

Santiago, veintidós de junio de dos mil veintiuno.

A los escritos folios N°s 40625-2021 y 53477-2021:
estése al mérito.

Vistos y teniendo presente:

Primero: Que, en estos autos Rol N°94.918-2020, caratulados "Ríos y otros con Municipalidad de Tomé y Dirección de Vialidad", sobre juicio ordinario de indemnización de perjuicios por responsabilidad por falta de servicio, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 781 y 782 del Código de Procedimiento Civil, se ha ordenado dar cuenta de los recursos de casación en la forma y en el fondo deducidos por el Fisco de Chile en representación de la Dirección de Vialidad, en contra de la sentencia de la Corte de Apelaciones de Concepción que confirmó la de primera instancia que rechazó la excepción de falta legitimación pasiva opuesta por el Fisco de Chile y acogió la misma excepción formulada por la Municipalidad de Tomé, y en aquella parte que acogió la demanda, confirmó con declaración, en cuanto elevó el monto de la indemnización de perjuicios en favor del demandante don Nicolás Núñez Dávila, a la suma de \$130.000.000.- a título de daño moral. En lo demás, confirmó el fallo que condena al Fisco de Chile a pagar indemnizaciones en favor de los demandantes por la suma total de \$1.518.000.000.- por concepto de daño moral.

I.- En cuanto al recurso de casación en la forma:



Segundo: Que el arbitrio invoca la casual del artículo 768 N°5 en relación con el artículo 170 N°4, ambos del Código de Procedimiento Civil, fundado en que la sentencia del tribunal a quo y del ad quem, no consideran ni analizan, en su totalidad, las probanzas rendidas o invocadas por su parte en torno a acreditar los fundamentos y requisitos de la acción interpuesta en autos.

Explica que la defensa de su parte estuvo destinada a demostrar la inexistencia del nexo causal para hacer responder al Fisco, para lo cual rindió diversa prueba omitida por los sentenciadores y que se relacionaba con:

1.- El exceso de velocidad del bus: sostiene que resulta claro que el vehículo circulaba a exceso de velocidad, en los términos de lo que dispone el artículo 144 y 145 de la Ley de Tránsito, atendidas las condiciones existentes.

2.- Circunstancias de la conducción: lo que dice relación con todos aquellos elementos externos al chofer y a la conducción, pero que son de su responsabilidad, y de lo cual no puede hacerse abstracción, porque tuvieron directa relación con ambos.

3.- El perfil del conductor Sr. Hugo Contreras Becerra, factor que se acredita con antecedentes que dan cuenta de su conducta y/o adicción, otros del viaje de



Rancagua a Talcahuano y, finalmente, a propósito del viaje de Talcahuano a Dichato.

4.- Por último, las consideraciones de derecho: no sólo la normativa de tránsito sino también otra especial que un chofer, profesional, responsable de pasajeros que traslada en un bus interurbano, no puede obviar, muy por el contrario, debe conocer y cumplir.

Para ello, rindió diversas probanzas que asegura no habrían sido consideradas en el fallo, tales como:

1.- Documento no objetado consistente en el Informe Policial N° 613/00901, fechado en Tomé, el 26 de marzo de 2013 y evacuado por la Brigada de Investigación Criminal de Tomé de la PDI, el cual contiene las declaraciones voluntarias de varios de los pasajeros del Bus siniestrado, entre ellas de los señores: Patricio Alarcón Inostroza, Francisco Segundo Badilla Arriagada, Carlos Antonio Godoy Escobar, Eduardo Andrés Contreras Becerra, Constanza Andrea Ulloa Díaz, Simón Paulo Orellana Castillo, Xiomara Isabel López Maulén, Cristian Felipe Alcayaga Núñez y Paulina Francisca Silva Campos, algunos de ellos pasajeros, otros derechamente demandantes en esta causa, que destacan la alta velocidad a la que iba el bus y los antecedentes del perfil del chofer.

Señala que tal probanza fue ratificada mediante la confesional de los pasajeros que demandaron, quienes reconocieron su declaración. Aduce que, no obstante ello,



el tribunal tuvo por probado que el bus no iba fuerte sino que adquirió velocidad con posterioridad, en la cuesta, y que sería por el corte de frenos, lo que constituye -a su entender- una visión parcial de los antecedentes de dichas probanzas y que influiría al momento de fijar los hechos relacionados con el perfil del conductor y la conducción del vehículo el día del accidente.

