

NOMENCLATURA : 1. [40]Sentencia
JUZGADO : 4 ° Juzgado de Letras Civil de Antofagasta
CAUSA ROL : C-2311-2022
CARATULADO : ROWE/SOCIEDAD AGUAS ANTOFAGASTA S.A.

Antofagasta, treinta y uno de Mayo de dos mil veinticuatro

VISTOS:

Con fecha **28 de agosto de 2022**, comparece Christian Orlando Castro Hernández, abogado, domiciliado en calle Madame Curie 2312 Oficina 14 ciudad de Calama y en calle Sucre N° 363 oficina 47 de esta ciudad, en nombre y representación de **Bryan Rowe Fabian**, domiciliado en calle 3 Oriente 2801 Villa Exótica de la ciudad de Calama, y de su mismo domicilio y forma de notificación en esta ciudad, e interpone demanda en juicio ordinario de indemnización de perjuicios en sede extracontractual, en contra de de la empresa, sociedad concesionaria, **RUTA DEL LOA SOCIEDAD CONCESIONARIA S.A.**, persona jurídica del giro de su denominación, representada por su Gerente General don CARLOS FUENZALIDA INOSTROZA, ambos con domicilio en Cerro El Plomo 5630 Piso 10, Región Metropolitana, Comuna Las Condes, Santiago, en contra de **AGUAS DE ANTOFAGASTA S.A.**, persona jurídica del giro de su denominación, representada legalmente por CARLOS MENDEZ GALLO, gerente General, ambos domiciliados en calle Avenida Pedro Aguirre Cerda Nro 6496 ciudad de Antofagasta, y por FALTA DE SERVICIO en contra de **FISCO DE CHILE**, persona jurídica de Derecho público, representado para estos efectos por el



Foja: 1

CONSEJO DE DEFENSA DEL ESTADO, a través de su representante abogado Procurador Fiscal donña MARÍA EUGENIA MANAUD TAPIA, ambos con domicilio en Agustinas 1687, Santiago, Región Metropolitana todos solidariamente responsables, por las siguientes consideraciones de hecho y de derecho.

Relata que su patrocinado fue imputado y formalizado con fecha 24 de Junio de 2021 ante el juzgado de Garantía de la ciudad de Antofagasta en los autos ruc 1910063260-0 rit 13.652-2019, acusado en fecha 08 de noviembre de 2021, y finalmente absuelto de todos los cargos por el Tribunal Oral penal de Antofagasta de acuerdo a sentencia rit 138-2022 de fecha 15 de Julio de 2022.

Transcribe los hechos de la formalización y la acusación, los que se resumen en lo siguiente: "El día 22 de septiembre de 2019, aproximadamente a las 18:15 hrs. El imputado Bryan Oxman Rowe Fabian conducía el automóvil marca Chevrolet, modelo Corsa, P.P.U. BBBT.99 por la ruta B-25 en dirección Antofagasta-Calama y al llegar a la altura de Km.10, al no encontrarse atento a las condiciones del tránsito no se percató de un baden con una profundidad de 0,10 metros en la vía, perdiendo el control del vehículo desviando su desplazamiento hacia la izquierda, colisionando al Station Wagon marca Ford, modelo Explorer P.P.U LHBJ.91 conducido por la víctima Guido Néstor Llave Sosa.(Q.E.P.D) el que circulaba por la misma ruta en sentido Calama- Antofagasta. A consecuencia de lo anterior resultaron con lesiones los acompañantes del conductor Guido Llave Sosa, estos son: su cónyuge Silvia de Guadalupe Herrera Pérez; su hija Karem Griselda Llave Herrera; su hija Carolina de Guadalupe Llave



Foja: 1

Herrera y su nieto Tobias Elier Guerra Llave. Además el imputado Bryan Rowe Fabian resultó con politraumatismo, fractura de pelvis/fémur derecha contenida, de carácter grave y sus acompañantes Víctor Gabriel Callejas Aquez; Milenka Andrea Villegas Cortés y Carlos Manuel Adones Saravia (Q.E.P.D) falleció en el lugar del accidente producto de un politraumatismo.”.

Menciona que la acusación indica que se le imputa el cuasidelito de homicidio y de lesiones graves, previsto y sancionado en el artículo 492 en relación al 490 N°1 y en relación a los artículos 391 N°2 y 397 N°2 del Código penal, en relación artículo 108, y 167 N°2, n°13 de la Ley de Tránsito, ambos en grado de desarrollo de consumado, atribuyéndole participación en calidad de autor del artículo 15 N°1 del Código Penal, solicitando el Ministerio Público de la ciudad de Antofagasta penas de 3 años de reclusión menor en grado mínimo más la suspensión de la licencia de conducir por el plazo de dos años. Además, de las penas accesorias en conformidad a lo dispuesto en el artículo 29 del Código Penal.

Refiere que finalmente y luego de una costosa defensa penal, el demandante fue absuelto por el Tribunal Oral Penal de la ciudad de Antofagasta, conforme así lo expresa la sentencia de fecha 15 de Julio de 2022, cuya parte resolutive señala “I.- Que, se absuelve a BRYAN OXMAN ROWE FABIAÑ, cédula de identidad N°18.362.816-K, ya individualizado, de la imputación que lo considero autor de un supuesto cuasidelito de homicidio y de lesiones graves, fundado en los hechos ocurridos el día 22 de septiembre de 2019 en territorio jurisdiccional de este tribunal. II.- Que, no se condena en



Foja: 1

costas al Ministerio Público por considerar que tuvo motivo plausible para litigar. Se deja constancia que no hay documento o evidencia material que devolver a los intervinientes, ello, atendido a que la audiencia de juicio se llevo' a cabo bajo la modalidad de video conferencia, por ende, la prueba fue acompañada de manera virtual al juicio. III.- Ejecutoriada la presente sentencia, dese cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 468 del Código Procesal Penal.

Indica que la sentencia fue certificada de ejecutoria en fecha 26 de julio de 2022 y señala que el tribunal Oral Penal de Antofagasta, establece en su sentencia en el considerando DÉCIMO SEGUNDO, un extenso análisis y valoración de la prueba de cargo la que transcribe íntegramente, concluyendo a continuación que la sentencia dictada por el tribunal Oral Penal de Antofagasta, establecería que la causa basal de los hechos imputados a su patrocinado fueron el mal estado de la ruta y que dicho mal estado de la ruta el que indica como hundimiento de la carpeta de rodado o calzada" se habría debido a una fuga masiva de agua de los acueductos de propiedad de Aguas Antofagasta S.A., por lo que se descartaría a todas luces que su patrocinado, no estaba atento a las condiciones del tránsito.

Luego indica que se deduciría la responsabilidad de los demandados, iniciando con RUTA DEL LOA SOCIEDAD CONCESIONARIA S.A, del que refiere que constaría de múltiples documentos y de acuerdo al mérito de los antecedentes evaluados por el Tribunal Oral Penal de Antofagasta, testimonios, informes periciales y demás que constan en la carpeta de investigación ruc 1910063260-0 rit 13.652-2019



Foja: 1

llevada por el fiscal del Ministerio Público de la ciudad de Antofagasta que, previo a la ocurrencia del accidente del cual fue víctima el demandante, la sociedad operadora de la Concesión Vial, ya tenía conocimiento del mal estado de la ruta, y que este mal estado de la ruta se debía a la existencia de un hundimiento o baden en el lugar en donde ocurren los hechos según fueron descritos en los numerales anteriores.

Expone que este hundimiento o baden de aproximado 12 cm no fueron corregidos y serían una condición de peligro que atenta a la normalidad y seguridad para los usuarios de la Ruta en referencia, y que, claramente el día del accidente la zona en la que se encontraba la falla en la calzada, esta no estaba debidamente señalizada, causando este grave accidente o al menos no fue visible y perceptible por el demandante, ni fue establecida con la debida anticipación la zona de conflicto, y acusa que tampoco existió señalética idónea o necesaria, para con ello evitar los hechos.

A continuación cita alguno antecedentes que permitirían establecer la responsabilidad de los demandados, entre ellos, transcribe íntegramente el parte policial realizado por Carabineros de Chile de la tenencia de la Comuna de Sierra Gorda Nro 181 de fecha 22 de septiembre de 2019; luego alega que el accidente se verifica en la denominada, Ruta B-25, en la que actualmente existe una zona de la carretera otorgada en concesión a la sociedad demandada, denominada "Concesión Vial Rutas del Loa", e indica que esta sociedad es responsable en forma legal de la mantención y reparación de la ruta y que las medidas de prevención fueron



Foja: 1

tomadas días después de la ocurrencia del accidente.

Expone que la concesión adjudicada al demandado señala lo que la sociedad Concesionaria dió partida al proyecto denominado "Concesión Vial Rutas del Loa" que se ubica en la región de Antofagasta abarcando las comunas de Sierra Gorda y Calama y que el accidente del tránsito que sufre el demandante por el mal estado de mantención de la ruta y la falta de señalética que advierta a los conductores el peligro, habría ocurrido en la Comuna de Sierra Gorda.

Menciona que el proyecto asociado a la operadora de la concesión plantea realizar el mejoramiento y la ampliación a doble calzada de la actual Ruta 25 en el tramo comprendido entre el inicio del Enlace Carmen Alto hasta el empalme con la Avenida Balmaceda, al norte de la actual rotonda de acceso sur a Calama y que al inicio del tramo mencionado anteriormente, se considera la construcción del Enlace Carmen Alto a desnivel que reemplazara' el actual cruce a nivel que conecta la Ruta 5 y la Ruta 25 y al término del mencionado tramo, en el empalme con la Avenida Balmaceda, se considera la construcción de un enlace a desnivel que reemplazara' la actual rotonda de acceso sur a Calama y que conecte con la vía de acceso al Aeropuerto El Loa de Calama.

Además, expone que como parte de las obras, se construiría la Nueva Circunvalación Oriente a Calama, que conectaría las Rutas 24 Oriente, Ruta 21, Ruta 23 y Ruta 25, incluyendo las obras de conexión que den continuidad de las citadas vías.

Afirma que lo anterior permitiría establecer que existe responsabilidad de parte de la Concesionaria Ruta del



Foja: 1

loa Sociedad Concesionaria S.A, O Rutas del Loa Sociedad Concesionaria S.A, ya que el demandante circulaba por dicha ruta y sufrió una grave accidente que lo habría dejado con discapacidad de un 17 por ciento de su capacidad motora, enfrentando un costoso juicio oral para demostrar su inocencia por que se le imputaba "no estar atento a las condiciones del tránsito y el mal estado de la ruta".

Reitera que el demandante circulaba en una ruta entregada a la sociedad operadora, en virtud de un contrato de Concesión, que constaría en decreto Supremo, No 149 de fecha 27 de diciembre de 2017 del Ministerio de Obras Públicas, publicado en el Diario Oficial con fecha 10 de abril de 2018, que se adjudicó al licitante Intervial Chile S.A., el Contrato de Concesión denominado "Concesión - Vial Rutas de Loa" para la ejecución, reparación, conservación y explotación de las obras públicas fiscales de la Ruta 25, entre el Enlace Carmen Alto y los Accesos a la ciudad de Calama y que además estaría contemplada la construcción de la Nueva Circunvalación Oriente a Calama, que conectaría las Rutas 24 Oriente, Ruta 21, Ruta 23 y Ruta 25, incluyendo las obras de conexión que den continuidad a las citadas vías.

Relata que el demandado fue constituido en Santiago bajo el nombre de "Rutas del Loa Sociedad Concesionaria S.A." según escritura pública de fecha 26 de abril de 2018 ante el Notario Público don Eduardo Avello Concha, cuyo extracto fue inscrito en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de la misma ciudad el 30 de abril de 2018 y publicado en el Diario Oficial en conformidad a la ley con fecha 11 de mayo de 2018, constituyéndose como sociedad anónima cerrada, y



Foja: 1

sometiéndose a las normas aplicables a las sociedades anónimas abiertas.

Indica de igual manera que con fecha 21 de noviembre de 2018, se habría efectuado la Junta Extraordinaria de Accionistas, la cual aprobó el cambio de duración de la Sociedad, pasando a ser indefinida y la modificación de la Razón Social a Ruta del Loa Sociedad Concesionaria S.A., antes Rutas del Loa Sociedad Concesionaria S.A. Y que constaría que a Septiembre de 2019 que de la CONCESIÓN VIAL RUTAS DEL LOA que se detalla en el portal de La Dirección General de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas, se indica lo siguiente.

Como beneficios del proyecto, que contribuiría, en forma general, a lo siguiente: Mejorar el estándar y niveles de servicio de la actual Ruta; Aumento de los niveles de seguridad para los usuarios; Reducción de la tasa de accidentes, al eliminar posibilidad de choques frontales e interacciones con el ferrocarril; Aumento de la capacidad vial y diseño que contempla una velocidad máxima de 120 km/hr; Disminución de los tiempos de viaje; Mejora en el potencial económico de la región, tanto en temas turísticos como en intercambio comercial.

Luego enumera los servicios que contempla el contrato de concesión que sería: Conservación, reparación y operación de todas las obras que se encuentren en el Área de Concesión; Funcionamiento y Operación del Área de Servicios Generales y Atención de Emergencias; Servicio de Asistencia en Ruta; Servicio de Atención de Usuarios; Servicio de Operación de la Plaza de Peaje.



Foja: 1

Como hechos relevantes, menciona que durante el mes de septiembre de 2019 continúa la revisión de los Proyectos de Ingeniería Definitiva, para ambos sectores (Sector A Ruta 25 y Sector B Nueva Circunvalación hacia Calama). Y en relación con los trabajos de Mantenición y conservación del área concesionada y a la ejecución del Plan de Mantenimiento de Infraestructura preexistente (PMIP), continúa la "Campaña para reparación de baches y señalización".

Igualmente refiere que durante el mes de septiembre 2019 se continúa el proceso de revisión de los Proyectos de Ingeniería Definitiva (Proyecto Vial del Sector A y Otros Proyectos y el Proyecto Vial del Sector B y Otros Proyectos) y que a dicha fecha, el avance en la aprobación de los proyectos de ingeniería definitiva era de un 0%, al igual que el avance de la obra.

Argumenta que el estado de la ruta en la zona del accidente, sería atentatorio al principio de seguridad de circulación, y atentatorio al principio de normalidad del servicio, toda vez que se indica el proceso de campaña de reparación de baches en la ruta, lo que acusa, nunca ocurrió.

Alega que la obligación de seguridad que debía brindar la demandada, y de normalidad del servicio, se encontraba vigente por la existencia del contrato de concesión, el que haría responsable al concesionario, de los daños a trabajadores y usuarios, tanto en la construcción, como operación de la ruta concesionada. Así' quienes están a cargo de la Ruta, tienen el deber de constantes patrullaje o revisión de la vía, y que ésta se encuentre expedita y libre de cualquier obstáculo, lo que no habría acontecido en el caso



Foja: 1
descrito.

Que, la responsabilidad de este demandado tendría su sustento legal en la concesión que opera sobre el lugar en donde ocurren los hechos, toda vez que la ruta no se encontraba en condiciones de normalidad y de seguridad y libre de obstáculos para los usuarios. Lo acontecido es atentatorio al principio de seguridad de circulación y atentatorio al principio de normalidad del servicio que se debe brindar por las sociedades concesionarias a los usuarios de una ruta.

Indica que la Concesionaria a cargo de la Ruta, tenía a la hora de los hechos y tiene, el deber de constantes patrullaje o revisión de la vía, y que esta se encuentre expedita y libre de cualquier obstáculo, lo que no aconteció en el caso descrito. Y asegura que lo grave sería que esta situación no es una simple depresión o baden que se produce de manera instantánea, por el contrario llevaba días en esa condición irregular.

Hace presente que de acuerdo a registros y testimonios, con mucha anterioridad al accidente, se había detectado un hundimiento de la ruta, y sin que la sociedad operadora de la Concesión Vial Ruta El Loa corrigiera tan grave deficiencia y condición de peligro, atentatoria a toda condición de normalidad y de seguridad para los usuarios de la Ruta en referencia, misma deficiente conducta manifestada o concretada por el Inspector Fiscal de la Ruta y Concesión don Juan Pablo Ubeda, dada la circunstancia que existiendo una Concesión en esa Ruta y un Inspector Fiscal asignado a la misma, tamañas conductas de negligencia serían absolutamente reprochables.



Foja: 1

Afirma que claramente el día del accidente la zona en la que se encontraba la falla en la calzada, no estaba debidamente señalizada causando este grave accidente y que aún para el evento que se sostenga por los responsables, que si existió alguna, ella no habría sido advertida, ni visible, ni establecida con la debida anticipación a la zona de conflicto, y tampoco habría existido señalética idónea o necesaria, para con ello evitar el accidente que provocó daños y lesiones a la demandante.

Luego pasa a exponer los textos normativos aplicables a toda Concesión de Obra Pública en nuestro país, aludiendo al Decreto con fuerza de ley N° 850 del Ministerio de Obras Publicas de fecha 12 de septiembre de 1997, la Ley de Concesiones de obras públicas o Decreto No 900 del Ministerio de Obras Publicas de fecha 31 de octubre de 1996, el Reglamento de la Ley de Concesiones de obras públicas, Reglamento del Decreto con fuerza de ley N° 164 del Ministerio de Obras Públicas de 1991, que forma parte de los contratos de concesión del Ministerio de Obras Públicas, y finalmente las Bases de Licitación propias de cada una y que incluye Bases Administrativas, Bases Técnicas y Bases Económicas, además de la oferta Técnica y Económica en la forma aprobada por el Ministerio de Obras Públicas, los decretos supremos de adjudicación respectivos, el correspondiente contrato y el Reglamento de Servicio de la Obra, entre otros.

Respecto a la Ley General De Concesiones, invoca y transcribe lo establecido en su artículo 23, N° 1, en cuanto impone al concesionario el deber de conservar las obras, sus accesos, señalización y servicios en condiciones normales de



Foja: 1

utilización, señalando que es posible extraer y determinar como una obligación de la concesionaria, el garantizar a los usuarios la seguridad en la utilización de las obras concesionadas.

Agrega respecto del decreto 900, lo establecido en el artículo 35 del mismo, el que establece que el concesionario responderá de los daños, de cualquier naturaleza, que con motivo de la ejecución de la obra o de la explotación de la misma se ocasionaren a terceros, a menos que sean exclusivamente imputables a medidas impuestas por el Ministerio de Obras Públicas, después de haber sido adjudicado el contrato.

De igual forma refiere que al existir un contrato de concesión de la ruta en que se verifica el accidente, el que fue adjudicado por Decreto Supremo No 149 de fecha 27 de diciembre de 2017 del Ministerio de Obras Públicas a Intervial Chile S.A y publicado en el Diario Oficial con fecha 10 de abril de 2018, cobran relevancia las Bases de Licitación de dicho contrato.

Así respecto de las bases de licitación transcribe lo establecido en el apartado "2.4.11" y siguientes, respecto a los daños que se causen a terceros, usuarios e instalaciones durante la construcción y explotación de la obra, y a la prevención de accidentes y actuaciones, de la manera que sigue: *"2.4.11 DAÑOS: 2.4.11.1 DAÑOS A USUARIOS. Todo daño de cualquier naturaleza que se cause a terceros con motivo de la ejecución de las obras de construcción o conservación de las obras, incluido el deslizamiento producto de la ejecución de las mismas, así como los daños que puedan ocasionar los baches*



Foja: 1

o cualquier otra condición deficiente de la conservación de la obra, será de exclusiva responsabilidad de la Sociedad Concesionaria a quien corresponderá efectuar las gestiones ante la Compañía de Seguros para que se efectúe el pago por esos daños. 2.4.11.2 DAÑOS A INSTALACIONES. Todo daño a las instalaciones deberá ser repuesto por la Sociedad Concesionaria y será su obligación mantener una permanente vigilancia sobre todas las obras, equipos e instalaciones, comprendidas en el Contrato de Concesión. En las oportunidades en que esto suceda, la Sociedad Concesionaria deberá informar de los hechos, por escrito, al Inspector Fiscal. Constatados los daños, la Sociedad Concesionaria en un plazo no mayor a 10 (diez) días de producidos los daños, propondrá un programa de reparación de las instalaciones al Inspector Fiscal para su aprobación, quien emitirá a través el Libro de Obras correspondiente su pronunciamiento. El Incumplimiento del plazo o de cualquiera de las obligaciones establecidas en el presente artículo hará incurrir a la Sociedad Concesionaria en la multa que, en cada caso, se establezca según el artículo 1.8.11 de las presentes Bases de Licitación. 2.5 PLAN DE PREVENCIÓN DE RIESGOS La Sociedad Concesionaria deberá presentar al Inspector Fiscal para su aprobación, a lo menos 90 (noventa) días antes de iniciar la construcción de las obras, un Plan de Prevención de Riesgos para la Etapa de Construcción para cada sector y, a lo menos, 90 días antes de la fecha estimada de la solicitud de la Puesta en Servicio Provisoria Parcial del Sector A, deberá someter a aprobación del Inspector Fiscal un Plan de Prevención de Riesgos para la Etapa de Explotación. Los plazos de revisión, corrección de



Foja: 1

observaciones y aprobación se regirán por lo dispuesto en el undécimo párrafo del artículo 1.9.1.2 de las presentes Bases de Licitación. En los Planes se deben indicar las medidas que se adoptaran con el objeto de prevenir el riesgo de ocurrencia de algún impacto no deseado a los trabajadores del Concesionario, usuarios, a la comunidad, al medio ambiente y a la obra. Los Planes de Prevención de Riesgos deberán observar posibles riesgos naturales, tecnológicos y laborales. Estos Planes deberán ser elaborados independientemente para la Etapa de Construcción y la Etapa de Explotación de la Concesión. Los Planes de Prevención de Riesgos para la Etapa de Construcción y de explotación deberían incluir los contenidos señalados en los artículos 2.5.1. y 2.5.2 de las presentes Bases de Licitación, además de los siguientes puntos: • Lugares de trabajo seguros y que cumplan con los requerimientos establecidos en el D.S. N° 594 de 1999 del MINSAL Reglamento sobre condiciones sanitarias y ambientales básicas en los lugares de trabajo. • Sistemas y métodos de trabajo que no involucren riesgos para la salud, el medio ambiente o la seguridad, tales como, programas de control y protección contra incendios, transporte de combustibles y que se encuentren especificados sus modos de operar en normas o instructivos de las asociaciones de seguridad y la Superintendencia de Electricidad y Combustibles. • Personal adecuadamente entrenado para reconocer, evaluar y controlar riesgos, en los lugares de trabajo, cuya ocurrencia cause un deterioro del medio ambiente. La ejecución o implementación del Plan de Prevención de Riesgos, es de responsabilidad directa de la Sociedad Concesionaria, incluyendo el



Foja: 1

entrenamiento del personal, la definición de roles y responsabilidades, y un plan de emergencia desde el punto de vista ambiental. Para tales efectos la Sociedad Concesionaria deberá contar con un profesional experto en prevención de riesgos. Este Plan deberá ser mantenido en la forma de un Manual, de fácil comprensión y disponible para todo el personal de la Sociedad Concesionaria. Los Planes de Prevención de Riesgos, tanto para la Etapa de Construcción como para la de Explotación, deben actualizarse anualmente en función de su operación durante el periodo anterior mejorando las falencias que se pueden haber detectado e incorporando nuevas actividades en relación a la prevención de riesgos. Esta actualización deberá ser presentada anualmente durante el mes de septiembre, y los plazos de revisión, corrección de observaciones y aprobación se regirán por lo dispuesto en el undécimo párrafo del artículo 1.9.1.2 de las presentes Bases de Licitación. El incumplimiento de los plazos o cualquiera de las obligaciones establecidas en este artículo, así como la no implementación de los Planes de Prevención de Riesgos durante la Etapa de Construcción y de Explotación, hará incurrir a la Sociedad Concesionaria en la multa que para cada caso se establezca según el artículo 1.8.11 de las presentes Bases de Licitación.

