dése copia y archívese en su oportunidad.

ROL N° 19.068-2014.

Dictada por doña **Soledad Araneda Undurraga**, Juez Titular.

Autoriza doña **Ximena del Pilar Andrade Hormazábal**, Secretaria Subrogante.

Se deja constancia que se dio cumplimiento a lo dispuesto en el inciso final del art. 162 del C.P.C. En **Santiago, once de Julio de dos mil dieciocho.-**



«RIT»

Foja: 1