2.- En la carpeta investigativa del Ministerio Público, a lo igual que las declaraciones aludidas en el número anterior, rola Certificado de Servicio Especial nro. 006822, que da cuenta de la autorización de la Seremi de Transportes al bus interurbano de la Federación Gremial de Buses y Empresas de locomoción colectiva de la Sexta Región, con dos claras restricciones: 2.1.- Una, para trasladar un grupo de personas desde Rancagua a Talcahuano el día 08 de febrero de 2013 y regreso al día siguiente, esto es, sin ingresos a intermedios ni desviaciones o, lo que es lo mismo, sin autorización para ir a Tomé-Dichato, lo cual implica ir a otro lugar o desviarse 35 km. 2.2.- La otra restricción, es que fuera del radio urbano, este vehículo sólo podía transportar pasajeros sentados.

3.- El certificado de Alcholemia de 12 de marzo de 2013, firmado por el Dr. Darío Benavente, Director entonces del Servicio Médico Legal de Concepción (Oficio



nro. 185-T/13), a través del cual informa que el resultado de la alcoholemia del fallecido Alex Carrasco Hoofmeister, pasajero del bus, dio como resultado 01.58 gramos por 1000, documento que tampoco fue considerado como antecedente que el conductor habría autorizado el consumo de alcohol.

4.- El Decreto de Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones N°78, de 2012, que aprobara el Manual de Señalización de Tránsito, "tema relevante para esta causa", es decir, normativa gravitante en la materia e imposible de alegar su desconocimiento por todo aquel que conduzca y en especial, quien conduzca un bus de pasajeros (Licencia Clase A). Este decreto da cuenta de las señales verticales existentes en el lugar antes del accidente, la señalización existente en el lugar, específicamente en la Cuesta Caracoles, era la siguiente: advertencia de pendiente fuerte de bajada y en el lugar tiene una data de 30 años; indica curva cerrada, existe en el lugar y fue instalada en el año 2003; existencia y sentido de cada curva, de una data en el lugar del 2003-2004, "delineadores de curva", de una data en el lugar al año 2003; y reducción de velocidad como señales vistosas en el camino antes del inicio del descenso.

5.- La señalización fue fijada en fotografías acompañadas por la propia parte demandante y en un video, exhibido en audiencia de percepción instrumental.



Asevera el recurrente, que toda esta prueba no habría sido considerada en el fallo y si así hubiera sido, estima que la conclusión del tribunal necesariamente habría sido otra, tal como lo declarara el Fiscal de Tomé en relación a que en la investigación se determinó como causal basal probable del accidente la responsabilidad del chofer lo que habría sido confirmado por el informe del Servicio Médico Legal que constató el uso de sustancias ilícitas al momento del accidente; indicó que igualmente se estudió una línea sobre la señalización del lugar, pero no cambió la causa probable, con las diligencias efectuadas.

Si bien la sentencia restó mérito a estos antecedentes mediante una ponderación cuestionable, lo que sí tales probanzas no fueron contrastadas con la declaración del hermano del chofer quien reconoció que Hugo era consumidor habitual de droga.

En consecuencia, una consideración de las probanzas señaladas habría llevado a concluir que el viaje se extendió a lugares no autorizados, con gente de pie, que el conductor era consumidor de drogas y alcohol, y que no respetó la señalización establecida en el lugar con mucha anterioridad.

Tercero: Que el vicio denunciado sólo concurre cuando la sentencia carece de fundamentos fácticos o jurídicos que le sirvan de sustento, es decir, cuando no