2.5.1 PLAN DE PREVENCIÓN DE RIESGOS DURANTE LA ETAPA DE CONSTRUCCIÓN DE LA OBRA Los principales riesgos que se identifican en la Etapa de Construcción y que deberán ser considerados en la elaboración de cada plan, son: 1.- Riesgos de derrumbes. 2.- Riesgos de accidentes en la vía 3.- .Riesgos por derrame de sustancias peligrosas durante su transporte o almacenamiento 4.-Riesgos de incendios en el área de faenas.



Foja: 1

5.-Riesgos de corte de puentes y estructuras afines. 6.- Riesgos de explosión. 7.- Accidentes de trabajadores 8.- Riesgos de eventos naturales. 9.- Otros considerados por el inspector Fiscal. Cada Plan de Prevención de Riesgos deberá ser concordante con lo establecido en el artículo 2.6.1 de las presentes Bases de Licitación, y deberá explicitar, a lo menos, lo siguiente: • Disposición de personal, equipos, herramientas y materiales necesarios para la mantención de las condiciones de seguridad. • Horario de Funcionamiento (normal o extraordinario). Medidas de Seguridad y Vigilancia. Medidas de prevención de incendios y otros. Dotación mínima de personal (normal, en turnos, dotación de reemplazo, vacaciones, etc.). Transporte para el personal de trabajo. Medidas de mantención de las distintas instalaciones. Medidas de aseo de las distintas instalaciones. Medidas orientadas a detectar y solucionar los problemas de accidentes, congestión o de cualquier otra naturaleza que se produzcan en la Ruta. • Mantención de elementos de seguridad, señalización y demarcación en el Área de Concesión.

2.5.2 PLAN DE PREVENCIÓN DE RIESGOS DURANTE LA ETAPA DE EXPLOTACIÓN DE LA OBRA Los principales riesgos que se identifican en la Etapa de Explotación y que deberán ser considerados en la elaboración de este plan, son: 1.-Riesgos por detenciones de vehículos. 2.-Riesgos de accidentes en el Área de Concesión. 3.-Riesgos por derrame de sustancias peligrosas durante su transporte o almacenamiento. 4.-Riesgos de incendios en el Área de Concesión. 5.-Riesgos de explosión. 6.-Riesgo de accidentes de trabajadores. 7.-Riesgos de corte de puentes y estructuras afines. 8.- Riesgos de eventos naturales. 9.- Riesgo de



Foja: 1

asaltos a Plaza de Peaje. 10.- Riesgo de Bloqueos de rutas por terceros dentro del Área de Concesión 11.- Otros considerados por el Inspector Fiscal Este Plan de Prevención de Riesgos deberá ser concordante con lo establecido en el artículo 2.6.2 de las presentes Bases de Licitación y deberá explicitar a lo menos, lo siguiente: • Disposición de personal, equipos, herramientas y materiales necesarios para la mantención de las condiciones de seguridad • Horario de Funcionamiento (normal o extraordinario). Medidas de Seguridad y Vigilancia. Medidas de prevención de incendios y otros. Dotación mínima de personas (normal, en turnos, dotación de reemplazo, vacaciones, etc.) Transporte para el personal de trabajo. Medidas de mantención de las distintas instalaciones. Medidas de aseo de las distintas instalaciones Medidas orientadas a detectar y solucionar los problemas de accidentes, congestión o de cualquier naturaleza que se produzcan en la Ruta. • Mantención de elementos de seguridad, señalización y demarcaciones el Área de Concesión, el artículo 2.4.3.1.3. de las presentes Bases de Licitación. 2.6 PLAN DE MEDIDAS DE CONTROL DE ACCIDENTES O CONTINGENCIAS En conjunto con la entrega de los Planes de Prevención de Riesgos señalados en el artículo 2.5 de las presentes Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria deberá presentar cada sector en la Etapa de Construcción y solo para el Sector A en la Etapa de Explotación al inspector Fiscal, un Plan de Medidas de Control de Accidentes o Contingencias para las etapas de Construcción y de Explotación, según corresponda, el que deberá señalar la forma en que se intervendrá eficazmente ante los eventos causales que alteren el desarrollo normal del proyecto o de alguna



Foja: 1

actividad. Dichos planes contendrán acciones a tomar en caso de ocurrencia de eventos accidentales de relevancia para el medio ambiente. Los planes correspondientes a cada etapa deberán ser entregados al Inspector Fiscal para su aprobación. Los plazos de revisión, corrección de observaciones y aprobación se regirán por lo dispuesto en el un décimo párrafo del artículo 1.9.1.2 de las presentes Bases de Licitación. Los Planes de Medidas de Control de Accidentes o Contingencias deben actualizarse anualmente en función de su operación durante el periodo anterior y las indicaciones del Inspector Fiscal. Estas actualizaciones deberán ser presentadas anualmente durante el mes de septiembre, y los plazos de revisión, corrección de observaciones y aprobación se regirán por lo dispuesto párrafo anterior. La ejecución o implementación de los Planes de Medidas de Control de Accidentes o Contingencias, tanto para la Etapa de Construcción como para la Etapa de Explotación, son de responsabilidad exclusiva y directa de la Sociedad Concesionaria. Los contenidos mínimos que en cada caso se deban cumplir, se describen en los artículos 2.6.1 y 2.6.2 de las presentes Bases de Licitación. El incumplimiento de los Plazos o cualquiera de las obligaciones establecidas en el presente artículo, así' como la no implementación de los Planes de Medidas de Control de Accidentes o Contingencias durante la Etapa de Construcción o en la Etapa de Explotación, hará' incurrir a la Sociedad Concesionaria en la multa que para cada caso se establezca según el artículo 1.8.11 de las presentes Bases de Licitación.

2.6.1 PLAN DE MEDIDAS DE CONTROL DE ACCIDENTES O CONTINGENCIAS DURANTE LA ETAPA DE CONSTRUCCIÓN AL



Foja: 1

incorporar trabajadores a la constitución, la Sociedad Concesionaria deberá realizar una serie de actividades tendientes a su capacitación en temas relacionados, entre otros, con: Procedimientos en caso de accidente en vehículo. Manejo seguro. Procedimientos en caso de accidente en plantas de instalación de faenas, de explotación de empréstitos, plantas productoras de materiales y botaderos. Procedimientos en caso de accidentes en los frentes de faenas. Cursos de Primeros Auxilios. A continuación, en la Tabla N°66, se presenta una lista de medidas mínimas que deberán ser consideradas en la elaboración del Plan de Medidas de Control de Accidentes o Contingencias durante la Etapa de Construcción de cada sector. El Plan deberá incluir una evaluación, planificación, prueba y ejecución de medidas a adoptar en caso de eventos naturales, considerando escenarios, objetivos operativos y medidas a adoptar. Las medidas expuestas en la Tabla N°66 son de carácter general, por lo tanto, deberán ser complementadas con las medidas específicas a definir por la Sociedad Concesionaria.

2.6.2 PLAN DE MEDIDAS DE CONTROL DE ACCIDENTES O CONTINGENCIAS DURANTE LA ETAPA DE EXPLOTACIÓN

El Plan de Medidas de Control de Accidentes o Contingencias para la Etapa de Explotación, deberá ser elaborado por la Sociedad Concesionaria, conteniendo diferentes tipologías de incidentes; contingencias programadas (fines de semana largo); contingencias estacionales (épocas del año) y contingencias no previstas (accidentes, choques, derrames, otros), proponiendo procedimientos operativos y medidas concretas de acción, respuesta, mitigación, reparación y consideraciones ambientales, así como los alcances, sus respectivos diagramas



Foja: 1

de flujos y responsables, incluyendo además una evaluación, planificación, pruebas y ejecución de medidas a adoptar en caso de eventos naturales, considerando escenarios, objetivos operativos y medidas a adoptar. Dichos procedimientos deben incluir tanto las actividades operativas para la superación de la incidencia, como las acciones de comunicación con la Inspección Fiscal. Cada uno de los procedimientos operativos, deberá poseer indicadores de gestión de servicios, los que deberán medirse en la evaluación de la aplicación de cada uno de los procedimientos. Para lo anterior, la Sociedad Concesionaria, deberá implementar un sistema de vigilancia y comunicación que permita asegurar el cumplimiento del estándar. En el desarrollo del Plan deberá detallarse de manera precisa la operación y equipamiento del sistema de vigilancia, considerando al menos las contingencias y acciones señaladas en la Tabla N°67."

Argumenta que la demandada Ruta Concesionaria El Loa S.A, estaría obligada a brindar seguridad a los usuarios y a todos los usuarios de la misma. Y agrega que las bases de licitación conforme se dio cuenta obligan a la Sociedad Concesionaria a adoptar durante la concesión todas las medidas para evitar daños a terceros y al personal que trabaja en la obra y que igualmente deberá tomar todas las precauciones para evitar daños a la propiedad de terceros y al medio ambiente, estableciendo un abanico amplio de responsabilidades de la sociedad concesionaria en el sentido de garantizar la Seguridad Vial.

Luego señala que en espíritu de no lindar en la reiteración de argumentos y en apego a principios de economía



Foja: 1

procesal da por reproducidos y reiterados los fundamentos fácticos y jurídicos esgrimidos en las líneas precedentes en relación a la normativa que gobierna el contrato de concesión y en especial: A.- La responsabilidad de la Sociedad Concesionaria demandada establecida en el Decreto Supremo 900 del Ministerio de Obras Públicas, artículo 35, capítulo 10 sobre Indemnizaciones y artículo 23 No 1 del mismo texto. B.- Que, en las Bases de la Licitación artículo 1.8.14 se establece daños a terceros durante la construcción y la explotación de la obra. C.- Que, a la luz de lo que disponen las bases de licitación del contrato de concesión de Obras Públicas en análisis, y de las que fueron transcritos el apartado 2.4.11 sobre daños, el concesionario debe proveer de los medios adecuados para velar por la seguridad de los usuarios. D.- Así también las Bases en el numeral 2.4.11.2 sobre daños a instalaciones. E.- También como medidas de seguridad y control, las Bases establecen un plan de prevención de riesgos durante la etapa de construcción y de explotación de la obra como ha señalado respecto de los numerales 2.5.1 y 2.5.2 de las BASES DE LICITACIÓN y 2.6 sobre plan de medidas de control de accidentes o contingencias durante la construcción y explotación F.- Reglamento de la Ley de Concesiones de obras públicas, Reglamento del Decreto con fuerza de ley N° 164 del Ministerio de Obras públicas de 1991, que forma parte de los contratos de concesión del Ministerio de Obras públicas, respecto a lo establecido en sus artículos 62 y 63. F.- Que habría sido el incumplimiento por parte de la Concesionaria de su deber de garante de seguridad y de normalidad del servicio en relación a los usuarios, lo que



Foja: 1

habría causado el daño que han sufrido y sufrirán sus representados. Es decir se verifica el nexo causal entre el hecho y el daño.

En cuanto a la responsabilidad del estado, alega que le asiste Responsabilidad por Falta de Servicio de acuerdo a lo prevenido en la Ley 18575 sobre Bases Generales de la Administración del Estado y por la existencia de un contrato de Concesión con la codemandada, lo cual al tratarse en la especie de un contrato de obra pública, no relevaba al Fisco de Chile de su obligación de velar por el buen desarrollo del contrato.

Y resume que el Fisco de Chile también deberá responder en forma solidaria y directa con la demandada, sociedad Ruta Del Loa Sociedad Concesionaria S.A., de los daños causados al demandante, y que cuando el Estado y/o sus organismos es concurrente un deficitario actuar, se debe recurrir a la doctrina sobre la materia conocida como Responsabilidad por Falta de Servicio.

Refiere que el tenor de las obligaciones que impone la ley al Ministerio de Obras Públicas, demuestra que de parte de esta entidad estatal existió un deber de servicio al cual se faltó o una falta de servicio. Y que en efecto, las normas citadas establecen que el Estado será responsable de los daños que causen los órganos de la administración, quienes están obligados a realizar una administración eficiente, eficaz e idónea, empleando medios idóneos de control para concretar dicha administración, cumpliendo expeditamente sus funciones.

Realiza una descripción del concepto de la falta de servicio e indica que en la presente controversia, lo



Foja: 1

adecuado, normal o esperado, del funcionamiento del órgano señalado, era que el Ministerio de Obras Públicas, obrando por la Dirección General de Concesiones y al tener un Inspector Fiscal asignado al contrato, tanto titular como suplente, se encargara de velar por la seguridad de la ruta entregada en concesión, es decir cumpliera un adecuado rol fiscalizador, para con ello brindarse condiciones de circulación y/o tránsito en normalidad y seguridad. Y acusa que si la ruta se encontraba en condiciones deficitarias, ruinosas, inseguras, debió también de preocuparse de advertirlas y corregir las graves deficiencias del estado de la ruta.

Menciona las características de la responsabilidad por falta de servicio, y cita tanto doctrina como jurisprudencia al respecto, realizando un análisis de hipótesis de responsabilidad del Fisco de Chile en fallo pronunciado por la Exma. Corte Suprema, con fecha 05 de Noviembre de 2013, recaída en autos sobre casación Rol N° 4292-2012.

En cuanto a la responsabilidad de Aguas Antofagasta por causa basal asociada a la filtración de acueductos, indica que de acuerdo al mérito de la prueba aportada en el proceso de Juicio Oral Penal rit 138-2022, cuya sentencia adjunta en esta causa, y considerando las causas basales del accidente, sería dable establecer la responsabilidad de Aguas Antofagasta S.A, como propietaria de los acueductos que luego de una masiva filtración generaron el hundimiento de la berma, y carpeta de rodado en el mismo lugar en donde ocurre el accidente del tránsito que le irroga lesiones graves y la discapacidad a la demandante.



Foja: 1

Argumenta que probará que Aguas Antofagasta tiene responsabilidad en estos hechos, desde que, 26,70 metros al sur de la Ruta B-25, paralelo a la vía, hay un acueducto, el cual, días antes del 22 de septiembre de 2019, debido a una filtración de su estructura empezó a escurrir líquido al suelo que por gravedad se desplazó hacia el norte, disolviendo el agua las sales que en un alto porcentaje que contiene la capa de tierra, ubicada bajo el asfalto, (aproximadamente un metro de espesor).

Refiere que la saturación de la capa de tierra, sumado el peso del pavimento y al sometimiento de carga del asfalto por el tránsito vehicular, hizo colapsar la vía, bajando su nivel, lo que originó un badén que el 18 de septiembre ya tenía aproximadamente 12 centímetros.

A continuación expone las lesiones padecidas por el demandante señalando que se habría establecido en la investigación dirigida por el Ministerio público de Antofagasta en los autos ruc 1910063260-0 rit 13.652-2019, a consecuencia de las responsabilidades de los demandados, que sufrió lesiones graves que se describen como: A) politraumatismo, fractura de pelvis/fémur derecha contenida, de carácter grave, que de acuerdo a informe médico de fecha 15 de junio de 2020, fue recuperada. En efecto indica el citado informe que la lesión post operatorio de fractura diafisiaria de femur derecho fue consolidada. Refiere que la epicrisis a fecha 23 de septiembre de 2019, fue fractura del femur de la fiafisis del femur y se mantuvo en tratamiento con soporte respectivo, que fue sometido a múltiples cirugías, existiendo una recuperación, pero indicando que el dolor sigue y que su



Foja: 1

cuerpo no es el mismo de antes, todo lo que indica le significó dolor, tratamiento psicológico y su propio dinero.

En efecto expone, que de acuerdo a los programas médicos sólo en el año 2022, ha desembolsado las siguientes sumas de dinero: 1.- Programas médicos nro 1909220178 de fecha 05 de agosto de 2022 por la suma de \$245.100 pesos. 2.- Programa médico Nro 428919 de fecha 05 de agosto de 2022 por la suma de \$3.263.370 pesos. 3.- Programa médico Nro 430166 de fecha 05 de agosto de 2022 por la suma de \$23.664 pesos. Y reitera que desde el día 22 de septiembre de 2019 y hasta el presente su patrocinado ha sido sometido a operaciones y estuvo sujeto a licencias médicas hasta el mes de Junio de 2020 con permanente control médico, ya que, la consecuencia visible del accidente del tránsito, sería que quedó discapacitado de un 17, 20 por ciento, según consta de certificado de discapacidad y resolución de discapacidad de la comisión de medicina preventiva e invalidez, no pudiendo caminar con la agilidad y normalidad deseada, ni correr o bailar.

A lo anterior agrega que necesita usar plantillas especiales para nivelar sus pies, las que además son costosas, ya que por el tiempo y uso debe adquirirlas cada dos o tres meses.

Alude a que su patrocinado es Ingeniero Civil en Minas y en su puesto de trabajo sus ocupaciones se han reducido a trabajos de oficina, puesto que de acuerdo a su discapacidad no puede visitar el terreno o lo hace con dificultad, lo que es un atentado a la posibilidad de ascensos con mejores remuneraciones y funciones, ya que no sería apto



Foja: 1

para ejercer su profesión en la forma que lo hacía antes del accidente que es responsabilidad de los demandados.

Relata que su patrocinado habría dejado de conducir vehículos de todo tipo de tracción, prefiriendo usar el transporte público, limitando sus posibilidades y aspiraciones a una mejor calidad de vida, dejando atrás aficiones por deporte de tuercas o motocicletas, e indica que consta de programas médicos SOAP pagados por el demandante sumas que superan los \$2.000.000 millones de pesos.

De igual forma manifiesta que dado que en estos hechos resultó fallecido su amigo, Carlos Adones, y lesionados en forma grave sus amigos Víctor Callejas y Milenka Villegas, adoptó la posición moral de ayudar de la forma posible, pagando parte del programa médico de Carlos Callejas, por sumas que superan los \$7.000.000 millones de pesos y algunos gastos de Milenka Villegas.

Además, relata que durante largo tiempo fue acosado en forma injusta y amenazado por la muerte de su amigo que viajaba en el vehículo con él, lo que le habría provocado grave daño emocional. Además de haber sido tratado y sindicado como asesino sin serlo, y como el responsable de los hechos ocurridos en fecha 22 de septiembre de 2019, pese a que la justicia ha dicho lo contrario.

Cuenta que fue formalizado y debió costear la defensa judicial de un abogado desembolsando la suma de \$5.000.000.- debiendo contratar peritos para explicar y demostrar que la causa basal del accidente no fue su responsabilidad lo que se habría acreditado ante el Tribunal Oral Penal de Calama, cuyo costo de peritos fue de \$2.000.000



Foja: 1
millones de pesos.

Adiciona que el demandante habría sido acosado por varias compañías de seguros que afirman que él fue el responsable del accidente, lo que implica la existencia de daño emocional.

Argumenta que la Responsabilidad solidaria del artículo 2317 Del Código Civil, es aplicable a los tres demandados, existiendo pluralidad de responsables, alegando la concurrencia de culpas en la producción del daño, y cita al autor don Enrique Barros Bourie, en su Tratado de Responsabilidad Extracontractual, señalando que un mismo daño puede ser atribuido a distintos responsables, que con sus respectivas negligencias han efectuado una contribución a que llegara a ocurrir, subyaciendo la doctrina de la equivalencia de las condiciones y cita jurisprudencia en el mismo sentido.

Así las cosas, alude que la responsabilidad extracontractual, consiste en la obligación en que se encuentra el autor de indemnizar los perjuicios que su hecho ilícito ha ocasionado a la víctima, siendo el fundamento de la obligación de reparar los daños causados la culpabilidad del agente, que el daño haya sido ocasionado, por la culpa o dolo del sujeto, y la razón de existir de esta obligación es la actuación ilícita del agente del daño. De acuerdo a lo anterior, señala que los elementos exigidos en la legislación vigente en este tipo de responsabilidades oscilan entre los siguientes: a) Acción u omisión culpable y dolosa del agente del daño por no haber tomado las medidas y por falta de servicios como se ha dicho. b) El perjuicio, que se traduce en que en dichas materias, no se persigue, como en la



Foja: 1

responsabilidad penal, castigar al autor del hecho delictual, sino que reparar el perjuicio. c) El daño o perjuicio o detrimento o menoscabo que sufre una persona en su patrimonio o en su persona física o moral, que debe ser cierto, real, efectivo, tener existencia. Tercer requisito, que requiere además que el daño no se encuentre indemnizado, atendido que no puede exigirse la indemnización de un daño ya reparado.

Siguiendo el análisis anterior, expresa que, el daño emergente y lucro cesante, igualmente se encuentran en la posibilidad de ser indemnizados, lo alega se entiende de la amplitud del artículo 2314, 2317 y 2329 del Código Civil.

En este caso, afirma que por concepto de daño emergente demandando a favor de Bryan Rowe Fabian sería la suma de \$19.846.338 pesos de todos los gastos acreditables y demostrables realizados en función de su recuperación, y pagos realizados a Milenka Villegas y Víctor Callejas para usar en su tratamientos y recuperación, gastos kinésicos, insumos, alimentos especiales, accesorios especiales, pagos de programas médicos, soap, defensas judiciales y peritos, y otros de difícil detalle, sumado e incluido los gastos de atención psicológica con la profesional doña Verónica Alvarado Castro. Y la suma de \$400.000.- por la discapacidad padecida la que equivale a 468 meses que le restan para cumplir los 65 años de edad, en que debe jubilarse, lo que daría una suma de \$187.200.000.-.