se desarrollan los razonamientos que determinan el fallo y carece de normas legales que la expliquen. Al respecto cabe consignar que tanto la sentencia de primer grado como la dictada por el tribunal de alzada, contienen un análisis detallado de los elementos de la responsabilidad extracontractual por falta de servicio por la que se condena al demandado Fisco de Chile, como asimismo han descartado fundadamente aquellos medios de prueba en cuya virtud, este último litigante, ha sostenido que debe establecerse la responsabilidad del conductor del bus siniestrado, como causa del accidente de autos. Así se observa que en los motivos décimo octavo a vigésimo tercero del fallo del tribunal a quo, se tiene por acreditada la imputación con la que se da por configurada la responsabilidad por falta de servicio, consistente en el incumplimiento de la obligación de la Dirección de Vialidad de mantener una correcta y adecuada señalización en la cuesta Caracol en la Ruta 150 con dirección a Tomé; luego, en el motivo vigésimo octavo se desecha la eventual responsabilidad del conductor del bus, concluyendo el fallador, por una parte, que la prueba rendida es insuficiente para tener por acreditado el exceso de velocidad pues en su opinión la causa estuvo en una falta de señalización de restricción de ella y, por otra, que la existencia de pequeñas "trazas" de sustancias de benzoilecgonina tampoco es suficiente para



atribuir al conductor señor Contreras Becerra (Q.E.P.D.) responsabilidad en el accidente a raíz de un posible consumo de estupefacientes.

Apelado el referido fallo por el Fisco de Chile, la sentencia impugnada ahondó en fundamentos entre los considerandos 11° a 14° llegando a la misma conclusión del juez a quo en cuanto a que los antecedentes probatorios no fueron suficientes ni idóneos para atribuirle la responsabilidad del accidente al conductor del bus, añadiendo que las declaraciones e informes acompañados por los demandados, parten de una premisa que tiene plena validez para los conocedores de la ruta, y que consiste en que es un camino muy peligroso por sus curvas y pendientes, coincidiendo en que no se puede superar los 30 k/h., características que requieren de una señalización clara, precisa y suficiente, en orden a permitir que una persona cualquiera, guiándose con la señalética, pueda prepararse para afrontar la bajada, siendo insuficiente una señalización "normal" y una conducción atenta a las condiciones del tránsito. A continuación, la sentencia indica que comparte en análisis del fallo de primer grado en cuanto al establecimiento de la falta de servicio que se contiene en los motivos décimo séptimo en adelante.

Cuarto: Que el análisis precedente permite dar por cumplida la exigencia normativa de fundamentación de lo



decidido, que motiva la interposición del recurso en examen, aun cuando puedan no ser compartidos por quien recurre, lo que obsta a la tramitación del recurso en estudio.

II.- En cuanto al recurso de casación en el fondo:

Quinto: Que el arbitrio de nulidad sustancial se funda en tres capítulos de infracciones. En el primero, aduce la falta de aplicación de los artículos 165 y 167 N°s. 2, 3 y 7, en relación a los artículos 87 N°7 y 144, todas normas de la Ley N°18.290, explicando que el error estaría al soslayar los sentenciadores, que la demanda se endereza por un accidente de tránsito donde hubo muertos y lesionados, es decir, un hecho ilícito que de haber prosperado en sede penal hubiera sido calificado como cuasidelito de homicidio y de lesiones, sujeto a las normas de responsabilidad de la Ley de Tránsito. Sin embargo, los sentenciadores obviaron el resultado penal del accidente, señalando que ello no era obstáculo para pronunciarse sobre acciones civiles. Pero ello es erróneo por cuanto el sistema de responsabilidad de la Ley de Tránsito contiene presunciones de responsabilidad ineludibles, de modo que el establecimiento de la responsabilidad penal del conductor debe desplazar la responsabilidad por falta de servicio que se atribuye a su parte. En síntesis, el accidente y sus consecuencias, tienen un solo responsable, a saber, el conductor del bus



quien no respetó las normas del tránsito pues iba a una velocidad no razonable ni prudente para el sector (curva y contracurva), con pasajeros de pie y que consumieron alcohol, iba por un camino que no había transitado antes, en un sector para el cual no estaba autorizado y además con sustancias prohibidas en su organismo, conductas que quedan inmersas en diversas presunciones legales de responsabilidad que recaen directamente en el chofer del bus.

En un segundo capítulo, denuncia la infracción por falsa aplicación de los artículos 2, 4 y 42 de la Ley N°18.575, en relación con los artículos 24 del D.F.L. N° 850 y los artículos 41, 59, 61 y 135 de Ley General de Urbanismo y Construcciones o Decreto con Fuerza de Ley N°458 de 1976, lo que importa una infracción a los artículos 19 a 24 del Código Civil, yerro que se evidencia de dos formas:

a.- En una errada calificación jurídica de los hechos que sirven de base para determinar la concurrencia del requisito "relación de causalidad", pues esgrime que el sistema de responsabilidad por falta de servicio exige acreditar la relación de causalidad entre el hecho ilícito y el daño. Luego, los actores describen la señalización del sector y la califican de confusa, para luego atribuir la tuición de la cuesta Caracol a la Dirección de Vialidad sin fundarlo desde el punto de



vista jurídico. Indica que el yerro entonces, está en haber concluido que la tuición de la cuesta Caracol pertenece a la Dirección de Vialidad en circunstancias que legalmente no le correspondía, de acuerdo a los artículos 24 y 41 inciso 1° del D.F.L. N°850 y la normativa de la Ley General de Urbanismo y Construcciones que transcribe, para concluir que el deber de servicio de las vías, entiéndase caminos, corresponde a la Administración central del Estado (Dirección de Vialidad) y, por tanto, en los juicios relacionados con ellos es legítimo contradictor el Estado; tratándose de las calles, la calidad de legítimo contradictor corresponde a las Municipalidades. Aclarado lo anterior, señala que la Ruta 150 Concepción-Tomé si bien originalmente fue un camino público según Decreto Supremo MOP N°1555 de 2002 por el cual se declaró, en su punto 3°, como "caminos públicos", las calles o avenidas en áreas urbanas, que indica y entre ellas "el tramo urbano de la Ruta 150, Concepción Tomé, desde el límite urbano sur de Tomé hasta la ruta 154, a través de la ruta Tomé- Penco, By Pass Penco y Ruta Penco - Concepción"; el referido decreto, no incluyó como camino público vías urbanas en la ciudad de Tomé, de manera que la Ruta 150, como tal, no ingresaba a Tomé en su parte urbana sur, por lo que el camino público llegaba hasta el límite urbano Sur,



correspondiendo a vía urbana desde el referido límite urbano.

Argumentó que es parte de la historia y un hecho objetivo que el límite urbano de la ciudad de Tomé, fue modificado al aprobarse el nuevo Plan Regulador Comunal, por Decreto Alcaldicio de la I. Municipalidad de Tomé N° 2624 de fecha 8 de septiembre de 2008, fijando el límite urbano sur, el que interesa para este efecto, en el sector denominado Quebrada Honda, esto es, distante a unos 5 kilómetros al sur de la Cuesta Caracol, lugar de ocurrencia del accidente de autos, dejando el lugar del accidente en el área urbana de la comuna de Tomé. No obstante lo anterior, el yerro está en que la sentencia deduce la tuición de la Dirección de Vialidad y rechaza la excepción de falta de legitimación pasiva con el argumento de enrolamiento de caminos (Resolución de la Dirección de Vialidad de menor jerarquía), con la actitud que otrora tuviera la referida Dirección y con la configuración del camino en el mapa rutero, argumentos que contravienen las normas indicadas.

En consecuencia, subraya que, al quedar inmerso en un sector urbano el lugar del accidente, recobra la tuición la municipalidad, la que debe responder por una eventual deficiencia del mismo.

b.- Errada calificación jurídica de los hechos que sirven de base para determinar la noción de falta de



servicio y la concurrencia como régimen de responsabilidad: reitera que el único responsable del accidente fue el conductor del bus, cuya conducta rompe el nexo causal que pudiera ligar a la Dirección de Vialidad.

Recalca nuevamente la existencia de diversas probanzas cuya valoración debió llevar a los jueces del fondo a concluir que el único responsable era el conductor del bus. Así termina postulando que el error se comete en la interpretación de la calificación de los hechos que sirven para determinar la existencia del nexo causal, llegando a establecer una responsabilidad por falta de servicio, en circunstancias que ella no concurre al ser la conducción del chofer, la causa del accidente. Añade que lo anterior implica, también, aplicar erróneamente el sistema de responsabilidad por falta de servicio, porque la señalización era adecuada al tramo.