Finalmente realiza una descripción y análisis jurídico del daño moral y solicita que en el caso en concreto, se tenga presente que la determinación del monto a demandar por concepto de daño, constituye una cuestión de hecho, pero



Foja: 1

de calificación de derecho, distinguiendo entre daño material, representado por todo detrimento al patrimonio; y el daño moral, como lesión a los bienes no patrimoniales.

En cuanto al daño material, refiere que estos perjuicios estarían representados por todos los gastos derivados del padecimiento físico del demandante.

Invoca el derecho establecido en los artículos 19 y 4 de la Constitución Política de la República, en cuanto protegen el derecho a la vida y a la integridad física y psíquica de la persona, y aseguran el respeto y protección a la vida privada y pública y a la honra de la persona y de su familia.

En cuanto al daño moral, realiza una definición doctrinal del mismo, y hace alusión a que el legislador entrega la solución al problema de la responsabilidad de los autores en lo establecido en el artículo 2317 del Código Civil, pasando luego a solicitar a título de daño moral la suma de \$600.000.000.-

Por tanto, previas citas legales, solicita tener por interpuesta demanda de indemnización de perjuicios por responsabilidad civil extra contractual en contra de RUTA DEL LOA SOCIEDAD CONCESIONARIA S.A, AGUAS DE ANTOFAGASTA S.A Y EL FISCO DE CHILE, cuyas representaciones fueron singularizadas, y en su mérito acogiendo la demanda y declarando la responsabilidad de todos los demandados en forma solidaria o subsidiaria, los condene a pagar al demandante a título de daño emergente la suma de \$19.846.338.-, a título de daño por lucro cesante la suma de \$187.200.000.-; a título de daño moral la suma de \$600.000.000., todo con expresa condena en



Foja: 1

costas, intereses y reajustes contabilizados desde la ocurrencia de los hechos.

Con **fecha 06 de enero de 2023**, contestó la demanda, don Marcelo Zavala Inostroza, abogado en representación de la demandada, **Aguas Antofagasta S.A.**, solicitando su rechazo, o en subsidio, que se rebajen, sustancialmente, los montos de las partidas demandadas.

Explica que la aducción de la que forma parte el ducto por el cual escurrieron las aguas, es la Vieja Aducción Calama Antofagasta (VACA) que tiene una extensión aproximada de 210 kilómetros y su función es transportar agua hacia Antofagasta.

Relata que el día sábado 21 de septiembre, cerca de las 19 horas, el Jefe del Departamento de Operaciones de Aguas Antofagasta S.A., en adelante también ADASA, recibió un mensaje vía mensajería whatsapp de la Municipalidad de Sierra Gorda, el que a su vez le había sido enviado por Carabineros de Chile, dando cuenta de una filtración de la tubería de agua del costado sur oriente de la ruta B-25 km. 10.260, la que, supuestamente, estaba produciendo un reblandecimiento del terreno que estaba afectando la carretera. Se refería a una filtración en una unión de la aducción VACA, ubicada a unos 30 metros de la carretera.

Continúa, mencionando que aproximadamente a las 20:00 horas de ese mismo día, tal reporte de whatsapp había sido reenviado por el Seremi del Ministerio de Obras Públicas a la Directora de Asuntos Corporativos de ADASA, constatando que las medidas para reparar tal evento ya se habían iniciado por parte de personal de su Gerencia de Operaciones y cerca de



Foja: 1

las 19:30 horas del sábado 21 de Septiembre, la Gerencia de Operaciones habría coordinado la atención inmediata de la filtración. Atención que se habría gestionado a través del Jefe de la Unidad de Reparación de Redes, quien solicitó al área de logística las piezas necesarias para asegurar la unión que filtraba, a través de un primer apriete de elementos de sujeción de ésta (pernos).

Afirma que la empresa asignada para ejecutar este trabajo fue Berwins, que era parte del Plan de Contingencias de Fiestas Patrias y que a la 1:25 am. del domingo 22 de septiembre, es decir, 6 horas después del aviso de la filtración, se reportó que ésta había sido contenida, de acuerdo a lo reportado por el supervisor de la Gerencia de Operaciones de Turno, reparación que se habría ejecutado en dos etapas, indicando que la primera consistió en el apriete de pernos de forma controlada cuidando que la filtración disminuyera, trabajo finalizado a las 22.00 horas del día 21, constatando una disminución aproximada de un 90% y que en la segunda fase se encapsuló enseguida la unión mediante un "Split Barrel" dispositivo que se utiliza para asegurar y eliminar completamente la filtración, lo que habría permitido aislar la unión con filtración generando la estanqueidad absoluta de ella.

Resume, que el trabajo total, tomó un tiempo de 8 horas, y que la filtración se debió a la pérdida de hermeticidad parcial que sufrió la unión que conecta a 2 tubos de la aducción, para lo que deben concurrir 2 elementos: pérdida de la base de apoyo y una fuerza externa que genera una carga solicitante vertical (en este caso, perpendicular a



Foja: 1

la tubería), cuyo origen no ha resultado posible de determinar.

Hace presente que la pendiente existente en la zona favorece el escurrimiento desde el sector sur hacia la ruta de cualquier masa de agua, ya sea proveniente de las aducciones de adasa o que se genere por algún fenómeno climático, la que termina, inevitablemente, acumulándose en el sector donde se encuentra la carretera.

Respecto de las inspecciones que ADASA realiza a este tipo de infraestructura (aducciones), señala que existe un Plan de Inspecciones y Mantenciones Preventivas que fundamentalmente se centran en singularidades como ventosas, válvulas, desagües, etc, realizando semanalmente, actividades de inspección, consistente en un recorrido en que se efectúa revisión en terreno de las presiones de las estaciones reductoras de presión y control del caudal, con el objeto de revisar o visualizar en terreno las condiciones en que se puedan encontrar los componentes de las conducciones.

Refiere que la aducción VACA (que presentó la filtración en la unión), se compone básicamente de tubos cuya longitud es de 12 metros, lo que significa que existen aproximadamente 17.500 uniones en su trazado. Para efecto de las inspecciones programadas, está dividida en tres sectores: a) Sector 1: Antofagasta hasta Sierra Gorda. b) Sector 2: Entre Sierra Gorda y Baquedano. c) Sector 3: Entre Baquedano y Calama.

Afirma que la frecuencia de inspección a fondo de esta línea de conducción es bimensual, por lo que se inspecciona seis veces en el año, en los meses de Febrero,



Foja: 1

Abril, Junio, Agosto, Octubre y Diciembre, a lo que debe sumar las inspecciones semanales.

Agrega que con fecha 13/08/2019 se realizó la inspección del Sector 1, según Programa de Inspección de Aducciones, Alimentadoras y Equipos de la Unidad, con fecha 19/08/2019 se realizó la inspección del Sector 2 y 3, y la semana del 06/09/2019, se realizó el recorrido de control completo, no detectando filtraciones en las aducciones. Luego la semana del 13/09, personal de ADASA se trasladó desde la Aducción Tocopilla hasta el sector Minera Spence, para la regulación del caudal, no detectando visualmente ninguna filtración. Y la semana del 20/09, personal de ADASA realizó un control de aducciones, no detectando filtraciones en las líneas.

Expone que el día miércoles 25 de septiembre de 2019, se realizó una nueva inspección detallada en el sector donde se generó la filtración en unión dresser, en el Km 10 de la ruta 25-B y que se revisaron 72 uniones dresser, equivalente a 504 metros de tubería, no encontrándose filtraciones, ni hundimientos en la carretera, y que lo mismo sucedió en tramo aguas abajo del punto de reparación, revisándose 84 uniones dresser, equivalentes a 432 metros de tubería. Además, tomó la distancia del punto de reparación hasta la ruta 25, lo que arrojó una medida de 28 metros. Reitera que no apreció filtraciones, ni fallas en el tramo inspeccionado, tampoco pérdidas de hermeticidad en las uniones revisadas.

Para terminar indica que el informe Geotécnico Siniestro por Hundimiento Pavimento en Ruta del Loa Km 10.260, emitido por Pedro Ortigosa de Pablo, Ingeniero Civil,



Foja: 1

acompañado por la contraria a su libelo, en su punto 3 habría concluido que era muy difícil predecir el asentamiento (hundimiento), por acción del agua en suelo arenoso con porcentajes anómalos de sales solubles del 20%, como los registrados en torno al sitio del siniestro, es decir, ninguna seguridad dio que el escurrimiento de agua hubiese originado el badén.

Luego pasa a alegar una falta de legitimación pasiva respecto de su representada, argumentando en primer lugar, que en el relato de los hechos de la demanda, el actor habría omitido señalar que el día 21 de septiembre, previo aviso que le fue dado por la Ilustre Municipalidad de Sierra Gorda, su representada Aguas De Antofagasta, habría enviado una cuadrilla que reparó la avería del ducto lo que habría puesto fin al escurrimiento de agua.

De igual forma, hace presente que con fecha 27 de diciembre de 2017, se expidió el Decreto Supremo N°149, del Ministerio de Obras Públicas, que adjudicó a la empresa RUTAS DEL LOA, SOCIEDAD CONCESIONARIA S.A., el Contrato de Concesión, mediante el cual ésta se obligó a la ejecución, reparación, conservación y explotación de la obra pública denominada "CONCESIÓN VIAL RUTAS DEL LOA", a ejecutar por el sistema de concesiones. El referido Decreto pasó a formar parte integrante del Contrato de Concesión, conjuntamente con las Bases de Licitación, Las Circulares Aclaratorias, Las Ofertas Técnica y Económica, el Manual de Planes de Manejo Ambiental para Obras Concesionadas, el Manual de Manejo de Áreas Verdes para Proyectos Concesionados, el Estudio de Impacto Ambiental, Tramo Ruta 25 Sector Carmen Alto-Calama, el



Foja: 1

Estudio de Impacto Ambiental, Tramo Nueva Circunvalación Oriente a Calama, los Antecedentes referenciales de Ingeniería, el D.S. MOP N°900 de 1996 que fija el Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado del D.F.L. MOP N°164 de 1991, la Ley de Concesiones de Obras Públicas y sus modificaciones y el D.S. MOP N°956 de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones y sus modificaciones.

Así, señala que el referido Decreto Ley estableció que entre las obligaciones de la Concesionaria se encontraban, entre otras, reparar o construir todas las obras necesarias de defensas fluviales, de acuerdo a lo establecido en el artículo 2.3.1.20 de las Bases de Licitación; p) Mejoramiento y/o construcción y de los Sistemas de Saneamiento y Drenaje; Rehabilitación, mejoramiento y/o limpieza de todo el sistema de drenaje y saneamiento, de acuerdo a lo indicado en el artículo 2.3.1.24 de las Bases de Licitación.

De lo ocurrido, acusa que desde el inicio se habría incurrido en grave e irreparable error por la concesionaria, al ubicar la parte de la obra caminera en una zona escarpada, la cual, cualquiera que fuera el origen del derramamiento de aguas, estaba inexorablemente condenada, por razón de la gravedad, a ir a parar al sector en que la carretera se construyó. y expresa que las obras de defensa o de drenaje que la concesionaria estaba obligada a construir, hubieran podido impedir que el agua hubiera llegado hasta el camino, por lo que saltaría a la vista la absoluta falta de previsión, precaución y criterio con que se desarrolló el proyecto por la concesionaria, al construir la nueva carretera precisamente en un sector de pronunciada pendiente, y a una distancia que, a



Foja: 1

todas luces, no resultaba suficiente para evitar daños, cada vez que se produjeran lluvias o un derrame que afectaran a la aducción de agua que provee de este esencial elemento a la ciudad. Ello porque en efecto, según el contrato de construcción era de su cargo el proyectar su edificación tan lejos del acueducto como fuera necesario para evitar así que le pudiera afectar cualquier derramamiento de líquido que este pudiera generar, o a lo menos, construir las obras de defensa o de drenaje que hicieran imposible que ocurriera lo que en el caso de autos sucedió, esto es, que el derrame alcanzara a la autopista.

Alega que asiste responsabilidad de la Concesionaria en la utilización del material de construcción empleado en la edificación de la nueva ruta, el que manifiestamente no habría resultado el adecuado para asegurar un grado de mínima impermeabilización, ya que la mezcla aparece compuesta por material cuya porosidad y salinidad lo tornan particularmente vulnerable a la filtración de líquidos que atenten contra su compactación y solidez lo que por ende conspira contra una mayor resistencia de la infraestructura.

Alude a las obligaciones de la concesionaria, derivadas del contrato, en particular, el establecer unidades como Servicios Especiales Obligatorios, 1.10.9.2 de las bases de licitación, Funcionamiento y Operación del Área de Servicios Generales y Atención de Emergencias; Servicio de Asistencia en Ruta; Servicio de Atención de Usuarios, y Servicio de Operación de la Plaza de Peaje.

Luego transcribe el ítem del Decreto mencionado, denominado "OBLIGACIONES": "iv) De acuerdo a lo dispuesto en



Foja: 1

el artículo 1.7.7.2 de las Bases de Licitación, el Concesionario será siempre responsable del cumplimiento cabal, íntegro y oportuno del Contrato de Concesión, de la correcta ejecución de los proyectos y de las obras, de la operación de la Concesión, así como del cumplimiento de los Niveles de Servicio y Estándares Técnicos establecidos en las Bases de Licitación para las diferentes etapas y condiciones de la Concesión, durante toda su vigencia, y del cumplimiento de todas las obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión, sin perjuicio de las funciones de dirección y control que corresponden al Ministerio de Obras Públicas. v) Ejecutar, reparar, conservar y explotar las obras descritas en los documentos que forman parte del Contrato de Concesión, en la forma, modo y plazos indicados en dichos documentos. xiii) De conformidad a lo establecido en el artículo 1.10.5 de las Bases de Licitación, el Concesionario está obligado a conservar las obras en las 11 condiciones contempladas en el Contrato y en el Plan de Conservación de las Obras y Programa Anual de Conservación aprobados por el Inspector Fiscal, ya sea a través de recuperar, conservar o reforzar los elementos que se deterioren por su uso y por el transcurso del tiempo a su entero cargo, costo y responsabilidad. En la formulación de las políticas de intervención para cada uno de los elementos indicados en el Plan de Conservación de las Obras deben establecerse las correspondientes intervenciones que permitan cumplir con las exigencias definidas en los documentos del Contrato. Los costos de consumo de electricidad para la iluminación de las obras definidas en los Proyectos de Ingeniería de Detalle aprobados por el Inspector Fiscal y el



Foja: 1

agua de riego para las áreas verdes, que se encuentren dentro del Área de Concesión y cualquier otro gasto que se requiera para la mantención y reparación de las obras de la Concesión, serán de entero cargo, costo y responsabilidad del Concesionario, durante las Etapas de Construcción y Explotación.” 8. De acuerdo a lo establecido en el artículo 1.8.7 de las Bases de Licitación, el MOP entregará al Concesionario la infraestructura preexistente que se encuentre en la Faja Fiscal señalada en dicho artículo, en la cual se deberán ejecutar las obras mínimas definidas en las Bases de Licitación. La Sociedad Concesionaria recibirá la Infraestructura Preexistente en el estado en que se encuentre en el momento de su entrega y será de su entera responsabilidad, cargo y costo, realizar las obras de mantenimiento de la infraestructura exigidas en los documentos que conforman el Contrato de Concesión”.

Concluye que, según se desprende de todo lo reproducido precedentemente y del mérito de la demanda, que la concesionaria rutas del loa, no cumplió con la obligación que le imponía el contrato, el que lo sindicó como “siempre responsable del cumplimiento cabal, íntegro y oportuno del contrato de concesión”, en cuanto a establecer los servicios especiales obligatorios contemplados en las bases de licitación, esto es, construcción, mantención y reparación de las obras; sistemas de drenaje; y funcionamiento y operación del área de servicios generales y atención de emergencias; servicio de asistencia en ruta; servicio de atención de usuarios, todos los cuales, de haber operado adecuadamente habrían evitado el trágico desenlace.



Foja: 1

Asegura que no se puede arribar a otra conclusión, si se constata que hubo de mediar la intervención de carabineros, quienes detectaron la filtración de aguas, hecho ocurrido con fecha 18 de septiembre de 2019, interviniendo enseguida la Ilustre Municipalidad de Sierra Gorda, para comunicarse con su mandante, es decir, todos se habría movilizado para solucionar el evento, menos la concesionaria, transcurriendo a lo menos otros seis días, desde que carabineros le comunicó la emergencia, sin que en ese lapso ninguno de sus funcionarios se interesara por adoptar alguna medida de seguridad o de reparación del tramo afectado.

Reprocha que en los hechos lo que sucedió fue que la concesionaria actuando, negligentemente, no veló ni por la óptima condición de la ruta B-25, ni por la seguridad, ni integridad física ni psíquica de sus usuarios, si no que muy por el contrario, actuó con claro desprecio por la vida de todos los que circulaban por ella, toda vez que habiendo sido notificada de la avería que la afectaba, solo se limitó a enviar una patrulla a verificar la efectividad de lo que por carabineros le había sido informado, sin atinar a reparar el desperfecto o a lo menos a instalar en la vía la señalética correspondiente que con algunos metros de anticipación informara a los conductores de la avería, omisión que originó el accidente que terminó con las lesiones del actor.

Indica que de haber actuado responsablemente la concesionaria habría dispuesto las medidas concernientes a avisar a los usuarios sobre la existencia del problema y paralelamente ordenar las obras necesarias para su inmediata reparación, no obstante, como la vida, la salud y la



Foja: 1

integridad física de los conductores no estaba dentro de sus prioridades, nada hizo al respecto, lo que trajo como consecuencia que al día siguiente de que Aguas de Antofagasta reparara la avería, se produjera el fatal accidente.

Agrega que agravaría aún más la negligente conducta de Rutas del Loa, la constatación de que, después de ocurrido el siniestro, transcurrieron dos días más, para recién el día 24 de septiembre se decidiera a efectuar las reparaciones necesarias.

Cita el Decreto Supremo número 900 del Ministerio de Obras Públicas de 31 de octubre de 1996, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del D.F.L. MOP N°164, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, en sus artículos 23 y 35. El primero referido al régimen jurídico en la fase de explotación, que impone el deber de la concesionaria de conservar las obras, sus accesos, señalización y servicios en condiciones normales de utilización. Además, el deber de continuidad de la prestación del servicio, lo que lo obliga a facilitarlo en condiciones de absoluta normalidad suprimiendo las causas que originen molestias, incomodidades o peligrosidad. El segundo, alude a la responsabilidad del concesionario por los daños, de cualquier naturaleza, que con motivo de la ejecución de la obra o de la explotación de la misma se ocasionaren a terceros.

A su vez, hace referencia al artículo 62 del Reglamento de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, que impone la obligación al concesionario de adoptar, durante la concesión, todas las medidas para evitar daños a terceros y a personal que trabaja en la obra.



Así, concluye que si la concesionaria no facilitó las condiciones de absoluta normalidad de la ruta, no reparando de inmediato el baden, apenas tomó conocimiento del mismo y/o señalizando, adecuadamente, su existencia, estando obligada a responder de los daños de cualquier naturaleza, que con motivo de la explotación de la carretera ocasionare a terceros, debiendo adoptar, todas las medidas para evitar perjuicios, entonces se debió haber demandado a Rutas Del Loa, Sociedad Concesionaria S.A., el resarcimiento del daño sufrido por la contraria y en ningún caso a su parte.

A continuación, dentro de otros antecedentes que le atribuirían responsabilidad a Rutas Del Loa, Sociedad Concesionaria S.A. y de los que también se concluiría que Aguas De Antofagasta S.A., carece de legitimación pasiva; hace alusión en primer lugar, al Pronunciamiento del liquidador de seguros que excluyó de responsabilidad a Aguas de Antofagasta S.A.

Así relata que la Compañía De Seguros Generales Continental S.A., cubrió el siniestro en el que se vio involucrada su asegurada, Rutas Del Loa, Sociedad Concesionaria S.A., pagando a los familiares de la persona que falleció en el mismo accidente en el que participó el señor Rowe Fabian, la suma de \$105.000.000, por concepto de daño moral. Siniestro que habría sido liquidado por un liquidador de seguros, que concluyó que era procedente su cobertura, al haber tenido el asegurado, responsabilidad en el hecho investigado. Por lo que del indicado informe se concluye que si algún responsable hubo en los sucesos investigados, ésta



Foja: 1

fue exclusiva y excluyentemente Rutas Del Loa, Sociedad Concesionaria S.A., por lo que argumenta que para la resolución de esta litis, ha quedado en evidencia que si el informante concluyó que la concesionaria había sido la única responsable del siniestro, consecuentemente, debe inferirse que su mandante ninguna culpa tuvo en el mismo, lo que reafirma el alegato sobre inconcurrencia de legitimación pasiva que le beneficia, dado que si así no hubiese sido, entonces tal daño no habría sido cubierto por la compañía de seguros.

Precisa que el informe aludido es el de liquidación N°RCV-40634, emitido por la liquidadora de seguros Graham Miller, destacando el marco jurídico y un antecedente jurisprudencial citado. De ello deriva que se produce una inversión de la carga probatoria, razón por la cual son las concesionarias, quienes deben probar la adopción de todas las medidas tendientes a evitar el daño, lo que resultaría en la dictación de una sentencia condenatoria, reduciéndose la discusión, en la práctica, al monto de los perjuicios.

Afirma que Rutas Del Loa, Sociedad Concesionaria S.A., deberá acreditar en este proceso que adoptó todas las medidas que estaban a su alcance para evitar el perjuicio irrogado, el día del accidente, a los ocupantes del vehículo patente BBBT. 99. Sin embargo, acusa que sólo se habría limitado a poner 3 conos en la berma y no en la ruta, escasa señalización que consta en las fotografías de los 3 informes que acompañó el actor y que no prestó ninguna utilidad, de lo contrario el siniestro no se habría producido.

Con todo, asegura que le asiste la más absoluta



Foja: 1

convicción de que la única y exclusiva responsable del accidente fue la concesionaria de la ruta en la que se produjo el choque.

Argumenta que si la compañía de seguros indemnizó el siniestro originado por la imprudencia de su asegurada, al no mantener la ruta en óptimas condiciones de circulación, con el objeto de evitar peligros y perjuicios a terceros, el libelo deducido, en contra de su parte por el señor Rowe, debe ser total y completamente desestimado.

En segundo lugar, y como fundamento de su falta de legitimación pasiva, hace alusión a la sentencia dictada en autos civiles sobre juicio ordinario de indemnización de perjuicios, caratulados "Compañía de Seguros Generales Continental S.A. - con - Aguas de Antofagasta S.A.", Rol N°C-422-2021, de este mismo Tribunal, que habría concluido que Rutas del Loa, Sociedad Concesionaria S.A. era la única culpable del siniestro.