En un tercer acápite del arbitrio en estudio, se acusa la transgresión, por falta de aplicación, de los artículos 3, 5 letra c), 24 y 65 letra b) de la Ley N°18.695 relacionados con el artículo 94 de la Ley N°18.290, al obviar los sentenciadores, toda la normativa anterior, argumentando sobre la base de una costumbre, para entregar la competencia, sobre la mantención del tramo donde ocurrió el accidente, a la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas, olvidando que



tanto la Dirección como el municipio de Tomé, son organismos públicos, cuya competencia está en la ley.

Sexto: Que, antes de entrar al análisis del recurso, cabe traer a colación los hechos de la causa, que asentó la sentencia impugnada:

1.- Que, fue un hecho pacífico, que el día sábado 9 de febrero de 2013, aproximadamente a las 01:40 horas, en el kilómetro 22 de la Ruta 150 en el sector de penetración urbana cuesta Caracol de la comuna de Tomé, el bus marca Zhongtong, modelo Truym, año 2011, placa patente DCHH-36, conducido por don Hugo Bernardo Contreras Becerra se volcó y en su arrastre impacta el sistema de contención cayendo al vacío por una ladera irregular, a consecuencia de lo cual fallecieron en el lugar 16 personas, entre ellas el conductor, quedando otras con heridas de diversa consideración.

2.- Que, la Ruta 150, en el sector de la cuesta Caracol es de alta peligrosidad por la existencia de curvas y pendientes, y si bien, en la recta previa al inicio de la zona de curvas de la aludida cuesta existía señalización de pendiente fuerte bajada, curva cerrada, zona de curvas y delineadores de curva, estas señalizaciones no resultaban adecuadas ni suficientes.

Séptimo: Que, en lo que importa al recurso, resulta útil dejar constancia de los razonamientos que llevaron a los jueces del grado a acoger la demanda. En primer



término, la sentencia impugnada rechaza la falta de legitimación pasiva del Fisco de Chile quien alegó que la vía de acceso a la ciudad de Tomé, desde el límite urbano sur hasta la ciudad misma de Tomé, no tenía la calidad de camino público y, por ende, no estaba sometida a la tuición de la Dirección de Vialidad de conformidad con el D.F.L. N°850/1997. Los argumentos para el rechazo de la referida excepción, fueron dos fundamentalmente: a.- que el área urbana de acceso a la ciudad de Tomé, de la Ruta 150, desde el límite sur de la ciudad y hasta la Ruta 154 (Concepción-Talcahuano) tiene la calidad de camino público, conclusión a la que arribaron luego de un análisis de la normativa aplicable (artículo 24 del D.F.L. N°859/1997, Decreto N°1555 del MOP del año 2002 modificado por el decreto Exento N°1238 de 2014 del MOP) en relación con el Plan Regulador Metropolitano de Concepción; y b.- que, por lo demás, la Dirección de Vialidad ha sido quien ha ejercido la tutela y cuidado de la Ruta 150 incluso con posterioridad a la entrada en vigencia del Plan Regulador Comunal de Tomé del año 2008, conclusión a la que arriba luego de analizar una abundante prueba documental que da cuenta de esta tuición, tanto así que a la fecha del accidente se encontraba en marcha un proceso de licitación para el cambio de gran parte de las barreras de contención, conclusión que también se vio reafirmada por la prueba



testimonial rendida por la codemandada Municipalidad de Tomé. En base a todo lo dicho, los jueces de la instancia concluyeron que, al 9 de febrero del año 2013, la cuesta Caracol, que forma parte de la Ruta 150 Concepción-Tomé, era un camino público y como tal estaba bajo el cuidado y mantención de la Dirección de Vialidad en conformidad a los artículos 18 y 24 del D.F.L. N°850 ya mencionado.

Octavo: Que, en cuanto a la imputación de falta de servicio, la sentencia impugnada dio por acreditada la responsabilidad de la Dirección de Vialidad, en su calidad de encargada de la mantención adecuada de la vía donde ocurrió el accidente, toda vez que también resultó acreditado que la señalización que existía en la zona del volcamiento era insuficiente, no cumplía con las prescripciones del Manual de Carreteras y, como consecuencia de ello, tampoco cumplía con su finalidad de comunicar advertencia de peligro e ser información útil al usuario de la vía con la anticipación suficiente para alcanzar a tomar las decisiones pertinentes.

Al mismo tiempo, los sentenciadores descartaron la responsabilidad del conductor fallecido tal como se expresó en el motivo tercero de esta sentencia a propósito del recurso de casación en la forma.