Así las cosas, expone que con fecha 1° de Septiembre del año 2022, fue pronunciada la sentencia definitiva en comento, que rechazó, en todas sus partes, el libelo deducido, en contra de su defendida por la compañía de seguros generales Continental S.A., la que en virtud de la subrogación legal la demandó, con el objeto que le pagara lo que aquélla le sufragó a los deudos del fallecido en el accidente que le ha dado origen a este proceso. Y que pasa a transcribir íntegramente los fundamentos del indicado veredicto para desestimar la referida demanda, desde su considerando VIGÉSIMO SEGUNDO y hasta la parte resolutive de dicho fallo, afirmando que constituye un muy importante antecedente al momento de



Foja: 1

pronunciarse sentencia en este juicio, toda vez que el fallo civil que absolvió a su parte, concluyó que el único responsable del choque habría sido Rutas Del Loa, Sociedad Concesionaria S.A., lo que debería motivar que se rechace, en todas sus partes, la demanda dirigida en su contra por el libelista.

En tercer lugar hace alusión a la Sentencia penal dictada en los autos por cuasidelito de homicidio y lesiones graves RIT N°138-2022 RUC N°1910063260-0, que habría concluido que Rutas del Loa, Sociedad Concesionaria S.A. era la única responsable del accidente, indicando que con fecha 15 de julio del 2022, fue dictada la señalada sentencia, por el Tribunal Oral en lo Penal de esta ciudad, el que en la motivación 12°, página 49 y siguientes del referido fallo, razonó de la siguiente manera: *"...Así las cosas, se estimó que los peritajes aportados por la defensa, tratándose del trabajo de expertos en tránsito, siendo ambos concordantes entre sí, teniendo presente que uno de ellos ni siquiera fue solicitado por el abogado defensor, [...]pudiendo entonces, a partir de ellos, concluir o reafirmar que la causa basal del accidente de tránsito en que participó el encartado el 22 de septiembre de 2019, fue el mal estado de la ruta y la falta de señalización del hundimiento que existía en el kilómetro 10 de la ruta B-25, ya que este conducía el móvil atento a las condiciones del tránsito, pero 30 se encontró al salir de una curva con un hundimiento en la calzada de aproximadamente 10 centímetros de profundidad en un radio que fue superior que el propio tamaño del automóvil lo que le generó que perdiera el control del vehículo y traspasara el eje de la calzada, impactando de*



Foja: 1

frente un vehículo que transitaba en sentido contrario, descartándose así las conclusiones arribadas por el perito Lagos, quien sostenía como causas basales del accidente, no sólo el mal estado de la ruta y la falta de señalización, sino que también el no estar atento a las condiciones del tránsito, pues no se le puede exigir a un conductor un excesivo celo en la conducción ante la negligencia e ineptitud de los encargados de la ruta, ya sea en cuanto a la falta de señalización o en la falta de mantención, pues tomaron conocimiento del problema con al menos 5 días de anticipación, a sabiendas que era un fin de semana largo producto de las festividades patrias, pero aun así no hicieron nada...".

Sintetiza que el anterior constituiría un fundamental antecedente a la hora de dictarse sentencia en este proceso, dado que nada menos que la sentencia penal que absolvió de responsabilidad al señor Rowe, concluyó que el único responsable del accidente era RUTAS DEL LOA, SOCIEDAD CONCESIONARIA S.A. y en modo alguno su representada, lo que también debería motivar que se rechace, en todas sus partes, la demanda interpuesta por el actor en su contra.

En cuarto lugar, basa sus argumentos igualmente en la Carpeta de investigación RUC N°1910063260-0 de la Fiscalía de esta ciudad, acompañado por el demandante, indicando que en ninguna de sus 31 piezas se le habría atribuido responsabilidad a su conferente por la ocurrencia del accidente, sino que muy por el contrario, el informe técnico pericial n°54-a-2019, emitido por Carabineros de Chile, prefectura de Antofagasta N°4, subcomisaría de investigación de accidentes en el tránsito, habría concluido como causa



Foja: 1

basal n°2 de la colisión *"La concesión vial Rutas de El Loa, por la existencia de un badén existente en la vía, sin ser señalizado, lo cual era previsible y evitable mediante mantenciones periódicas y permanentes de la vía, originando con ello la pérdida del control del móvil (1), desviando este último la trayectoria hacia la izquierda, colisionando al móvil (2)".*

A mayor abundamiento, hace presente que a partir de la hoja 4 del señalado informe, relativa a la dinámica y a las causas basales N°1 y 2 del accidente en el tránsito, éstas se establecieron sobre la base de algunos aspectos técnicos, dentro de los cuales destaca los siguientes: k) "La ausencia de señales de tránsito oficiales que adviertan a los conductores sobre el estado de la calzada, situación que no ocurrió generándose de esta forma el accidente de tránsito que se investiga". m) "Es importante destacar lo que informó Carabineros, el día 18 de Septiembre del 2019, por medio de la plataforma de mensajería Whatsapp, en el sentido que habían sido ellos los que instalaron en el badén algunos conos, los que se los llevaban y atropellaban";[...] p) "El oficio N°1 de esta Unidad Especializada con fecha 7.1.2020 al Ministerio de Obras Públicas Antofagasta, el cual debe pronunciarse, quien es responsable de la mantención de la ruta B-25, especialmente en el lugar del accidente, toda vez que según las letras k) y m) se puede apreciar en fotografías, que dicho lugar no mantenía señales oficiales que alertaran a conductores sobre la existencia de dicha anomalía en la calzada que enfrentaba el participante (1), lo que generó que al ingresar a dicho hundimiento, perdiera el control del móvil y ocasionara el



Foja: 1

accidente que investiga esa Fiscalía". q) "El oficio N°473 de fecha 8.4.2020 del Director Regional de Vialidad Antofagasta, en el cual indica que la entidad responsable de la ruta B-25 es la Concesión Autopista El Loa, quienes además efectuaron las reparaciones de la calzada al día siguiente del siniestro vial". x) "Que, se estableció la causa basal N°2 para la Concesión Vial Rutas del Loa, conforme a lo establecido en la legislación en actual vigencia Ley de Tránsito 18.290, que a la letra dice: "La municipalidad respectiva o el Fisco, en su caso, serán responsables civilmente de los daños que se causaren con ocasión de un accidente que sea consecuencia del mal estado de las vías públicas o de su falta o inadecuada señalización...". y) "Consecuente con lo anterior ... se establece una segunda causa basal a Concesión Vial Rutas de El Loa, por la existencia de un badén en la vía sin ser señalado, lo cual era previsible y evitable mediante mantenciones periódicas y permanentes a ésta, toda vez que cada una de estas causas basales establecidas por sí sola no se consideran a juicio de este perito como causa del accidente, ya que debió existir necesariamente la primera para que se origine la segunda y en consecuencia el siniestro que investiga ese Ministerio Público".

Finalmente como quinto antecedente de la responsabilidad de la Concesionaria, hace referencia al Informe del ingeniero en tránsito Francisco Piña G., que también concluyó que Rutas Del Loa, Sociedad Concesionaria S.A., había sido la única culpable del siniestro, al señalar lo siguiente en el indicado instrumento: "*...Días anteriores al accidente, específicamente el 18 de septiembre, se advierte*



Foja: 1

por parte de Carabineros de Sierra Gorda del hundimiento del camino a la altura del kilómetro 10.260...". "...El día 18 de septiembre se detecta el problema, se hacen las denuncias, se informa al inspector de la concesionaria del camino, y no se toman las medidas correctivas".

Así acusa que, si es que Rutas Del Loa, Sociedad Concesionaria S.A., según el informante, tomó conocimiento de la existencia del badén el día 18 de septiembre del 2019 y cuatro días después, sin que nada haya hecho para evitar accidentes, ni mucho menos para repararlo, se produce el siniestro en el que participó el señor Rowe, ninguna duda puede caber que la única responsable de sus presuntas lesiones es dicha sociedad.

Como siguiente argumento de su defensa, plantea que la presunta negligencia que se le ha imputado a Aguas De Antofagasta S.A., no constituyó una causa inmediata, ni directa, ni eficiente del daño, e inicia señalando que no se ha aportado ninguna prueba medianamente idónea a partir de la cual se pueda colegir que ello sea efectivo, como lo pudiera ser una sentencia judicial, y no informes como los acompañados a la demanda, los que alega aparecen elaborados por personas cuya identidad, imparcialidad y capacidad para tal efecto desconoce.

Afirma que el escurrimiento de agua que se alegó al accionar, manifiestamente no constituyó una causa inmediata, ni directa, ni eficiente del daño y, además, porque notoriamente lo que originó el perjuicio no fue el agua que, según se dice, fluyó desde la matriz hasta la carretera, sino que habría sido la omisión en que incurrió la concesionaria,



Foja: 1

al dejar transcurrir un lapso no menor a seis días, sin efectuar faenas de reparación, contención o señalización, con el objeto de impedir que se produjeran accidentes.

Señala la inconcurrencia por su parte de algún grado de culpa por las lesiones sufridas por el señor Rowe, lo que basa en los argumentos antes esgrimidos, y en que una cuadrilla de sus trabajadores concurrió al lugar de la filtración el 21 de septiembre, es decir, el mismo día en que se tuvo conocimiento de ella y reparó del ducto, lo que corrobora que no fue la filtración de agua la causa del accidente, sino que lo fue la inasistencia de la concesionaria a reparar, subsecuentemente, el hundimiento del camino, omisión que constituyó la causa inmediata y directa del acaecimiento del accidente.

Además, afirma que del propio tenor de los informes técnicos acompañados por el demandante, en lo que se refiere a la consistencia del terreno en que la carretera fue construida, se desprende la precariedad, pobreza y falta de solidez del material empleado en las fundaciones sobre la cual la carretera fue asentada.

Así cita lo señalado por uno de los informantes indicando: *"[...] debido a una filtración de su estructura empezó a escurrir líquido al suelo que por gravedad se desplazó hacia el norte, disolviendo el agua las sales que en un alto porcentaje contiene la capa de tierra, ubicada bajo el asfalto (aproximadamente un metro de espesor). La saturación de la capa de tierra, sumado el peso del pavimento y al sometimiento de carga del asfalto por el tránsito vehicular, hizo colapsar la vía, bajando su nivel etc., etc... "*



Foja: 1

Concluye que la construcción de la carretera se ha efectuado sobre un terreno pobre, inadecuado, y abundante en sales minerales, señalando que de haberse dado cumplimiento a las prevenciones que en ese sentido se encuentran en el Contrato de Concesión, la construcción se hubiera fundado sobre una base en que no se registrara la nociva presencia de esas sales, sometiendo previamente el material a los tratamientos que son de rigor en estos casos para neutralizar la salinidad excesiva y construyendo las defensas y sistemas de drenaje comprometidos, no cabiendo duda que la carretera habría permanecido indemne, ya que habría sido lo suficientemente fuerte como para soportar sin fallas, la presencia del agua que se filtró desde la aducción.

Indica que esta deficiencia a la que se refiere el informe al que alude, ha influido también de manera principal en que el terreno, en vez de servir de contención haya cedido, lo que exculparía a su representada, en la subsecuente avería de la ruta y en el fatal desenlace.

Finalmente destaca que el informante no atribuye tampoco el hundimiento del pavimento a la exclusiva acción del agua sobre el inadecuado material que sustenta la carretera, sino que agrega como causales coadyuvantes a la avería al "peso del pavimento y al sometimiento de carga del asfalto por el tránsito vehicular", es decir, otros dos aspectos más que junto con los otros, exonerarían, categóricamente, de responsabilidad a su parte de los hechos de marras.

Respecto de los informes técnicos emitidos por Pedro Ortigosa De Pablo e Iván Stenger Larenas, alude que con fecha 28 de agosto del año 2022, la contraria acompañó informe



Foja: 1

Geotécnico Siniestro por Hundimiento Pavimento en Ruta del Loa Km 10.260, emitido por Pedro Ortigosa de Pablo, Ingeniero Civil, y observa el referido instrumento, con la circunstancia que, su emisor concurrió al lugar de los hechos el día 7 de octubre del año 2019, es decir, cuando el supuesto hundimiento que experimentó la calzada y el accidente ya se habían producido y cuando ésta ya había sido reparada. Agrega que el informante no percibió por sus propios sentidos la presunta filtración de agua que provenía de la tubería, el supuesto hundimiento de la calzada y de la berma, por lo que mal pudo arribar a los análisis y conclusiones efectuados en el mismo, careciendo de la seriedad como para acreditar algún hecho en este juicio.

Repara en que la fotografía N°2 la describió como una fotografía referida ala "junta de la tubería filtrando agua. Foto tomada aparentemente por Carabineros el 18.08.2019". De lo que infiere que no existe certeza de su origen por lo que no es idónea para producir prueba en juicio.

Por otra parte, refiere que tampoco existe constancia que la tubería que aparece en la fotografía del informe corresponda a la ubicada a 30 metros de la carpeta de rodado en la que se produjo el siniestro, ya que no existe ningún documento oficial y serio que lo demuestre, por lo que la imagen podría corresponder a una aducción existente en un lugar diverso al de los hechos de marras. Por otro lado, alega que en ninguna de las fotografías del informe se aprecia que la circulación del camino hubiese sido interrumpida con la instalación de conos o alguna otra señal de advertencia más efectiva para evitar accidentes, de lo que se colige, al igual



Foja: 1

como se razonó en el informe de liquidación del siniestro, que RUTAS DEL LOA, SOCIEDAD CONCESIONARIA S.A., fue su única responsable, al no haberlo hecho.

Confirma que lo único que se aprecia de las imágenes acompañadas al informe, es que se restringió la circulación por la berma, más en caso alguno por la carpeta de rodado.

Luego cuestiona la idoneidad del perito informante Pedro Ortigosa de Pablo, y hace presente que no tiene la calidad de perito judicial, ni existe ninguna constancia que la profesión que invoca lo habilite para pronunciarse respecto de materias tan técnicas y específicas como las informadas. Y afirma que en lo único en que está de acuerdo con el referido informe, es en su punto 3, que al indicar que era muy difícil predecir el asentamiento (hundimiento), por acción del agua en suelo arenoso con porcentajes anómalos de sales solubles del 20%, como los registrados en torno al sitio del siniestro, es decir, ninguna seguridad dio que el agua hubiese causado el badén.

Relata que en la misma fecha la contraria aportó al proceso el peritaje privado N°24- 2019, emitido por don Iván Stenger Larenas, el cual observa, en el sentido que, como se afirmó en el mismo, su emisor concurrió al lugar de los hechos el día 7 de octubre del año 2019, es decir, cuando el supuesto hundimiento que experimentó la calzada y el accidente ya se habían producido y cuando ésta ya había sido reparada, acusando que no percibió por sus propios sentidos la presunta filtración de agua que provenía de la tubería, el supuesto hundimiento de la calzada y de la berma, por lo que mal pudo arribar a los análisis y conclusiones efectuados en el mismo,



Foja: 1

careciendo de la seriedad para acreditar hecho alguno en este litigio.

Igualmente cuestiona la idoneidad del perito Iván Stenger Larenas, reclama que no se cumplió con ninguna de las formalidades, ni procedimientos que contemplan los artículos 409 y siguientes del Código de Procedimiento Civil, para expedirlo, por lo que ninguna prueba puede producir en este juicio.

Asimismo, indica que resulta extraño y paradójal que se hayan adjuntado al informe fotografías del lugar de la colisión de fechas que van desde el 18 al 22 de septiembre del año 2019, si es que el mismo informante reconoció que recién se trasladó hasta ese lugar el 7 de octubre de tal año.

En subsidio, alega concurrencia de una causa posterior al hecho, sosteniendo que al hecho consistente en la filtración de agua desde la tubería de su propiedad concurrió una circunstancia distinta y posterior, relativa al incumplimiento de sus obligaciones por parte de la concesionaria, y cita al Profesor René Abeliuk, quien bajo el epígrafe de IV.- INTERVENCIÓN DE UNA CAUSA POSTERIOR AL HECHO.- señala: "Hay más o menos acuerdo para concluir que si el daño se debe a una causa posterior al hecho ilícito, falta la relación de causalidad, el daño es indirecto y no indemnizable." (René Abeliuk Manasevich, LAS OBLIGACIONES, Editorial Jurídica, p.191).

Señala que no existe ninguna posibilidad que su mandante pueda ser obligada a indemnizar perjuicio alguno, dado que los supuestos daños sufridos por la contraria no fueron causa directa, ni necesaria del escurrimiento del agua,



Foja: 1

sino porque la concesionaria de la carretera en que se produjo el choque no reparó el badén oportunamente y/o no lo señalizó adecuada y debidamente, por lo que falta la relación de causalidad, es decir, el daño es indirecto y no indemnizable.

Luego, en subsidio, alega caso fortuito o fuerza mayor como eximente de responsabilidad, invocando lo dispuesto por el artículo 45 del código civil, desde el momento en que lo normal es que si la tubería hubiere experimentado un desajuste en alguna de sus uniones, el agua que escurriera se hubiera derramado a su alrededor y al depositarse en terreno llano y regular, allí hubiera permanecido formando un pozo cuyo contenido hubiere sido lentamente absorbido por las arenas del desierto o por la natural evaporación a la cual la habrían sometido las altas temperaturas que durante el día éste registra, sin embargo a ocurrido que por una razón de fuerza mayor, ello no ha sucedido de ese modo.

Así las cosas señala que a la ubicación de la carretera en un sector escarpado y a la fuerza de gravedad que debido a ese plano inclinado condujo las aguas hacia la carretera, como una circunstancia constitutiva de caso fortuito o fuerza mayor que propició el escurrimiento desde el sector sur hacia la ruta, suerte que, por lo demás, habría sido similar a la que cualquier masa de agua, ya sea proveniente de las aducciones de ADASA o que se genere por algún fenómeno climático, habría inevitablemente seguido. Sin embargo, recuerda que, Pedro Ortigosa de Pablo, Ingeniero Civil, en su informe acompañado por la propia contraria, en su punto 3 concluyó que era muy difícil predecir el asentamiento (hundimiento), por acción del agua en suelo arenoso con



Foja: 1

porcentajes anómalos de sales solubles del 20%, como los registrados en torno al sitio del siniestro, es decir, ninguna seguridad dio que el escurrimiento de agua hubiese causado el badén. Y para reafirmar su razonamiento, cita una sentencia dictada por la Excma. Corte Suprema, habría exonerado de responsabilidad a una empresa eléctrica por caso fortuito o fuerza mayor. Luego afirma que en el desarrollo de su giro Aguas de Antofagasta S.A., nunca responde del caso fortuito o fuerza mayor, por lo que en los términos ya expuestos tampoco lo debería hacer en la especie, debiéndose, por lo tanto, rechazar el libelo deducido en su contra.

Así las cosas, adiciona que el propio actor empleó gran parte de su demanda para explicar, meridiana y detalladamente que Rutas Del Loa Sociedad Concesionaria S.A., era la responsable del accidente que le irrogó los perjuicios que ha demandado en este juicio. En cambio, alude que para intentar fundar la responsabilidad de su conferente, sin convencimiento, ni seguridad en lo anterior, sólo se valió en su libelo de algunas líneas, en su apartado 7.3, las que trascribe.

Sostiene que de una simple lectura de la sentencia pronunciada en el referido proceso penal se colige que ningún reproche efectuó el mencionado veredicto respecto de su representada, sino que muy por el contrario, luego de descartar que el día de los hechos, el imputado no estuviera atento a las condiciones del tránsito del momento, le atribuyó total responsabilidad en los mismos a Rutas Del Loa Sociedad Concesionaria S.A. y a ninguna otra persona.

Prosigue, y en subsidio, respecto de los daños



Foja: 1

demandados por el actor impugna y objeta el daño emergente demandado por el libelista y cita parte de la página 55 de la demanda, alegando que no se logra comprender cómo la contraria habrá llegado a fijar la cantidad de \$19.846.338, por concepto de daño emergente e indica que es improcedentemente, que el actor pretenda que la sociedad que representa sea condenada a pagar sumas que superan los \$7.000.000 y que corresponderían a parte del programa médico de su amigo Carlos Callejas o a gastos de Milenka Villegas, quienes también se encontraban al interior del vehículo al momento del siniestro, sosteniendo que nadie y menos aún su representada, obligó al señor Rowe a pagar los gastos de las referidas personas, por lo que no tiene ningún derecho a cobrárselos a ésta.

Argumenta que en el hipotético caso que sí lo hubiera hecho, ello constituye una mera liberalidad en favor de los señores Villegas. Y menciona que si la contraria está persiguiendo el reembolso de los referidos valores, a su parte le asistiría el derecho de conocer todas las condiciones y requisitos que se cumplieron concernientes a los pagos a los cuales ha señalado que conforman el supuesto daño emergente experimentado por su patrimonio.

De igual manera impugna y objeta el lucro cesante demandado por el libelista, concepto del que realiza un análisis doctrinario, para luego exponer que en el caso sublite, al fundar su pretensión de indemnización por lucro cesante, el actor lo ha hecho sólo en meras expectativas, que fundó, muy equivocadamente en lo que sostuvo en la página 55 de la demanda.

Reclama que no se entiende a qué pueden corresponder



Foja: 1

los \$400.000 en los que fundó parte de tal detrimento, ignorando de dónde habrá resultado tal cifra y menos aún se entendería por qué fue fijada en tal caprichosa cantidad, por lo que al faltar una explicación tan fundamental en la construcción del mencionado daño, no podría sino que ser irremediablemente desestimado. Por otro lado, menciona que, que el señor Rowe viva hasta los 65 años de edad, constituye solo una mera expectativa, ya que nadie está en condiciones de asegurar que pueda vivir hasta esa edad.

Así las cosas, tal daño obligatoriamente tiene que acreditarse en juicio para ser acogido, lo que en la especie será imposible, toda vez que las meras expectativas, como el lucro cesante demandado por el libelista, no pueden demostrarse, sino que sólo se pueden probar los hechos concretos y ciertos, en los cuales, precisamente, no se basó el referido perjuicio demandado por éste.

En este mismo contexto, asegura que ningún lucro cesante su representada le causó al patrimonio del actor, sino que será él mismo quien se lo auto infligirá, toda vez que, inexplicablemente, dejará de trabajar, no obstante que, según como se ha confesado en la demanda, sus lesiones se encuentran consolidadas y recuperadas, lo que permitirá que el aparente daño que alega que afectó a su patrimonio aumente día tras día, situación que resulta en extremo inexplicable.

Menciona que gneralmente estas pretensiones que se basan en apreciaciones desprovistas de todo fundamento, ya que se contradicen con la realidad que se vive, justifican las reservas con que los tribunales miran este tipo de acciones, en que se pretende suplir las obvias e infranqueables



Foja: 1

limitaciones que impone la persecución del daño emergente, recurriendo a este artilugio del "lucro cesante", más susceptible de ser aumentado artificialmente.

Para terminar, refiere que ha sido el mismo libelista que en la página 54 de su demanda le habría dado la razón, al sostener lo siguiente respecto de la certidumbre que tiene que tener el perjuicio demandado para que sea resarcido: *"De esta forma el daño se traduce como, un requisito que debe ser cierto, real, efectivo, tener existencia. Con esto se rechaza el daño eventual, meramente hipotético, que no se sabe si existirá o no"*.

En subsidio, impugna el avalúo del lucro cesante demandado por el actor, ya que fue el propio demandante quien fijó como base de cálculo para el abultado lucro cesante demandado, la suma BRUTA DE \$187.200.000, que, presuntamente, habría de recibir de acuerdo al muy particular cálculo que realizó en su libelo, a la que, en todo caso, forzosamente, debieron descontarse todos los gastos en que éste incurrirá mes a mes, hasta cumplir los 65 años de edad, en ámbitos tan variados, como pagos de impuestos, compra de alimentos, vestuario, movilización, pago de arriendo o de dividendos por el inmueble que habita, pago de contribuciones a los bienes raíces o gastos comunes, consumos domiciliarios, ETC, ya que no toda la cantidad de dinero que una persona percibe por alguna actividad remunerada puede servir de base para calcular dicho perjuicio, dado que para tales efectos, sólo se tiene que considerar la legítima utilidad que se ha dejado de ganar, porque éste tipo de daño se define como la diferencia que se produce entre los ingresos producto del trabajo, menos los



Foja: 1

costos que éste y la vida diaria generan y que son necesarios para subsistir, circunstancia que deberá ser acreditada por el actor, por lo que si así no se hace, tal daño debe ser rechazado.

Por otra parte, cuestiona que el actor demandó el pago de este perjuicio, pero sí reconoció en su demanda que las lesiones que sufrió ya se encontraban recuperadas y consolidadas, de lo que concluye que se encuentra en condiciones de trabajar.

Luego, procede a objetar el daño moral demandado por el actor y se pregunta por qué el actor demandó ingentes sumas de dinero por daño moral si él mismo confesó en su libelo que las lesiones que sufrió ya al 15 de junio del año 2020, esto es, hace más de dos años atrás, se encontraban recuperadas. Ya que lo lógico habría sido que frente a tal confesión y a los más de dos años desde que las heridas se habían recobrado, ninguna demanda hubiese dirigido, en contra de su parte, o si todavía alguna molestia sentía, ésta se hubiese limitado a cobrar mínimas cantidades por tal partida.

Así las cosas, expresa que a partir de todo lo confesado por el libelista, este tribunal debería otorgarle el valor de plena prueba, de acuerdo lo dispone el artículo 1713 del Código Civil, al constituir una confesión en juicio efectuada por un apoderado especial.

Nuevamente, en subsidio, objeta la valuación del daño moral demandado por el actor, avaluado excesivamente por la contraria en la suma de \$600.000.000., argumentando que la reparación del daño moral es equitativa, cuando tiene por objeto hacer volver las cosas al estado anterior del accidente



Foja: 1

que produjo el menoscabo y que, el monto de la reparación dependerá de la extensión del daño y no de la gravedad del hecho.

Menciona que en nuestro sistema la reparación no es una pena ni una sanción, sino que es el resarcimiento o reparación del daño causado. No se trata de castigar al autor del daño o al responsable objetivo del mismo, sino que reparar dicho mal, por lo que la demanda reparatoria no puede convertirse en fuente indebida de lucro, acusando que las sumas reseñadas, cae de lleno en el área del enriquecimiento sin causa y no guarda relación alguna con la idea de compensar, razonablemente, alguna pérdida.

Cita tanto doctrina como jurisprudencia en cuanto al carácter reparatorio y no punitivo de una indemnización en sede extracontractual, y concluye que el monto de la indemnización solicitada en autos, derechamente desnaturaliza el fin propio de la reparación del daño moral, sustituyéndose por una posición ventajista y que no hace sino utilizarse como una fuente injustificada e ilegítima de lucro.

De igual manera cuestiona totalmente que un 17,20% de incapacidad justifique que se haya demandado a su mandante el pago de \$600.000.000 por concepto de daño moral. Incluso, a riesgo de tocar un tema de suyo sensible, pero con el objeto de demostrar su más completo rechazo a la infundada y exorbitante petición realizada de contrario, incluso si el accidente hubiese tenido como efecto el deceso de alguna persona, tampoco habría sido prudente ni acertado a demandar tal ingente cifra. Por lo además, alude que en varios pasajes de su demanda, el señor Rowe se refirió al SOAP, que es el



Foja: 1

seguro obligatorio que cubre los daños físicos que los ocupantes de un vehículo sufran en un accidente, el cual afirma debió ser cobrado por éste, por lo que cualquier detrimento que haya sufrido ya se encuentra resarcido, lo que se encuentra vinculado con lo que el mismo actor matizó en la página 54 de su demanda.

En subsidio, precisa que el daño moral demandado por el libelista requiere de prueba para que sea acogido, lo que indica desde hace ya bastante tiempo, nuestra doctrina ha uniformado con relación a la prueba de los perjuicios extrapatrimoniales, lo que pasa a analizar doctrinariamente, concluyendo que no es admisible pretender que el daño moral no requiere de prueba y que bastaría la sola constatación de una lesión a un derecho extrapatrimonial para estimar que se ha generado perjuicio, quedando además, el juez atribuido de la facultad discrecional de evaluarlo.

Pide el rechazo de la demanda en todas sus partes, o en subsidio, reducir al mínimo las pretensiones indemnizatorias del actor, con expresa condenación en costas, concediendo al demandante traslado para la réplica.

Seguidamente objeta los siguientes instrumentos acompañados en el primer otrosí de la demanda y signados con los números que se indican a continuación, por tratarse de documentos que han emanado de terceros ajenos al juicio y que no han sido reconocidos en éste, en virtud de lo dispuesto por el N°1 del artículo 346 del Código de Procedimiento Civil: 7.- Peritaje Realizado Por Iván Stanger Nr 24-2019. 8.- Peritaje Psicosocial integral de Bryan Rowe de fecha 16 de Mayo de 2022. 9.- Copia Informe Geotécnico Siniestro por Hundimiento



Foja: 1

pavimento en Ruta del Loa Km 10+260. Documento emitido por don Pedro Ortigosa de Pablo, Ingeniero Civil y solicitado por los liquidadores de seguro Crawford Chile en Noviembre de 2019, informe n°3967 - ING.556/2019. 18.- Boleta de Honorarios Defensa Penal Judicial.25.- Cupón de pago de fecha 04 de enero de 2020. 26.- Certificado de titulación 27.- Informe médico de fecha 15 de junio de 2020 28.- Programa Médico SOAP N° 1909220178; N° 428923. 29.-Comprant es de citación de sobre cupo, control N° 4 de fecha 15 de junio de 2020; control N° 7 de fecha 18 de mayo de 2020; control N° 9 de fecha 20 de abril de 2020; comprobante de citación control N° 1; comprobante de citación paciente control N° 4 de fecha 02 de enero de 2020; comprobante de citación de pacientes por sobre cupo control N° 5 de fecha 04 de diciembre de 2019; comprobante de citación de pacientes por sobre cupo control N° 8 de fecha 20 de noviembre de 2019; de diciembre de 2019, comprobante de citación de pacientes por sobre cupo control N° 1 de fecha 23 de octubre de 2019; 30.- Boleta N° 952684, 952683, 934278, 927791, 0927116, 0923097, 31.- Licencias médicas N° 3 folio 039800820-0 Y comprobante de licencia médica, licencia médica 39765946; licencia médica N° 3 036061794-7 y comprobante de licencia médica electrónica de fecha 20 de enero de 2020; licencia médica N° 033190836-3, 32.- Episodio clínico ficha 256794 de fecha 18 de 64 mayo de 2020. 33.- Comprobante de pago tarjeta de débito por \$10.090 pesos de fecha 20 de abril de 2020; copia de consultorio de especiales con timbre de médico Luis Echezurria; y bono de atención médica N° 730512337. 34.- Informa de imágenes de fecha 20 de abril de 2020 suscrito a fecha 209 de abril de 2020 35.- Citación de exámenes y copia



Foja: 1

de preparación de ayunas de fecha 26 de marzo de 2020 36.- Consentimiento informado programa cirugía mayor ambulatoria, episodio clínico 256794 de fecha 04 de marzo de 2020, solicitud de pabellón N° 2020/467, consentimiento informado procedimientos e intervenciones de fecha 04 de marzo de 2020. 37.- Solicitud de examen de laboratorio clínico de fecha 24 de marzo de 2020 38.- Solicitud de interconsulta o derivación de fecha 20 de enero de 2020. 39.- licencia médica electrónica de fecha 04 de diciembre de 2019 40.- programa de atención kinésico de fecha 26 de noviembre de 2019 41.- control sobre cupo y comprobante de sobre cupo, control N° 1 de fecha 05 de noviembre de 2019; 42.- solicitud de interconsulta de fecha 23 de octubre de 2019; 43.- Epicrisis de fecha 02 de octubre de 2019 44.- comprobante de pago soap de fecha 15 de octubre de 2020; comprobante de pago soap de fecha 23 de noviembre de 2020; comprobante de pago soap de fecha 08 de septiembre de 2020; 45.- copia de programa médico de deuda de fecha 28 de enero de 2021 46.- boleta N° 929094 y programa de TENCIPÓN 1911000012 de fecha 02 de noviembre de 2019 47.- boleta N° 962049 y comprobante de recaudación de fondos de fecha 27 de octubre de 2020; boleta N° 929096 y programa de atención 1909004438 de fecha 23 de octubre de 2019; boleta N° 929095 y programa 19100001188 de fecha 07 de octubre de 2019; boleta N° 929093 y programa médico 430166 de fecha 07 de octubre de 2019. 48.- registros de whatsapp de evaluación ortopédica, de comprobante de transferencia a Víctor Callejas; comprobante de pago clínica red salud de fecha 11 de junio de 2020; comprobante de transferencia a Víctor Callejas por la suma de \$50.000; comprobante de transferencia a Víctor Callejas por la



Foja: 1

suma de \$1.000.000; comprobante de transferencia a Víctor Callejas por 65 \$500.000; comprobante transferencia a Víctor Callejas por \$1.650.000, FOTOGRAFIA DE AMENAZA DE DAÑOS. 49.- ID de pedido de plantillas ortopédicas.

Con **fecha 12 de enero de 2023**, contestando la demanda, don Diego Valdebenito Véliz, abogado, en representación de la demandada, **Ruta del Loa Sociedad Concesionaria S.A** y, solicitó su total rechazo con costas, de acuerdo a los antecedentes de hecho y de derecho que a continuación se exponen.

Inicia realizando un resumen de los HECHOS PLANTEADOS EN LA DEMANDA los que luego niega y controvierte expresamente haciendo presente lo dispuesto en los artículos 1.698 y 2.314 y siguientes del Código Civil, por lo que indica que pesa sobre la contraria acreditar la veracidad de sus afirmaciones, imputaciones y la configuración de los elementos de la responsabilidad extracontractual invocada, especialmente la concurrencia de una acción u omisión culpable y la supuesta relación de causalidad con los perjuicios demandados, pues sostiene que ha sufrido una serie de lesiones derivadas del accidente antes referido, culpando de antemano a su representada de su ocurrencia. Así, señala que, de acuerdo al relato del demandante, el accidente se debió exclusivamente a la existencia de un supuesto bache de gran envergadura en la calzada de la ruta B25, a saber, un hundimiento en la berma de la vía, el cual habría sido constatado por Carabineros de Chile el día 18 de septiembre de 2019, información que habría llegado a la Concesionaria recién el día 21 de septiembre de 2019, a menos de 24 horas antes del lamentable accidente. Sin



Foja: 1

embargo, indica que en dicha oportunidad, Carabineros no determinó que el supuesto y pronunciado hundimiento de la berma generaba un riesgo al tránsito de los vehículos, por lo que no cerró la circulación de la pista derecha, sino que señalizó toda la zona más afectada, la berma, con conos.

Posterior a eso, relata que su representada toma conocimiento del hundimiento, el día 21 de septiembre de 2019, e inmediatamente envía personal a revisar la seguridad de la zona, los cuales coincidieron con el diagnóstico de Carabineros, procediendo a instalar más conos en el sector de la berma, ya que era el único lugar donde el hundimiento podría hipotéticamente presentar un peligro mayor a los vehículos. Hundimiento que por lo demás fuese reparado el día 24 del mismo mes y año.

Así las cosas, continúa relatando su versión de los hechos tanto anteriores como coetáneos al lamentable accidente, explicando la relación entre Ruta del Loa Sociedad Concesionaria S.A. con la Ruta B-25, ubicada en el sector sur de la Comuna de Sierra Gorda, entre las ciudades de Calama y Antofagasta, Región de Antofagasta.

En primer lugar, aclara que su representada, Ruta del Loa Sociedad Concesionaria S.A., en adelante, la Concesionaria, es una empresa creada especialmente para la construcción y posterior explotación de la "Concesión Vial Rutas del Loa", a ejecutar por el Sistema de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Obras Públicas, tal como consta en el Decreto Supremo MOP N°149, ya que se adjudicó la concesión descrita en las Bases de Licitación DGOP N°006 del 20 de enero de 2017, en adelante,



Foja: 1

las BALI, lo que consideraría mejorar las rutas de acceso a zonas productivas, como es el caso de la Ruta 25, elevando sus estándares técnicos y niveles de servicio, mejorando las actuales condiciones de seguridad para el tránsito.

Menciona que el proyecto consta de dos fases, en primer lugar, la fase de construcción, la cual considera desde el inicio de la concesión (10 de abril del año 2018) hasta el término de las obras físicas, para posteriormente pasar a la segunda fase, de explotación.

Explica que la fase de construcción considera la entrega de la infraestructura existente, la cual se materializó el día 4 de julio de 2018, y donde en un principio se había programado el inicio de ejecución de las obras para el mes de diciembre del año 2019, sin perjuicio de que hasta la fecha todavía no se han iniciado las obras propiamente tal. Agrega que esas fechas serían fundamentales para determinar las obligaciones y responsabilidades de su representada a la fecha del accidente de marras.

Expone respecto del accidente, que el día 18 de septiembre de 2019, Carabineros de Chile constató la existencia de un hundimiento del sector de la berma derecha en dirección al oriente de la Ruta B-25, a la altura del kilómetro 10.280, en consecuencia, se dio inmediato aviso a la Jefa de Seguridad Comunal de la Municipalidad de Sierra Gorda, y en paralelo, y luego de determinar la extensión del hundimiento, Carabineros instaló conos y señalética en el sector de la berma donde se encontraba el supuesto hundimiento, constatando que el hundimiento se debía a una filtración de agua de un acueducto que corría en paralelo a la



Foja: 1

ruta, a escasos metros del camino público.

Conforme lo anterior, relata que el día 21 de septiembre de 2019, la Jefa de Seguridad Comunal de la Municipalidad de Sierra Gorda dio aviso al Ministerio de Obras Públicas, quienes, mediante el Inspector Fiscal de las obras, don Victor Raymondi Eldan, dio aviso a su representada. Indica que el mismo día en que la Concesionaria tomó conocimiento del hundimiento de la berma, es decir el 21 de septiembre de 2019, envió una patrulla a revisar el sector constatando la efectividad del hundimiento leve en la berma y ubicaron más conos en el sector, con el afán de poner en aviso a los automovilistas que circulaban por el lugar.

Argumenta que en ningún momento se constató que el hundimiento alcanzaba de manera peligrosa la propia calzada derecha, por lo que ni Carabineros ni la patrulla enviada por la Concesionaria cortó el paso por dicho sector. Y alude que en paralelo a ello, su representada empezó a coordinar la respuesta al hundimiento, la cual, por las propias disposiciones de las bases de la licitación de la concesión, deben contar con autorización previa del Inspector Fiscal de las obras. Luego, al día siguiente (22 de septiembre de 2019) de la nueva revisión del hundimiento por parte de una de las empresas contratistas de Ruta del Loa, alrededor de las 18:00 horas, a la altura del km. 10.280, el conductor del automóvil P.P.U. BBT.99 don Bryan Rowe Fabian, de 26 años, por no ir atento a las condiciones del tránsito, perdió el control de su vehículo, cruzando el eje demarcado de la calzada a la otra vía, colisionando frontalmente con el automóvil P.P.U LHB.91 conducido por don Guido Llaves Soza, de 56 años que circulaba



Foja: 1

en sentido contrario. Y producto de las lesiones sufridas en la colisión, falleció el copiloto del vehículo P.P.U. BBBT.99, don Carlos Manuel Adones Saravia, de 25 años.

Destaca que es de suma importancia ser responsables y tener muy en cuenta que no existe claridad con respecto a la velocidad con la que circulaba por la ruta el señor Rowe, y que se puede concluir o al menos no se puede descartar una conducción a exceso de velocidad, sumado a la circunstancia de que el conductor al no ir atento a las condiciones del tránsito, no se mantuvo completamente en la pista de circulación e iba circulando con parte del vehículo por la berma, situación que podría haber generado el accidente sufrido y que por supuesto, no sería atribuible a responsabilidad alguna por parte de su representada.

Agrega que el lugar del accidente corresponde a una curva hacia la izquierda, luego de una larga recta de la ruta G-25, lo que sin duda podría haber tomado desprevenido al conductor (demandante) quien además, según el mismo señala en su presentación, transitaba por primera vez por dicha ruta, sumado a una conducción en exceso de velocidad, y sin estar atento a las condiciones del tránsito, genera sin duda alguna, una situación temeraria y de total descontrol para cualquier conductor. De igual forma hace presente que la velocidad máxima de la ruta, tal como consta en la propia señalética ubicada en el Km. 0,690, es de 80 Km/h.

Luego expone cual sería el marco normativo de las concesiones de obras públicas, en primer lugar por el decreto MOP N° 900 del año 1996, el cual establece como norma estructural del sistema de concesiones, en su artículo 3° se



Foja: 1

regula la adjudicación del contrato y el otorgamiento de las concesiones, las que deben estar precedidas de la aprobación, por parte del Ministerio de Obras Públicas de las bases de licitación y, la selección del adjudicatario de la licitación conforme a la ley.

Precisa que las bases fueron aprobadas por el 20 de enero de 2017, el Decreto Supremo MOP N°149 de adjudicación fue publicado el 27 de diciembre de ese mismo año, el que a su vez, fue publicado en el Diario Oficial el 10 de abril de 2018, lo que dio inicio a la Concesión denominada "Rutas del Loa".

Delimita la responsabilidad en cuanto a la fecha del accidente indica se encontraba en etapa de construcción no iniciada.

En segundo lugar, respecto de la obligación de mantención y conservación según las BALI, alega que durante el período de construcción su representada no estaba obligada a prestar servicios de fiscalización constante de la ruta ni asistencia en terreno, sin perjuicio de contar con una empresa subcontratada al efecto, y cita el apartado 1.7.7.2 de las bases, que establece que *"El Concesionario será siempre responsable del cumplimiento cabal, íntegro y oportuno del Contrato de Concesión, de la correcta ejecución de los proyectos y de las obras, de la operación de la Concesión, así como del cumplimiento de los niveles de servicio y Estándares Técnicos establecidos en las presentes Bases de Licitación para las diferentes etapas y condiciones de la Concesión..."* y de igual manera el apartado 1.8.7 que establece que *"La Sociedad Concesionaria recibirá la infraestructura*



Foja: 1

preexistente en el estado en que se encuentre en el momento de su entrega, y será de su entera responsabilidad, cargo y costo, realizar las obras de mantenimiento de la infraestructura exigidas en los documentos que conforman el Contrato de Concesión."

Expone que fundamentalmente para el caso, debemos analizar lo establecido en el apartado 1.8.14, denominado "Daños a terceros durante la construcción y la explotación de la obra", el cual sostiene que: *"La sociedad Concesionaria será la única responsable de todo daño o perjuicio, de cualquier naturaleza, que con motivo de la ejecución de la obra y de su explotación se cause a terceros, al personal de la obra, a la propiedad de terceros o al medio ambiente, a menos de que el daño sea exclusivamente imputable a medidas impuestas por el MOP después de la fecha de publicación del Decreto Supremo de Adjudicación en el Diario Oficial."* Y refiere que de dicha norma podría sostenerse que existiría una suerte de obligación objetiva de responder por los daños, pero que ésta fue claramente delimitada a la etapa de ejecución material de las obras y a la posterior explotación de la Concesión, no extendiendo dicha responsabilidad a los momentos previos al inicio de las obras. De este modo, reafirma que, al momento del accidente, es decir, el 22 de septiembre de 2019, todavía no se daba inicio a la ejecución de las obras comprometidas, ni mucho menos su representada se encontraba explotando la concesión licitada, por lo que malamente se podría aplicar dicha responsabilidad a un hecho imputable a su representada.

Respecto a la conservación de las obras, menciona el



Foja: 1

apartado 1.8.7 letra ii), que señala expresamente que se permite realizar las obras de conservación determinadas previamente por las Bases, mediante un plan pre aprobado por el Inspector Fiscal, el cual debía actualizarse cada 90 días, lo que indica se cumplió, siempre dentro de los plazos estipulados y éstos siempre fueron aprobados por el referido Inspector, dando cumplimiento cabal a la normativa. En dichos planes, se realizaba una exhaustiva revisión de la infraestructura, determinando los eventuales peligros como baches en la ruta, roturas de pavimento o falta de señalización, detallando las medidas a tomar para su solución, junto con el respectivo plazo para realizarlo.

Así indica que, el día 4 de julio de 2019 se envió para aprobación del Inspector Fiscal la correspondiente actualización a las medidas de conservación de la ruta G-25.

Retruca que el accidente se produce supuestamente por un aparente hundimiento de la berma causado por un hecho ajeno, imprevisible por su representada, que consistió en una rotura de un acueducto, el cual generó un desgaste en el suelo aledaño a la ruta G-25 al disolver parte de la alta concentración de sales del suelo local, lo que habría generado el hundimiento en la berma y posterior pérdida de control del vehículo en que transitaba el occiso.