Luego, el fallo estableció que existió la debida relación de causalidad entre la obligación incumplida por parte de la Administración y el accidente producido el 9



de febrero de 2013, pues la falta de señalización adecuada determinó que el conductor señor Contreras Becerra, al enfrentar la cuesta Caracol en la Ruta 150 con dirección a la comuna de Tomé, traspasara la velocidad crítica de 35 k/h, perdiendo la verticalidad de su desplazamiento, volcando sobre el costado lateral derecho y por proyección choca con la barrera y muro de contención que no presentó resistencia al impacto, precipitándose a una zona irregular y profunda donde producto de estos desplazamientos, los pasajeros salieron proyectados desde el interior del móvil en diferentes direcciones, causando la muerte de 16 personas y lesiones a otras cuantas.

Noveno: Que, entrando al análisis de los yerros jurídicos denunciados, puede advertirse que el reproche del recurso dice relación con el establecimiento de la relación de causalidad entre la omisión de su obligación de mantención y los perjuicios causados, toda vez que insiste que no le corresponde la tuición de la cuesta Caracol y, por otro lado, reitera que el accidente ocurrió a causa de la negligencia del conductor del bus donde viajaban los pasajeros fallecidos y los lesionados.

Décimo: Que, en estas condiciones, el arbitrio es inviable pues se alza contra los hechos asentados por los jueces del fondo, los cuales han quedado inamovibles para esta Corte al no haberse denunciado la infracción de



leyes reguladoras de la prueba. En efecto, esta Corte ha dicho reiteradamente que los hechos establecidos en la instancia no pueden ser modificados de no mediar una denuncia de las leyes reguladoras de la prueba y siempre que dicha denuncia sea eficaz al efecto. Nada de ello ocurre en la especie.

Undécimo: Que, en lo que respecta a la tuición de la zona donde ocurre el accidente, los sentenciadores efectuaron un detenido estudio de la normativa que regula la materia, llegando a la conclusión que la cuesta Caracol es camino público sin que obste a ello que se trate de un área urbana de acceso a la ciudad de Tomé, cuestión que además quedó refrendada por el hecho propio de la Dirección de Vialidad, organismo que, en la práctica, se hacía cargo a la época de los acontecimientos, de la mantención y cuidado de la Ruta 150, lo que aparece de diversos documentos emanados de su propia parte, lo cual no es atacado por el remedio en estudio, no siendo la "costumbre" lo que motiva a los jueces sino el hecho propio de la demandada condenada, que desmiente la tesis planteada al tribunal.

Duodécimo: Que, en consecuencia, las presunciones de responsabilidad de la Ley de Tránsito no resultan pertinentes al haberse descartado la responsabilidad del conductor, por lo demás, fallecido en el accidente.



Además, valga la pena precisar que la responsabilidad del Fisco de Chile ha sido establecida en base al artículo 174 inciso 5° de la Ley N°18.290, precepto decisorio de la litis que el recurso omite en las denuncias efectuadas.

Décimo tercero: Que, por todo lo antes razonado, se concluye que el recurso no podrá prosperar por incurrir en manifiesta falta de fundamentos.

De conformidad, además, con lo que disponen los artículos 764, 766, 767, 781 y 782 del Código de Procedimiento Civil, **se declara inadmisibile** el recurso de casación en la forma y **se rechaza** el recurso de casación en el fondo deducidos por la demandada Fisco de Chile, en la presentación de fecha trece de julio del año dos mil veinte, en contra de la sentencia de veinticuatro de junio del mismo año.

Regístrese y devuélvase junto con sus agregados.

Redacción a cargo de la Ministra señora Ravanales.

Rol 94.918-2020.

Pronunciado por la Tercera Sala de esta Corte Suprema integrada por los Ministros (as) Sr. Sergio Muñoz G., Sra. María Eugenia Sandoval G., Sra. Ángela Vivanco M., Sra. Adelita Ravanales A. y por el Abogado Integrante Sr. Pedro Pierry A. No firma, no obstante haber concurrido al acuerdo de la causa, la Ministra Sandoval por haber cesado en funciones.





Autoriza el Ministro de Fe de la Excma. Corte Suprema

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