Destaca que no existe una obligación de patrullaje constante de la ruta, sino que la conservación se debe realizar luego de la aprobación de un plan detallado por parte del Inspector Fiscal. Obligación que cambia una vez que el concesionario finaliza las obras materiales y empieza la fase de explotación de la Concesión, donde claramente las BALI han



Foja: 1

detallado exhaustivamente los niveles de servicios a entregar, incluyendo un patrullaje constante de la vía.

Reitera que en el caso de marras, fue Carabineros de Chile quienes se percataron del hundimiento del kilómetro 10,280, y dieron aviso a la Municipalidad de Sierra Gorda, asumiendo al no existir aún obras en el sector, que se trata de un camino fiscal de responsabilidad o de la Municipalidad o del Ministerio de Obras Públicas y que en ningún caso se habría dado aviso inmediato a su representada, quien finalmente tomó conocimiento del hundimiento por parte del Inspector Fiscal y a menos de 24 horas de la ocurrencia del lamentable accidente.

Así las cosas, relata que consultado a los funcionarios del Reteñ de Sierra Gorda, ellos manifestaron que "desde el día 9 al 22 de septiembre no se produjeron otros accidentes, además, de la buena visual que mantenían los dos participantes, ello, según los propios dichos de los conductores". Por tanto, tal parece que la señal, a través de conos, implantada en la zona por carabineros y luego por la concesionaria, no fueron mínimas, pocas o invisible para los demás automovilistas que transitaban en la ruta.

Conforme a lo expresado, señala que difícilmente se podría imputar a su representada una falta de servicio, por un hecho ajeno a su esfera de control, como fue la filtración del acueducto colindante, y donde recién tuvo noticias de dicho hundimiento de la berma a menos de 24 horas antes de producirse el accidente. Destaca, que posterior al accidente su representada generó un plan de contingencia expedito, cambiando toda la carpeta asfáltica del lado derecho, por un



Foja: 1

tramo de más de 8 metros lineales, para poder reparar la zona más afectada por el hundimiento. Trabajos que se realizaron el día 24 de septiembre de 2019, luego de comprobar que Aguas Antofagasta, empresa dueña del acueducto que generó el hundimiento por una masiva filtración, ya había reparado el daño a la matriz, lo que era fundamental para así evitar que los arreglos se hubiesen visto afectados nuevamente por la filtración.

Así las cosas, afirma que su representada no tuvo ninguna posibilidad de evitar este accidente de tránsito, de exclusiva responsabilidad del conductor (demandante) del automóvil P.P.U. BBBT.99, quien conducía sin estar atento a las condiciones de tránsito del momento y/o a exceso de velocidad.

Respecto del alcance del artículo 23° de la ley de concesiones y el concepto de "normalidad" respecto de las condiciones de utilización de las obras y servicios, del que la parte demandante denuncia una supuesta infracción, argumenta que en las Bases de Licitación y la Ley de Concesiones se obliga a su representada a adoptar detalladas medidas de seguridad y control de la Obra Pública Concesionada de manera de mantener y operar está en condiciones normales de servicio, y acusa que yerra el demandante al valerse en la mayor parte de su demanda a tratar de convencer a este Tribunal que su representada es supuestamente responsable y/o culpable, valiéndose de normas referidas a la construcción y explotación de la obra, en circunstancias que como ha señalado en reiteradas oportunidades, la construcción como tal comenzó por su representada con posterioridad.



Foja: 1

Por otro lado, señala que está implícita en la normativa la idea de que la conducción por carreteras importa intrínsecamente un riesgo de accidentes, ya sea por la ocurrencia de fenómenos como el ocurrido, totalmente impredecible, fenómenos naturales o bien por el hecho de terceras personas, sean éstos personas externas al servicio o bien los mismos usuarios, por lo que por muy exigentes que sean las obligaciones del Concesionario del camino, siempre la imprudencia de los conductores provocará eventualmente accidentes, ya sea por situaciones sorprendidas a las que se puedan enfrentar y no alcanzar a reaccionar por no ir atento a las condiciones del tránsito o bien a un exceso de velocidad tal, que no permita frenar o reaccionar a tiempo, en otros casos puede ser las condiciones climáticas que harán más largos los tiempos de frenado de los automóviles, o bien podrán acontecer otras causas que produzcan accidentes. En ese sentido, menciona que la normalidad del servicio que presta el Concesionario que exige la ley no supone la imposibilidad de que ocurran accidentes, atendida la inherencia de los riesgos en la conducción, por consiguiente, el concesionario de la Obra Pública sólo tiene el deber de actuar de la forma más eficaz posible, dentro de las posibilidades atendida las distintas circunstancias y con el debido cuidado para evitar que estos riesgos perturben el tránsito de los usuarios.

Dicho esto, argumenta que el concepto de normalidad del servicio a que hace alusión la Ley de Concesiones no debe entenderse de otra manera que como el funcionamiento de la Ruta Concesionada según los parámetros y estándares definidos normativamente para su construcción y explotación.



Foja: 1

A continuación pasa a exponer sus excepciones, alegaciones y defensas, alegando en primer lugar como excepción de fondo la eximente de responsabilidad fundada en la culpa exclusiva de la víctima, por cuanto la causa del hipotético accidente sub -lite sería el comportamiento negligente e infraccional del propio actor, Sr. Rowe, quien conforme a la dinámica descrita en la propia demanda no habría conducido atento a las condiciones del tránsito y a una velocidad tal (no determinada, pero presumible), que no le permitió accionar los frenos al momento de percatarse de la existencia de la supuesta hendidura.

Expone que la culpa exclusiva de la víctima propiamente tal, no es tratada directamente en nuestro Código Civil, pues si bien el artículo 2330 refiere a la exposición imprudente al daño de su parte, tal marco hipotético dice relación para cuando el daño encuentra su origen tanto en la actividad del demandado como en aquella acción u omisión negligente de la víctima, por lo que del análisis de los presupuestos elementales de la responsabilidad extracontractual, ubica el directo vínculo de esta eximente con el elemento de causalidad, mencionando que se ha dicho que, *"si la culpa de la víctima es la única causa exclusiva del daño, el fundamento del efecto exonerador total parece claro: la intervención de la víctima en su propio daño dirime todo posible nexo causal con el hecho que se imputa al demandado"*.

De esta forma, alega que de ser efectivo el accidente, este ocurrió porque el Sr. Rowe, conducía a una velocidad no razonable ni prudente y no atento a las



Foja: 1

condiciones del tránsito del momento, lo que explica que no haya podido maniobrar adecuadamente ante una situación de emergencia o evitarla, de manera que no logró percatarse de la supuesta hendidura, que se encontraba señalizada con "conos", y que habría producido el supuesto accidente sub-lite, ni logró detener a tiempo el automóvil que conducía. Reitera que el lugar, se trata de una pequeña curva hacia la izquierda luego de una línea recta anterior, y que el día de los hechos había excelentes condiciones de visibilidad, por lo que de haber conducido el Sr. Rowe a una velocidad prudente y atento a las condiciones del tránsito del momento no se habría producido el accidente que se describe y en consecuencia, ninguno de los supuestos daños demandados.

Así las cosas, afirma que la causa del accidente sería el actuar del conductor del vehículo, que incurrió en las faltas contempladas en los artículos 108 referida al deber de mantener el control del vehículo y; 144 sobre el deber de conducir a velocidad razonable y prudente, bajo las condiciones existentes, ambos de la Ley N° 18.290 de Tránsito, la que establece igualmente presunciones de responsabilidad que claramente pesan sobre el conductor, configurándose a partir de las mismas la eximente del hecho del tercero alegada por esta parte, presunciones referidas en el artículo 167 números 2, 7 y 17, el que cita.

Afirma que las infracciones precedentes constituirían una evidente interrupción en el nexo causal de los hechos, toda vez que si el conductor del automóvil P.P.U. BBBT.99, hubiese circulado a velocidad razonable y atento a las condiciones del tránsito del momento, podría haber



Foja: 1

controlado y maniobrado el móvil, evitando el accidente, quedando claro, entonces, de los hechos descritos aunados a las presunciones legales, que la culpa del actor debe ser considerada como un eximente de responsabilidad total para su representada, pues su actuar ha sido la única causa exclusiva y determinante del daño, por lo que indica que forzosamente debe asumir las consecuencias de su proceder.

Señala que a su representada se le endilgan incumplimientos como la ausencia de señalización del badén (lo que sería derechamente erróneo) o en su defecto, la tardanza en advertirlo debidamente a los automovilistas, no obstante, los hechos constatados hasta ahora, más las referidas presunciones legales contempladas en la Ley del Tránsito, revelarían la exclusividad del actor en la generación no sólo de sus propios daños, sino también los daños ocasionados a terceros, conclusión invariable incluso aun en la muy improbable situación de que se demostrasen los supuestos incumplimientos que se les imputan.

Por otro lado, en cuanto a la sentencia penal absolutoria invocada por el actor como un antecedente que lo exculpa de toda responsabilidad en los hechos, refuta que esta no lo exonera de la responsabilidad civil que le cabe en los hechos y posteriores daños causados, no solo a él, sino que también respecto de las otras víctimas, pues el procedimiento penal cuenta con características, presupuestos y elementos que difieren de las normas procesales civiles, que a diferencia del procedimiento civil, el penal cuenta con la presunción de inocencia del imputado del artículo 4° del Código Procesal Penal y con una estándar probatorio considerablemente más



Foja: 1

alto, más allá de toda duda, razón por la que la sola decisión absolutoria por parte del Tribunal Oral en lo Penal de Antofagasta, en lo referente al cuasidelito de homicidio y de lesiones graves, fundado en los hechos ocurridos el día 22 de septiembre de 2019, distarían de ser suficientes para descartar su presunta responsabilidad civil en los hechos, pero, que en su opinión y de acuerdo a los hechos descritos, resultaría manifiesta.

En segundo lugar, opone la excepción de falta de legitimación pasiva, toda vez que de la relación de los hechos y antecedentes recopilados, la responsabilidad de los daños causados con ocasión del accidente vehicular ocurrido con fecha 22 de septiembre de 2019, muy bien podría corresponder a Aguas Antofagasta o al conductor Bryan Oxman Rowe Fabián, el cual, sólo fue exonerado de su responsabilidad penal más no civil en los hechos. Conforme lo anterior, sin pretender descartar la responsabilidad civil de otros posibles implicados, pasa a fundamentar esta excepción de legitimación pasiva respecto de ambos.

Respecto de Aguas Antofagasta, reitera que, el hundimiento se habría producido en razón de la filtración de una tubería de agua emplazada paralelamente a la ruta, lo que le permite justificadamente alegar como defensa, la excepción de falta de legitimación pasiva, pues ignora en qué fecha comenzó tal filtración, pero señala que no cabría duda que se extendió por lo menos hasta el día 22 de septiembre de 2019, día del accidente.

Menciona que, tratándose de la responsabilidad extracontractual invocada por el actor y en conformidad al



Foja: 1

artículo 2314 del Código Civil, el obligado a la indemnización es precisamente aquel que ha cometido el delito o cuasidelito, y que esta simple y lógica afirmación cobra todo sentido si se verifica que el relato del demandante es categórico en afirmar que el accidente tuvo origen en el presunto badén o hundimiento de la pista de circulación por lo que se colige que, de existir un responsable de la existencia del mismo, éste es quien tendría responsabilidad en el acaecimiento del accidente. Ahora bien, alega que la existencia del presunto badén o hundimiento no tuvo como causa un hecho imputable a culpa o dolo de la Concesionaria, muy por el contrario, y como ya lo ha señalado en reiteradas oportunidades, de existir, se debió a la filtración de agua emanada de la junta de una tubería paralela a la ruta, a cargo de Aguas Antofagasta.

Recalca, que su representada no tiene bajo su responsabilidad la mantención de las tuberías aledañas a la ruta, por tanto y desde luego que no podría imputársele responsabilidad alguna derivada de un mal funcionamiento o mantención de éstas. Todo lo cual se vería afianzado por los requisitos propios a la responsabilidad por el hecho ajeno establecidos en el artículo 2320 del Código Civil, a saber, que el dependiente haya incurrido en un delito o cuasidelito civil y que exista una relación de autoridad o cuidado entre el autor del daño y el tercero que resulta responsable. Pues bien, la relación de Ruta del Loa con Aguas Antofagasta no coincide con ninguna de tales hipótesis.

Adicionalmente, señala que los registros fotográficos y demás antecedentes con que cuentan, revelarían que, a pesar de los avisos y notificaciones de rigor a Aguas



Foja: 1

Antofagasta, la filtración fue reparada con posterioridad al accidente, lo que equivale a decir, que estuvo activa por lo menos durante cinco días.

De igual modo, argumenta que el accionar de su representada una vez le fue informado el hundimiento de la berma, revelará un estricto apego al estándar de diligencia requerido para la situación. Es por ello, que con toda seguridad afirma que la actora ha errado en ubicar a su representada como destinatario y sujeto pasivo de su pretensión, debiendo sin duda excluirlo de sus peticiones.

Sobre la defensa de Aguas Antofagasta, alude que en la página 17 de su contestación en autos, el codemandado afirma que la compañía de Seguros Generales Continental S.A. cubrió el siniestro en que se vio involucrada Ruta del Loa, pagando a los familiares del fallecido, que el liquidador de seguros concluyó que era procedente la cobertura y que la responsabilidad correspondió a la referida concesionaria y concluye que de lo contrario no habría pagado dicha compañía.

Sobre el punto, señala que el codemandado Aguas Antofagasta, sea voluntariamente o sin intención, tergiversa la naturaleza jurídica de los informes de liquidación a propósito del Derecho de Seguros, ya que el objetivo del informe de liquidación no es determinar la responsabilidad de los hechos, muy por el contrario, conforme al artículo 61 inciso segundo del DFL N°251, indica que su finalidad sería simplemente "*(...) determinar la ocurrencia del siniestro, si el riesgo está bajo cobertura de una compañía determinada, y el monto de la indemnización a pagar, todo ello de conformidad con el procedimiento que establezca el reglamento.*", puesto



Foja: 1

que la tarea de determinar la concurrencia de los requisitos propios de la responsabilidad es exclusiva de los tribunales ordinarios de justicia. En ese sentido, y de ser cierto que la Compañía de Seguros Continental adoptó o no, la decisión de arribar a un acuerdo de transacción con familiares de las víctimas, no puede servir de base para que Aguas Antofagasta cubra o pretenda cubrir su manifiesta desprolijidad en los hechos concomitantes al accidente, ni mucho menos, puede pretender beneficiarse ilegítimamente de aquél.

Por otro lado, señala que en lo que respecta a la carga legal probatoria, Aguas Antofagasta formula que RUTAS DEL LOA, SOCIEDAD CONCESIONARIA S.A., deberá acreditar en este proceso que adoptó todas las medidas que estaban a su alcance para evitar el perjuicio irrogado, el día del accidente, a los ocupantes del vehículo patente BBBT. 99, y que sin perjuicio que forma parte de su defensa acreditar que adoptaron todas las medidas que razonablemente son exigibles acorde a las anómalas circunstancias, acusa que el codemandado, olvida que es un hecho indesmentible en estos autos, la existencia de la filtración que afectó a la tubería de Aguas Antofagasta, ubicada en el costado sur oriente de la ruta B-25 km. 10.260, y que produjo/provocó finalmente el badén en la Ruta. Por lo tanto, no es sino, Aguas Antofagasta quien deberá acreditar que actuó con la debida diligencia y prontitud en la reparación de dicha filtración, debiendo de igual modo, probar que no obstante haber obrado con la diligencia exigible atendidas las circunstancias, el accidente no se habría producido.

Sobre la responsabilidad civil del conductor Bryan



Foja: 1

Oxman Rowe Fabián reitera su argumento de la culpa exclusiva de la víctima, esta vez, con el objeto de sostener la excepción de legitimación pasiva, y hace alusión a la pretensión del actor de un supuesto efecto exculpatorio de la sentencia dictada por el Tribunal Oral en lo Penal de Antofagasta, erigiéndola además, como una prueba contundente de la veracidad de los hechos y asimismo, pretendiendo demostrar con ella, la aparente certeza de sus imputaciones de responsabilidad en contra de su representada, sin embargo, alega que tales afirmaciones contravienen expresamente el efecto relativo de las sentencias contemplado en el artículo 3° inciso segundo del Código Civil, por lo que dicha sentencia sólo sería válida como antecedente, únicamente para pronunciarse respecto de la responsabilidad penal que le cupiere al actor en estos autos y conductor Bryan Oxman Rowe Fabián, en relación al accidente vehicular de fecha 22 de septiembre de 2019. Sin embargo, esta no lo exonera de la responsabilidad civil y del análisis de los presupuestos fácticos de su concurrencia, por lo que este tribunal conociendo de la presente demanda y respectivas contestaciones, es competente para determinar la concurrencia de dicha responsabilidad respecto del actor.

Por otro lado, refuta que su representado no fue parte en tal juicio penal, razón por la que, los diversos peritajes presentados en el referido juicio penal, tanto por el Ministerio Público como por los defensores del imputado, no son en absoluto oponibles, dejando de lado el hecho de que uno de los peritajes concluye como una de las causas basales del accidente: *"el participante uno, el que conducía el vehículo*



Foja: 1

Chevrolet, conducía por el costado derecho de la calzada en dirección al nororiente por la ruta B-25 a una velocidad no determinada por falta de elementos técnicos en el terreno que permitiera establecerla. El conductor del móvil 2, conducía su vehículo por el costado derecho de la ruta B-25 en dirección al sur poniente, a una velocidad no determinada por falta de elementos técnicos en el terreno que permitiera establecerla. En las condiciones descritas, el participante del móvil 1, debido a que no conduce atento a las condiciones del tránsito del momento, originó que no se percata del hundimiento que existía en la vía, el que tenía 10 centímetros aproximadamente, lo que originó que al pasar por este, perdiera el control del móvil traspasando el eje de la calzada para luego colisionar al móvil 2. Esto ocurrió en una zona de impacto señalada en el plano y observada en las fotografías, en instantes en que el móvil 1 se desplazaba en descontrol, en tanto, el móvil 2 lo hacía en rodaje libre por la vía."

En el mismo sentido, acusa que tampoco serían oponibles a su parte, las aseveraciones formuladas por cualquiera de los intervinientes en el proceso penal y respecto de las cuales, el actor pretende de forma arbitraria otorgarles valor siempre en la medida en que convenientemente parecieren responsabilizar a su representada de las circunstancias concomitantes al accidente. De esta forma la excepción de legitimación pasiva invocada por mi representado, no halla su fundamento únicamente en el accionar negligente de Aguas Antofagasta, ya que, tampoco puede descartarse de plano, la concurrencia de los presupuestos fácticos de la responsabilidad civil, tratándose del demandante y conductor



Foja: 1

don BRYAN OXMAN ROWE FABIÁN, no pudiendo ampararse éste, en las pruebas rendidas y conclusiones arribadas en un proceso penal, respecto del cual, no fue parte y solo tenía como objetivo, determinar la existencia del cuasidelito de homicidio y lesiones graves. Así, alega que los presuntos daños físicos y morales sufridos por la demandante, pueden tener su origen tanto en el actuar culposo de Aguas Antofagasta como de don BRYAN OXMAN ROWE FABIÁN, pero en ningún caso, en el obrar de su representada, quien ha obrado con la máxima diligencia posible.

En tercer lugar, como parte de su defensa alega la ausencia de responsabilidad civil por falta de elementos para su configuración, fundada en que el demandante solo efectúa una remisión genérica al estatuto de responsabilidad extracontractual contemplado en el artículo 2314 y siguientes del Código Civil, y dispone que, para ser civilmente responsable desde un punto de vista extracontractual y en definitiva ser obligado a reparar el mal causado, es necesario que concurren ciertos requisitos de manera copulativa, debiendo acreditar el actor la existencia de una acción u omisión que sea imputable a dolo o culpa del infractor, que dicha acción en cuestión produzca daño en la persona o propiedad de otro, y finalmente que exista una relación de causalidad entre el dolo o culpa y los supuestos daños, cuestión que en la especie señala no concurriría, toda vez que su representada no ha incurrido en ninguna acción u omisión culpable o dolosa, cuestión que niega y señala deberá ser probado de contrario.

En prime lugar respecto a la acción u omisión



Foja: 1

imputable a dolo o culpa, señala que la parte demandante atribuye la aparente existencia del badén en la ruta a su representada añadiendo que ello representa un incumplimiento grave a las obligaciones contraídas con ocasión de la Concesión Licitada, y que existiría un deber de la Concesionaria de mantener la ruta en condiciones de seguridad para los usuarios, libre de obstáculos y en condiciones de normalidad de servicio. Sin embargo, alega que la relación de los hechos, los antecedentes recopilados y registro fotográfico indican lo contrario, ya que en modo alguno el badén de la calzada se debería a una acción u omisión culpable o dolosa de su representado, pues en algún caso, ha sido la filtración de una tubería a cargo de Aguas Antofagasta la que originó el aparente hundimiento que, a su vez, supuestamente habría causado el accidente, por lo que la situación así descrita no podría ser argumento para imputar a su representada, responsabilidad en los hechos, más aún, si este actuó en todo momento con la debida diligencia, tomando todas las medidas de resguardo destinadas a morigerar los efectos del badén y reparándolo en tan solo dos días luego de ser avisado por las autoridades encargadas de ello.

Asimismo, alude a que llama profundamente la atención que durante dicho fin de semana largo, el cual presentó una afluencia vehicular mucho mayor a lo normal, ningún otro vehículo se haya visto afectado por el hundimiento de la berma, ni siquiera que lo haya denunciado a las autoridades o a Carabineros, lo que tiene que llevar a concluir que dicho hundimiento no afectaba la calzada y no ponía en peligro el libre circular de los vehículos,



Foja: 1

conclusión que sería idéntica a la arribada por Carabineros el día 18 de septiembre de 2019, cuando solamente demarcan con conos la zona de la berma afectada, sin interrumpir el normal paso de los autos por ambas pistas de la calzada.

Por otra parte, argumenta que los registros fotográficos indican que el presunto hundimiento se habría acentuado más bien en la zona de la berma y no propiamente en la pista en un principio, lo que permitiría avizorar otras posibles causas del accidente no vinculadas con el estado de la pista.

Ahora bien, agrega que se ha hecho referencia a la debida diligencia o el estándar de cuidado para eximir de toda responsabilidad en el acaecimiento del accidente a Ruta del Loa Sociedad Concesionaria S.A., ya que no existía una obligación de patrullaje constante de la ruta, sino que la conservación se efectuaba en base a la presentación periódica de planes de mantención que debían ser aprobados por el Inspector Fiscal designado, planes a los que hace referencia la parte demandante en su libelo. Lo que tendría sentido, máxime si no se ha iniciado la puesta en servicio provisoria para las obras, planificada para el 10 junio de 2023 en el tramo A y 10 de julio de 2025 en el tramo B.

A mayor abundamiento, indica que el acta de entrega de infraestructura preexistente realizada por el Ministerio de Obras Públicas especificaría claramente que la Sociedad Concesionaria deberá solucionar cualquier imprevisto que se produzca dentro de la faja entregada y que entorpezca o ponga en riesgo el tránsito vehicular y peatonal, en forma inmediata, tales como: bache o de pavimentos, sellado de



Foja: 1

juntas y grietas, reparación o reposición de señales verticales, demarcación, elementos de seguridad vial, limpieza de infraestructura de drenaje y del retiro de elementos que afecten la circulación en las calzadas, entre otras. A lo que indica se le dio estricto cumplimiento en concordancia al estándar de cuidado que le era exigible pues una vez recibido el aviso, el día sábado 21 de septiembre de 2019, se empezó a coordinar los eventuales trabajos de reparación, y como era previsible de acuerdo a la descripción del daño, que una reparación inmediata el mismo día no sería posible, lo que sí se hizo fue demarcar apropiadamente la zona de riesgo con la finalidad de advertir a los automovilistas. Todo lo cual, permitió que el badén ocasionado por la filtración de la tubería de Aguas Antofagasta fuera completamente reparado el día 24 de septiembre. A sólo tres días de haber sido informado.

De esta manera, refiere que no es efectivo ni cierto que no se haya señalado la falla en la calzada como señala el actor ni que fueran imperceptibles a la vista las señaléticas de haber sido empleadas, ni que fueran inidóneas en este último caso para evitar tan aciagos hechos. Sin embargo, indica que lo que sí es cierto, es que este accionar descrito por parte de su representado es ilustrativo de su actuar diligente sobre todo si consideramos que, tratándose de eventuales socavones, quiebres o daños en el hormigón, las Bases de Licitación establecen un plazo de siete días para solucionarlos y en caso de otros hechos fortuitos sea por actos vandálicos, hurtos o desastres naturales, incluso se concede un plazo aún mayor de catorce días (apartado



Foja: 1

2.4.3.2.2, página 302). Plazos bastante holgados que se oponen diametralmente a la actitud diligente en la reparación del badén, que se hizo en tres días (el 24 de septiembre de 2019.

Luego razona que, de haber mediado un aviso inmediato a su representada, el mismo día 18, para el día 22 de septiembre, día en que ocurrió el lamentablemente accidente, el badén ya habría sido reparado evitando quizás su acaecimiento.

Sobre la sentencia dictada por el tribunal de juicio oral penal de Antofagasta que absolvió al conductor Bryan Oxman Rowe Fabián y su presunta responsabilidad civil en los hechos, reitera que en nuestro ordenamiento jurídico rige el efecto relativo de las sentencias y consecuentemente, las declaraciones y resoluciones vertidas en tal juicio penal no pueden ser oponibles a las partes concurrentes en esta controversia de orden civil. Y que la sentencia del Tribunal de Juicio Oral en lo Penal, es válida como antecedente únicamente para pronunciarse respecto de la responsabilidad penal que le cupiere al conductor Bryan Oxman Rowe Fabián, en relación al accidente vehicular de fecha 22 de septiembre de 2019, como ya lo indicaron a propósito de la excepción de legitimación pasiva.

Como todo juicio penal, el solo hecho de absolver al imputado, no lo exonera forzosamente de la responsabilidad civil que pudiera caberle en los hechos. De igual manera, alega que los informes periciales y demás antecedentes, y pruebas rendidas en el juicio penal, no serían oponibles en este proceso civil, mucho menos si su representada no fue parte en aquel juicio.



Foja: 1

Luego, respecto a la existencia de daño, expone que el demandante solicita indemnización por daño emergente en la suma de \$19.846.338 pesos, daño por lucro cesante de \$187.200.000 pesos, daño moral por la suma de \$600.000.000 pesos, y menciona que el actor deberá demostrar que el presunto daño sufrido asciende a dichos montos, en especial, el daño emergente. Ahora bien, tratándose del daño moral, cuya petición asciende a \$600.000.000.- desde luego que, de ser reales, no pone en duda la aflicción que podría ocasionar lesiones físicas como las descritas y que solo y en el caso de ser ciertas discrepa en cuanto al sujeto pasivo obligado a indemnizar como lo ha señalado previamente, considerando además cuestionable tanto el monto solicitado como la manera en que se solicita, ya que la suma pretendida sería excesiva, sobre todo considerando que el actor ni siquiera ha precisado los perjuicios constitutivos de daño moral, por lo que éste difícilmente podrá reunir las calidades de cierto y determinado y corresponderá entonces al demandante salvar las graves omisiones de su pretensión indemnizatoria en que no se vislumbran de forma precisa y clara, los requisitos propios de la responsabilidad extracontractual que piden se declare.

Por otro lado, en lo que respecta a la determinación del monto indemnizatorio, menciona que se ha señalado por la doctrina, que para evitar los abusos deben evitarse cualquier tipo de eventuales arbitrariedades, y acusa que la demandante fija sin señalar por qué o cómo, se llega al monto de \$600.000.000.-, convirtiéndose en una incógnita el por qué el daño se ha avaluado en tal suma. Pues bien, con el objeto de sortear las dificultades mencionadas, se han utilizado



Foja: 1

distintos criterios como: La entidad, naturaleza y gravedad del suceso o acto que constituye la causa del daño. La clase de derecho o interés agredido. Las consecuencias físicas, psíquicas, sociales o morales que se derivan del daño causado; su duración y persistencia que impliquen convertirlo en un daño moral futuro. En caso de no concurrir, no hay daño moral. La prueba del daño alegado. La culpabilidad empleada por el ofensor en su actuar. Evitar el enriquecimiento ilícito y/o sin causa. Así, en base a los criterios expresados, se deberá, en el caso improbable de acreditarse la responsabilidad extracontractual de su representada, y de acreditarse o probarse algún daño moral, llegar a una suma determinada que será producto de un análisis acabado y de un razonamiento lógico.

En cuanto a que exista relación de causalidad entre la acción u omisión imputable a dolo o culpa y el daño enfatiza en que la relación de causalidad debe ser probada, por el demandante, pues, la sola existencia del presunto badén en la berma no explica la ocurrencia del accidente, existiendo interrogantes, como el lugar en que se hallaba emplazado el badén pues la situación cambia radicalmente si este se hallaba en plena calzada o más bien, se encontraba ubicado en la berma; la envergadura del mismo y si ella era idónea para causar un accidente, o la velocidad del y los vehículos involucrados en la colisión. Respecto de esto último, el cálculo de la velocidad sería del todo relevante considerando que el accidente ocurrió en una zona en que aparentemente la velocidad máxima permitida era de 80 Km/hora, colisión que además se produjo inmediatamente terminado un tramo de curva



Foja: 1
de la vía.

Manifiesta que la parte demandante por su parte da por sentado la existencia de esta relación de causalidad tanto así, que simplemente omite referirse a ella en toda su demanda, pasando por alto todas las necesarias y forzosas disquisiciones que debe hacerse antes de establecer sin más la causalidad entre el hecho y el daño. Por lo demás, y en lo que a causalidad se refiere, reitera lo expuesto en el ítem referido al hecho imputable.

De este modo, refiere que quedaría claro a la luz de los antecedentes expuestos, que el actor deberá demostrar la concurrencia de este requisito de la responsabilidad que reclaman aun cuando pretendan omitir explicación alguna en su libelo, y agrega que desde que se constata la existencia del hundimiento en la berma, esto es, el 18 de septiembre, hasta el día del accidente, 22 de septiembre, no hubo y ningún conductor denunció el supuesto peligro que el demandante presentan como tan evidente, tomando especial consideración que la afluencia vehicular en la ruta aumenta considerablemente en el fin de semana de fiestas patrias, lo que llevaría irremediablemente a pensar en la existencia de un conducir negligente por parte del conductor (actor en estos autos) del auto siniestrado e imputado, ya sea por circular por la berma, sin estar atento a las condiciones del tránsito y/o exceso de velocidad, u otra actitud que pudo ser la causa directa del accidente de marras. Lo anterior, sin perjuicio de la eventual responsabilidad de Aguas Antofagasta en los hechos concomitantes al accidente.

Finalmente realiza sus conclusiones señalando en



Foja: 1

primer lugar, que niega el argumento de falta de servicio respecto a la Concesión "Ruta del Loa", basados principalmente en el irrestricto y cabal cumplimiento de todas las obligaciones establecidas en las Bases de Licitación, especialmente respecto al deber de mantención y vigilancia de la vía a la fecha del accidente. Asimismo, si el actor quiere hacer prosperar su pretensión indemnizatoria, deberá derribar las presunciones legales que pesan en su contra, contenidas en la Ley del Tránsito, solo así podrá enervar la fuerza argumentativa de la excepción de culpa exclusiva de la víctima.

Luego recuerda que la sentencia dictada por el Tribunal Oral en lo Penal de Antofagasta solo tiene efecto absolutorio respecto de su responsabilidad penal, mas no la civil. Por otro lado, señala que el demandante falla en establecer la correcta legitimación pasiva respecto a un hecho imputable a un tercero, al ser un acueducto de propiedad de Aguas Antofagasta el que indudablemente generó el hundimiento en la berma, luego de filtrar agua por varios días y finalmente, desconocelos antecedentes puntuales y que claramente podrían haber afectado en la ocurrencia del accidente respecto a la misma conducción del vehículo siniestrado, y refiere que sí existiría alguna imputación por negligencia al conductor con respecto a la velocidad con la que transitaba y al rebasar la línea central previo al impacto de ambos vehículos.

Por tanto, solicita tener por contestada la demanda de autos, solicitando el completo y total rechazo en todas sus partes, con expresa condena en costas al demandante.



Foja: 1

Con **fecha 12 de enero de 2023**, contestando la demanda, don Carlos Bonilla Lanas, abogado, en representación de la demandada, **Fisco de Chile** y, solicitó su total rechazo con costas, de acuerdo a los antecedentes de hecho y de derecho que a continuación se exponen.

En primer lugar opone excepción de falta de legitimación pasiva del fisco de Chile, ya que respecto de las responsabilidades civiles del FISCO DE CHILE en materia de concesiones de obras públicas, existe regulación legal, expresa y específica que excluye taxativamente a su representado de la responsabilidad que el actor le imputa, en razón de los antecedentes de derecho que expone.

Invoca lo establecido en el artículo 35 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas que sería explícito en la individualización del legitimado pasivo de las obligaciones indemnizatorias generadas en el marco de concesiones de obra pública, al igual que lo dispuesto en el artículo 62 del Reglamento de Concesiones de Obras Públicas en su acápite titulado "daños a terceros" resumiendo que puede observarse, que la normativa referida es clara en el señalamiento del sujeto pasivo de las eventuales acciones indemnizatorias.

En este sentido, luego de citar jurisprudencia de la Corete Suprema relativa, señala que en este caso, es la propia ley la que, luego de señalar a quienes corresponden las obligaciones en materia de seguridad y evitación de daños, señala a las empresas concesionarias como legitimadas pasivas directas, por lo que el referido artículo 35 se alza como una norma especial que prima sobre las normas que disciplinan de forma general la responsabilidad en el Código Civil.



Foja: 1

Argumenta que la jurisprudencia, por su parte, ha sido conteste en lo que se refiere al señalamiento del sujeto pasivo en supuestos como el de autos, excluyendo al Fisco. Exclusión que tendría su inmediato correlato en la localización jurídica de los deberes y obligaciones que las leyes y reglamentos asignan a los diversos intervinientes en una relación concesional en lo que se refiere a la adopción de medidas de seguridad y precaución en el desarrollo, ejecución y aprovechamiento de ella. En efecto, de conformidad al artículo 23 de la LCOP, durante la fase de explotación, el concesionario deberá conservar las obras, sus accesos, señalización y servicios en condiciones normales de utilización, y garantizar la continuidad del servicio, situación esta última que lo obliga especialmente a facilitarlo en condiciones de absoluta normalidad, suprimiendo las causas que originen molestias, incomodidades, inconvenientes o peligrosidad a los usuarios de las obras, salvo que la adopción de medidas que alteren la normalidad del servicio obedezcan a razones de seguridad o urgente reparación.

Afirma que la jurisprudencia, tomando en consideración esta misma norma ha enfatizado que la empresa concesionaria es la directamente obligada a todas estas medidas de precaución. Así, por su parte, el artículo 24 del mismo cuerpo normativo previene que el concesionario deberá velar por la perfecta aplicación de las normas y reglamentos sobre uso y conservación de las obras concedidas, por lo que analiza que del conjunto de normas transcritas, tanto la doctrina como nuestros tribunales han entendido que



Foja: 1

corresponde al concesionario de la obra un especial deber de cuidado, en virtud del cual el empresario *"se encuentra obligado a realizar todas las obras necesarias y adoptar todas las medidas para evitar daños a terceros, en términos de brindar a los usuarios los estándares prudentes y convenientes de seguridad"*.

Expone que este estado de cosas, por lo demás, encierra una necesidad de política pública que gobierna todo nuestro sistema jurídico y que impone que el mecanismo indemnizatorio esté lo más cerca posible al órgano o entidad que decide discrecionalmente las medidas de precaución. Por ello es que, aún cuando el Estado ejerce las actividades públicas mediante diversas formas institucionales, la sola descentralización impone que sean los órganos descentralizados y no el patrimonio general del Fisco de Chile los que deban responder por los ilícitos extracontractuales, y que la misma lógica de la descentralización es aplicable a las empresas privadas concesionarias toda vez que mediante diversos actos normativos se les ha impuesto directamente a ellas la obligación de adoptar las medidas de precaución que evitan los daños.

Así agrega, que el carácter excepcional de la responsabilidad estatal en materia de concesiones ha sido expresamente regulado en el artículo 35 LCOP cuando le impone responsabilidad general a las empresas concesionarias a menos que los daños *"sean exclusivamente imputables a medidas impuestas por el Ministerio de Obras Públicas, después de haber sido adjudicado el contrato"*, y que en el caso de autos, por el contrario, no se ha discutido de forma alguna que la



Foja: 1

responsabilidad que se reclama tenga su base en aquellas medidas, por lo que no refiriéndose a esa circunstancia excepcional, la presente demanda no puede ser dirigida correctamente contra su parte.

En otro orden de cosas, alude que la jurisprudencia es totalmente conteste en el hecho que la responsabilidad que opera en el ámbito de las concesiones de obra y que afecta a las empresas concesionarias no es una de tipo objetiva, sino una basada en la culpa, lo que generaría que sea esta una responsabilidad ligada indefectiblemente a los deberes que las leyes asignan a los sujetos que intervienen en estos ámbitos toda vez que solo de esa forma es posible construir estándares de diligencia.

Finalmente, y desde una perspectiva económica, expone que los incentivos que construye la regulación legal y reglamentaria están pensados entendiendo siempre a las empresas concesionarias como legitimadas pasivas y no al FISCO. Y que el sistema de concesiones de obra pública, generado por la legislación tantas veces indicada, encontraría su base en una relación bilateral entre la empresa por un lado y el Estado y los ciudadanos por otro. Los dos últimos entregan a la sociedad concesionaria una tarifa de uso, un canon de pago (cuando corresponde), y la entrega de un bien nacional de uso público para su explotación y la empresa, por su parte, se obliga a construir, explotar y mantener dicho bien en condiciones de seguridad. Prestaciones recíprocas que generan una relación económica bilateral onerosa en la que ambas partes obtienen beneficios equivalentes o proporcionales. Luego, obligar al Estado a pagar las



Foja: 1

indemnizaciones causadas por las infracciones de la empresa alteraría las condiciones económicas del sistema de concesiones, eliminando los incentivos que dicho sistema construye para el desarrollo correcto del mecanismo concesional. Y expone que sólo de esta forma puede ser entendido que el RLC asegure la propia solvencia de las empresas concesionarias para responder frente a indemnizaciones a favor de usuarios como la que se ventila en estos autos.

Afirma que las condiciones económicas del mecanismo jurídico concesional suponen, así, que la sanción indemnizatoria recaiga, para el caso de constatarse la infracción, en la empresa concesionaria y no en el Fisco De Chile.

En cuanto a sus alegaciones y defensas, inicia controvirtiendo aquellos hechos expuestos en la demanda, negando toda responsabilidad extracontractual y/o de cualquier clase o naturaleza en los hechos planteados, por lo que teniendo presente lo dispuesto en los artículos 1698 y 2314 y siguientes del Código Civil, refiere que pesa sobre la contraria acreditar la veracidad de sus afirmaciones, imputaciones y la configuración de todos los elementos de la responsabilidad extracontractual invocada, especialmente la concurrencia de una acción u omisión culpable y la supuesta relación de causalidad con los perjuicios demandados.

Pasa a reiterar los hechos aludidos en la demanda, dejando constancia que, en dicha oportunidad, Carabineros no determinó que el supuesto y pronunciado hundimiento de la berma generaba un riesgo al tránsito de los vehículos, por lo



Foja: 1

que no cerró la circulación de la pista derecha, sino que habría señalizado toda la zona más afectada, (la berma) con conos.

En ese entendido, deberá acreditar: a) La efectividad de la ocurrencia del accidente y sus circunstancias, de la manera que relata en su demanda; b) La existencia en el camino de un "badén con una profundidad de 0,10 metros en la vía", debiendo tenerse presente que un lápiz destacador marca Stabilo Boss mide exactamente los mismos 10 centímetros, de modo que el badén ni siquiera representaba un obstáculo que impidiera el normal desplazamiento del vehículo, en términos tales que si el Sr. ROWE hubiera conducido a una velocidad razonable y prudente, hubiera estado atento a las condiciones del tránsito, hubiera advertido la existencia de señalética y elementos de advertencia de riesgo, hubiera podido evadir tal obstáculo en el camino, por lo que - al no hacerlo - habría provocado que perdiera el control del vehículo que manejaba y que se viera "forzado" a traspasar el eje central de la calzada, lo que motivó que impactara de frente al vehículo conducido por el Sr. Guido Ernesto Llave Soza.

Continúa oponiendo la excepción de culpa de la víctima sobre la responsabilidad civil del conductor sr. Bryan Oxman Rowe Fabiañ, mencionando que de la lata exposición de los hechos en que se funda la pretensión del actor, quedaría de manifiesto que él era conductor del vehículo placa patente única BBBT-99, (móvil 1), respecto de quien se expresa, en el Informe SIAT N° 53- A-2019, que el día 22 de septiembre de 2019, aproximadamente a las 18:15 horas, "*debido a que conduce*



Foja: 1

el móvil no atento a las condiciones del tránsito del momento, origina que con ello no se percate de un badén con una profundidad de 0,10 metros en la vía, pierde el control del móvil desviando su desplazamiento hacia la izquierda, colisionando el móvil (2)". Conforme a lo que consta del Informe SIAT referido, el móvil (2) tiene la placa patente única LHPJ-92, y era conducido por el Sr. GUIDO ERNESTO LLAVE SOZA. Además, cabe hacer presente que el citado Informe SIAT indica que *"debió existir una condición no atenta por parte del participante (1) - ROWE FABIÁN - al no percatarse de la existencia de un badén en la vía, más aun, que no se tienen registro 14 días antes de ningún accidente en el tránsito que se hayan generado por la existencia del hundimiento en la vía, por tanto necesariamente debió existir una transgresión relacionada al factor humano, es decir, al participante (1).*

Luego, razona que todos los antecedentes capturados en el momento de producirse el accidente apuntarían a la responsabilidad del Sr. ROWE destacando que este fue formalizado y posteriormente absuelto por el Tribunal de Juicio Oral Penal de Antofagasta. Refiere que en dicha sentencia se expresa que *"Al llegar al kilómetro 10 de la ruta B- 25, el acusado enfrentó en la referida ruta, un baden de aproximadamente 10 centímetros, situación que lo llevó a perder el control del móvil, traspasando el eje central de la calzada e impactando o chocando de frente con un vehículo marca Ford, modelo Explorer, de color rojo, PPU LHBJ-91, móvil que era conducido por Guido Llave, quien viajaba en compañía de su esposa, dos hijas y un nieto."*, lo que refrendaría lo indicado en el Informe SIAT ya señalado, en el sentido de que



Foja: 1

el Sr. ROWE no estaba atento a las condiciones del tránsito imperantes en el momento. Además, agrega que existiría también evidencia procesal que revela que no se pudo establecer la velocidad a la que se desplazaban ambos vehículos por no contar con pruebas para ello, no obstante existir señalética de velocidad máxima en el tramo y la disposición de elementos que advertían la necesidad de conducir extremando precaución en el sector.

En definitiva, enfatiza en que no se encuentra acreditado en modo alguno que el Sr. ROWE condujera con estricto apego a las normas que regulan la velocidad máxima permitida en el sector y cita su declaración prestada ante la SIAT, que revela que: *"no me percaté de este badén, ya que a la hora del accidente había un reflejo que brillaba en la calzada".* - *"recuerdo que era la primera vez que conducía por dicha ruta con destino a Calama".* *"en cuanto a las condiciones mecánicas del auto pude observar que los frenos estaban un poco largos"*, de lo que infiere, que el Sr. ROWE conducía su vehículo sin observar los resguardos que el tránsito por la Ruta B-25 exige a un conductor prudente.

Así concluye que no se puede imputar responsabilidad extracontractual al FISCO DE CHILE por cuanto, en primer lugar el Sr. ROWE conducía su vehículo sin observar los resguardos que el tránsito por la Ruta B-25 exigen a un conductor prudente, y en segundo lugar no se encontraría identificado el funcionario público que hubiera incumplido con un deber funcionario, que haya significado que el servicio público no actuó o, si lo hizo, lo ejecutó de manera tardía o deficiente.

Sobre la responsabilidad civil del conductor Sr.



Foja: 1

BRYAN OXMAN ROWE FABIAÑ, menciona que el demandante presenta una sentencia absolutoria del Juzgado Oral en lo Penal de Antofagasta, sin indicar el RIT respectivo, no sólo como una prueba de la veracidad de los hechos, sino también, para demostrar la aparente certeza de sus imputaciones de responsabilidad en contra de su representada, excluyendo cualquier responsabilidad en cambio, que le cupiere al propio actor en los hechos en que funda su pretensión. Sin embargo, alude a que tales afirmaciones contravienen expresamente el efecto relativo de las sentencias contemplado en el artículo 3° inciso segundo del Código Civil, por lo que alega que la sentencia dictada en el Tribunal de Juicio Oral en lo Penal, es válida como antecedente, únicamente para pronunciarse respecto de la responsabilidad penal que le cupiere al propio demandante, en relación al accidente vehicular de fecha 22 de septiembre de 2019, sin embargo, ésta no lo exonera de la responsabilidad civil y del análisis de los presupuestos fácticos de su concurrencia.

Afirma que dicho proceso penal, en efecto, tiene como objetivo la determinación de un delito que merezca una sanción penal bajo reglas que garantizan una aplicación de ultima ratio de la condena criminal y con un estándar probatorio más allá de toda duda razonable, escenario que sería muy distinto al de autos en que se entabla una pretensión civil indemnizatoria donde el estándar probatorio es solo el de prueba preponderante.

Por otro lado, y como lógico corolario del efecto relativo de las sentencias, acusa que su representado no fue parte en tal juicio penal, razón por la que, los diversos



Foja: 1

peritajes presentados en el referido juicio penal, tanto por el Ministerio Público como por los defensores del imputado, no son en absoluto oponibles al Fisco de Chile y las conclusiones de aquéllos, no serían oponibles a las partes en este juicio, desde que el FISCO no fue parte ni emplazado en dicha causa, por ello no tuvo la oportunidad de confrontar o validar tales conclusiones en juicio, y por lo mismo no puede descartarse la responsabilidad que le cabría a don BRYAN OXMAN ROWE FABIAN en su calidad de conductor.

Finalmente, menciona que no puede prescindirse del hecho de que la maniobra evasiva, imprudente, contraria a derecho y a reglamento efectuada por el actor configuran diversas infracciones normas específicas contenidas en la Ley N° 18.290, Ley de Tránsito, entre otras a los artículos 108; 119; 144; 167 N°s 2; 7; 9, 13 y 15 y que puede concluirse que las infracciones a las normas del tránsito referidas constituyen el nexo causal del accidente de tránsito que motiva la demanda de autos, nexo causal en el que el FISCO DE CHILE no tiene injerencia alguna y, por tanto, no es responsable del hecho dañoso, sin perjuicio de lo que las normas de exención de responsabilidad civil expresamente consagradas a su respecto en la Ley de Concesiones de Obras Públicas.

En cuanto a la responsabilidad civil del conductor demandante, señala que la sentencia absolutoria esgrimida por el Sr. ROWE como fundamento de su acción no implica que él no tenga responsabilidad en los hechos en que funda su demanda y que los efectos del artículo 179 N°1 del Código de Procedimiento Civil sólo se refieren al caso en que el delito



Foja: 1

investigado no existe, es decir, que el hecho desde el punto de vista material es inexistente y que al perseguir responsabilidades distintas en materia penal y civil no podría darse la contrariedad que exige la cosa juzgada. Luego, el actor tiene una pretensión errada al sostener que la absolución decretada en su favor le da derecho a reclamar indemnizaciones por los daños causados, ya que señala que la norma habla literalmente de que para que el sobreseimiento definitivo tenga eficacia en el proceso civil, lo que no es lo mismo que la inexistencia del hecho, pues lo primero puede deberse a que el hecho no ocurrió o a una razón jurídica, como que verificado, no sea constitutivo de delito desde el punto de vista criminal, sin que la ley efectúe distingo alguno.

Como tercera excepción alega inexistencia de responsabilidad civil del demandado fisco de Chile, la inexistencia de falta de servicio, en relación a la ausencia de relación de causalidad.

Inicia describiendo la falta de servicio, y enumerando sus 3 requisitos de la responsabilidad del Estado, que serían la falta de servicio, el daño y que entre ambos exista una correlación de causalidad resultando éste consecuencia de aquél, situación que en ningún caso se daría en la especie.

Reitera que de acuerdo a la normativa aludida respecto a las concesiones públicas en el caso de autos no le asistiría ninguna responsabilidad en los hechos, tal como surgiría de la extensa exposición de los hechos consignada tanto en la demanda de autos como en los que ha referido en la presente contestación, en este caso no existió falta de



Foja: 1

servicio en ninguna forma, ni, por tanto, responsabilidad civil del FISCO DE CHILE de especie alguna, en cuanto a las pretensiones contenidas en la demanda a su respecto, ya que resulta del todo evidente que no existe relación de causalidad entre el hecho dañoso y la función pública.

En cuanto al derecho y para el evento que resultaren probados los hechos expuestos en la demanda, opone las siguientes excepciones.

En primer lugar en cuanto a los deberes generales del estado, se refiere al deber de vigilancia e inspección y de diseño de la carretera. Invoca respecto del deber de vigilancia e inspección lo dispuesto en los artículos 19 y 30 bis de la Ley de Concesiones de Obras Públicas y 38, 39 y 40 del Reglamento respectivo, en cuanto el Estado tiene la facultad de vigilar el cumplimiento de los deberes de la empresa concesionaria, de manera que de no hacerlo incurriría en falta de servicio. En cuanto al deber de diseño de la carretera menciona que según el artículo 18 del Decreto con Fuerza de Ley N°850 la Dirección de Vialidad es la encargada del estudio y proyección de los caminos y puentes rurales.

En segundo lugar respecto de la precisión de los estándares de servicio en el caso de la responsabilidad por inactividad en su deber de vigilancia e inspección, refiere que el MOP ha establecido en su página web una sección en la que se informa el estado de las carreteras a lo largo del país, sean o no concesionadas, lo que al parecer implicaría una constante inspección e información de estas a los usuarios, y que en tal contexto, podría argumentarse que el Estado cumple con la obligación de información respecto del



Foja: 1

estado de las carreteras. Además de lo anterior, el Estado tiene facultades establecidas para cumplir con el deber de vigilancia e inspección y, además, posee mecanismos que permiten la aplicación de sanciones a la empresa concesionaria en caso de incumplimiento de sus deberes de mantenimiento, tales como multas o, en casos más extremos, la revocación del contrato de concesión.

Precisando el alcance del deber de supervigilancia, expone que es posible señalar que la falta al mismo ha sido definido en la causa de la Corte de Apelaciones de Santiago caratulada "Gómez Zúñiga, Julio y otros con Fisco de Chile y Sociedad concesionaria Autopista del Sol S.A.", como el *"no haber tenido la debida diligencia y cuidado en la observación a la cual estaba obligado en relación al cumplimiento de las obligaciones por parte del concesionario"*, pero lo cierto es que, aun así, no está muy claro lo que debe entenderse por vigilancia, ni mucho menos, el nivel de servicio que se le exige al Fisco, ya que habrían fallos en los que se entiende la vigilancia de una manera tan amplia que llegaría a configurarse una especie de responsabilidad objetiva, tal es el caso de la sentencia pronunciada por la Corte de Apelaciones de Santiago en la causa caratulada "Gómez Zúñiga, Juan Agustín y otros con Fisco de Chile y Sociedad Concesionaria Autopista del Sol S.A.", en la cual se considera insuficiente para el cumplimiento del deber de vigilancia e inspección el hecho de que el *"Inspector Fiscal habría inspeccionado y vigilado permanentemente el cumplimiento por parte del concesionario de las obligaciones emanadas del contrato de concesión, toda vez que si en la realidad se*



Foja: 1

produjo el hecho ilícito causante del daño cuya indemnización demandan las víctimas, es porque tal labor de inspección y vigilancia no fue realizada adecuadamente, sino en forma imperfecta [...] Tampoco puede sostener, el Fisco, que ha empleado la debida diligencia y cuidado con el simple envío, por parte del MOP, de un informe donde ordena al concesionario la reparación de cercos, puesto que no constituye un actuar diligente el mero representar, sino era necesario verificar el cumplimiento de lo ordenado, y si fuere necesario, en caso de incumplimiento, aplicar las multas a que está facultado el ente fiscal”.

Por otro lado hace referencia a lo indicado por la doctrina, donde ha señalado que el deber de vigilancia está establecido en términos excesivamente genéricos y que el concreto deber de actuación deberá ser fijado por el juez en cada caso, para lo que deberá considerar diversas hipótesis fácticas, debiendo, por lo tanto, la Administración demostrar que en su actuar ha observado un parámetro objetivo, es decir, que su actuación ha sido normal o que, a su respecto, debe ser aplicado un parámetro subjetivo, el cual ha observado se refiere a las circunstancias concretas, tales como la previsibilidad del hecho.

En cuanto al deber de señalización de las vías y del mal estado de estas, indica que el Estado tiene los mismos deberes establecido en el 169 de la Ley 18.290 de Tránsito, pero respecto de caminos rurales, vale decir que la señalización de los desperfectos de la carretera implica una exoneración de falta de servicio por mal estado de la vía pública. Así se ha resuelto por la Corte Suprema, en los autos



Foja: 1

caratulados "Morozin Bajcic , Mario Otto con Fisco de Chile", considerando 3°, rol Corte Suprema N° 4647-2008.

En cuanto a ambos deberes sería posible acreditar la ausencia de falta de servicio mediante la solicitud de una estadística de accidentes a la Dirección de Vialidad en la zona donde se produjo el hecho, con motivo de señalar, la imposibilidad de prever (y por lo tanto evitar el hecho) debido a lo excepcional del caso, o que la causa basal del accidente sería que el conductor no manejaba atento a las condiciones del tránsito.

A continuación y en subsidio, opone a la demanda la improcedencia de la solidaridad fundada en la aplicación del artículo 2317 del Código Civil ya que resultaría del todo improcedente la pretensión de la actora en el sentido que el FISCO DE CHILE sea condenado a pagar en forma solidaria con los otros demandados por los supuestos daños que habría sufrido la demandante en razón del artículo 2317 del Código Civil. Como se desprende del tenor de la citada disposición, ésta exige que un delito o cuasidelito sea cometido por dos o más personas y conforme lo que expresa su inciso segundo, que sea definitivamente imposible dividir sus responsabilidades como ocurre con el fraude o dolo cometido por varios. De allí las excepciones que establece la misma norma en relación a los artículos 2323 y 2328 del Código Civil, ambas en las que se evidencia la posibilidad de dividir las responsabilidades, como es el caso de los daños que ocasiona la ruina de un edificio que, si bien hace responsable a su dueño, en el caso que el inmueble pertenezca a dos o más personas proindiviso "se dividirá entre ellas la indemnización a prorrata de sus



Foja: 1

cuotas de dominio."

Pues bien, indica que en el caso de autos según ha reconocido la propia demandante en su libelo, la acción de deduce en contra de la empresa concesionaria al haber, según sus propios dichos, vulnerado una obligación de seguridad "*al no fiscalizar el estado de la carretera en cuestión, de manera que existió por parte de aquellos una falta de diligencia o cuidado en la ejecución del hecho, que generó un perjuicio a mi representada*", y por otra parte, atribuye a su representada, la falta de inspección y vigilancia del cumplimiento por parte del concesionario, lo que dejaría en evidencia, que las obligaciones que se estiman incumplidas, en uno y otra caso son distintas y obedecen a causas distintas, que mal se podría entender que se enmarcan en la figura del artículo 2317 del Código Civil. Tanto es así que, la obligación de seguridad de la concesionaria, que se entiende vulnerada por el actor, tendría su fundamento en un servicio que se presta a los usuarios de dicho servicio y que por ley lo hace responsable de los daños a terceros; en el caso de la Dirección de Obras Públicas, tendría su origen en un contrato celebrado entre el Fisco de Chile y la empresa concesionaria, siendo además AGUAS DE ANTOFAGASTA S.A. la responsable directa del daño causado.

Pues bien, afirma que siguiendo el razonamiento del legislador, para que opere el artículo 2317 del Código Civil no basta que el delito o cuasidelito sea cometido por dos o más personas, sino además que sea imposible delimitar la participación en los hechos, separar su responsabilidad. Ahora bien, si la pretensión de la demandante es responsabilizar a



Foja: 1

su representado porque no cumplió con su deber de fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones del contrato respecto de la concesionaria, debió la actora circunscribir su pretensión a dicha circunstancia y en ese sentido no podría pretender que su responsabilidad sea solidaria, o que responda de la misma manera.

Por tanto, no estamos ante un delito o cuasidelito que ha sido cometido por dos o más personas, sino ante distintos hechos o conductas por las cuales corresponde atribuir a cada uno de los intervinientes su responsabilidad en la medida de su participación y del daño, y sólo por su cuota o participación en los hechos.

De igual manera y en subsidio, para el evento improbable de que se estime que el fisco de Chile debe responder civilmente en este caso, opone como defensa el monto excesivo de las cantidades peticionadas y la exposición imprudente al daño.

Acusa que la demandante pretende una indemnización ascendente a \$807.046.338, sosteniendo haber sufrido un daño emergente equivalente a \$19.846.338.-; \$187.200.000, a título de lucro cesante, y finalmente un daño moral que avalúa en la cantidad de \$600. 000.000, sin detalle alguno. Pues bien, refiere que la exagerada cantidad peticionada por este apartado se inscribe plenamente en el área del lucro sin causa y no guarda relación alguna con la idea de compensar alguna pérdida, por grave y fundamental que ésta sea y alega que los valores peticionados por concepto de daño emergente y lucro cesante no se encuentran debidamente detallados en el libelo, recordando en esta parte que el lucro cesante se define, en



Foja: 1

general, como "la ganancia esperada que no se obtuvo debido al hecho dañino".

Por otra parte, menciona respecto a la suma de \$600.000.000.- peticionada a título de daño moral, debe tenerse presente que tratándose tanto de un daño patrimonial como uno de índole moral, corresponde al tribunal establecer la existencia de ese daño y los factores que tendrá en vista para su fijación.

Finalmente, y de conformidad a las alegaciones indicadas con anterioridad, referidas a la culpa de la víctima, para el caso que no se configure ella como forma de exclusión del nexo causal, al menos debe configurarse como circunstancia atenuadora del daño. Tal como lo ordena el art. 2330 del Código Civil.

Finalmente alega la improcedencia de la petición relativa a reajustes e intereses, sobre las elevadas cifras que se demandan como indemnización, argumentando que la pretensión de reajustes por el tiempo anterior a aquel en que la sentencia de término quede ejecutoriada, debe rechazarse por improcedente, pues sólo una vez que la sentencia queda firme se determina la cantidad de dinero a indemnizar y alude a que la cuantificación del daño se establece con la declaración que al respecto hace la sentencia de término, ejecutoriada, por lo que el cómputo de la reajustabilidad sólo puede iniciarse desde esa oportunidad.

Por lo que expone que sería legalmente improcedente ordenar pagar intereses atendida la naturaleza del juicio, pues éstos no constituyen otra cosa que indemnización moratoria o intereses moratorios y, como su nombre lo indica,



Foja: 1

persiguen únicamente resarcir los perjuicios derivados del retardo culpable o de la mora del deudor de una obligación de dinero y corren solamente desde que el deudor se constituye en mora. Y que tratándose de una obligación ilíquida como la de autos, que se traduce en una obligación de indemnizar perjuicios cuya existencia y monto sólo se determinan en la sentencia de término, el demandado no cae en mora sino después que la sentencia se encuentra ejecutoriada y se le requiere judicialmente su cumplimiento.

Por tanto, y con el mérito de lo expuesto, disposiciones legales citadas y lo dispuesto en los artículos 309 y siguientes del Código de Procedimiento Civil, solicita en mérito de lo expuesto, disposiciones legales citadas y demás aplicables, tener por contestada la demanda, y en definitiva, acoger las excepciones, alegaciones y defensas opuestas y negar lugar a la demanda en todas sus partes, con costas.

Con fecha **14 de enero de 2023**, la demandante evacuó el traslado otorgado para la réplica, ratificando todo lo expuesto en el libelo principal, con adición de los siguientes argumentos.

Respecto de la demandada Aguas Antofagasta S.A., en cuanto a su primer argumento, esto es, la falta de legitimación pasiva, señala que la demandada se escuda en el artículo 35 de la ley de concesiones argumentando que la legitimación pasiva corresponde exclusivamente a la empresa concesionaria Ruta el Loa, sin embargo señala que le compete responsabilidad solidaria en los términos del artículo 2317 del Código Civil que prescribe que cuando ha existido dolo o



Foja: 1

culpa de dos o más personas en un ilícito civil existe responsabilidad solidaria entre ellos, puesto que no cabe la certeza de que la filtración de agua hacia la carretera corresponda a un curso causal que pueda revestir las condiciones de un caso fortuito, en el que por un margen no imputable a la contraparte aguas Antofagasta se haya ocasionado el escurrimiento de agua, por lo que no cabe sino sostener que existe un grado de diligencia en el mantenimiento de los acueductos que no se respetó en los hechos y que, en definitiva, dicha omisión habría derivado finalmente en los trágicos hechos que motivan este proceso.

Concluye que, aún en el hecho de que la ruta concesionaria no haya cumplido con los términos del contrato de concesión, no sería motivo para eximirse de responsabilidad respecto de este demandante, ya sea, por lo que hizo o no hizo la otra demandada Ruta El Loa Sociedad Concesionaria, ya que no existiría ningún antecedente concreto que permita sostener que se cumplió con el estándar debido a la hora de ejercer una correcta edificación, mantención y vigilancia de los sistemas de acueductos respecto de la zona específica relacionada con el siniestro.

En segundo lugar, respecto de la alegación de la contraparte señala que todas las atribuciones legales realizadas a la demandada tienen su fundamento tanto en la atribución de causalidad como en la presencia de la culpa que resulta determinante para que la falla se produjese. Indica que su participación ha quedado en evidencia desde que la presencia del badén que causa el accidente, si bien obedece en parte al descuido de deberes de terceras personas, la



Foja: 1

conurrencia de la rotura del acueducto no constituiría caso fortuito y fuerza mayor, dado que dicha hipótesis no tiene amparo en virtud de la existencia de una filtración de agua que no debiese de ocurrir, lo que vendría únicamente a evidenciar la poca diligencia y rigurosidad con la que actúa la empresa de aguas a la hora de realizar las mantenciones de sus acueductos. Por lo demás, reclama que las reparaciones y mantenciones que citan fueron realizadas en otros puntos de los acueductos y no donde ocurre el hecho que provoca daños a su patrocinado.

Así las cosas, refiere que el hecho de haber reparado la avería que causó la filtración no le exime de su deber, porque las consecuencias de la avería ocasionaron daños en la ruta de circulación, independientemente de su actuar posterior, o que genera el hecho dañoso no es la ausencia de la reparación, sino la presencia del desnivel, el cual se produjo en un inicio por la filtración de agua, es decir, existe una actuación negligente que se produce previamente a la creación del desperfecto en la carretera, que es causa del mismo, y a esta actuación le sigue una segunda conducta que consiste en reparar ese mismo daño, pero el sostener que la existencia de la segunda conducta hace desaparecer por completo la influencia de la primera en la realidad es un error, de manera que el argumento sostenido en la contestación de que falta la relación de causalidad sería completamente equívoco, ya que el haber impedido que una conducta negligente siga ocasionando nuevos daños no extingue los daños anteriormente ya causados a la carretera, de modo que la demandada Aguas Antofagasta no puede desentenderse del hecho



Foja: 1

dañoso bajo este argumento.

A mayor abundamiento, argumenta que el perito Iván Stenger prestando declaración en juicio ante el Tribunal Oral en lo Penal, siendo reconocido como tal y reuniendo la idoneidad suficiente, establece con precisión en su declaración que parte del deterioro de la ruta o carpeta de rodado fue a consecuencia de la filtración del acueducto que provocó en forma previa la desalinización de terreno ocasionando filtraciones en la base de la pista de circulación y con ello el deterioro de la ruta que por lo demás, señala, no habría sido reparada como se dijo por los otros dos demandados.

Asimismo, afirma que la demandada yerra en su contestación al sostener que la causa es posterior y distinta a la filtración del agua, lo que no tiene sentido puesto que en un ejercicio de supresión mental hipotética sin la filtración de agua no hay badén, y si no hay badén no hay accidente, por lo que alega que no queda margen de duda de que de un punto de vista causal resulta ineludible y determinante en la producción del accidente la presencia de la filtración, por lo que dicho argumento debe de ser desechado.

Como tercer y último punto, relata que Aguas Antofagasta alega y justifica su excepción de falta de legitimación haciendo hincapié en la omisión en parte del relato y en la falta de fiabilidad del perito mencionado en el párrafo anterior. Sin embargo, señala que no es dable alterar el relato que se contiene en partes policiales, documentos públicos y menos en el contenido de sentencias judiciales que establecen hechos en concreto, sentencia que a su vez está



Foja: 1

basada en la declaración del mismo perito que pretende objetar, y omiten el hecho de que de haber sido el peritaje objetado por la contraria como improcedente por el motivo que sea, éste no hubiese sido en primer lugar aceptado por el tribunal penal y mucho menos determinante para la dictación de la sentencia.

Respecto del Fisco de Chile señala que ha argumentado la falta de legitimación pasiva, argumentando esto en que la ley de concesiones en su artículo 35 establece un régimen de responsabilidad en el que responde por este tipo de controversias la empresa que se adjudicó la concesión. Sin embargo, refiere que en el mencionado precepto legal no se hace consideración de que la falla que provoca el accidente, y por ello en las consecuencias que se pretenden indemnizar por medio de la demanda de autos, le eximan de tal responsabilidad por falta de servicio. En efecto, el hecho dañoso es causado por un cúmulo de situaciones que responden a la negligencia de una pluralidad de actores, entre los cuales se encuentra en último término el Fisco.

En concreto, menciona que es cierto que la concesionaria debió haber velado por el mantenimiento óptimo del camino, pero alude que en la creación del hundimiento existe asimismo la negligencia además de parte del Fisco y de la empresa de abastecimiento de aguas. De la última esta se verifica en la presencia de filtraciones que se expandieron en la carretera y ocasionaron estragos en la calidad de la carretera, que en último término ocasionaron el desgaste en el pavimento que generó el badén que a su vez ocasionó el accidente. Por su parte, la ley de concesiones le impone a la



Foja: 1

administración deberes de inspección y vigilancia de las concesionarias, consistentes en el deber de fiscalizar la ejecución de las concesiones, de acuerdo con la normativa presente en el artículo 29 inciso 2° de la ya citada ley de concesiones.

Con todo, argumenta que desde un punto de vista causal de la producción del accidente, si bien puede decirse que existe un caso de causalidad acumulativa, de modo que la acción no se puede configurar sin la presencia de múltiples acciones imprudentes, la cuales en este caso corresponden a la del conductor (respecto de la cual ya se mencionó que no revestía de responsabilidad penal) y al estado de la carretera y que también es cierto que el peritaje realizado a solicitud de la aseguradora, un ente imparcial a cualquier parte del proceso penal respectivo, establece que la causa que resulta determinante para la concurrencia del accidente corresponde al mal estado del pavimento, de manera que esto hace partícipe directo al Fisco, respecto del deber legal que a este le compete de fiscalizar las carreteras, el cual fue incumplido y tuvo como consecuencia la producción del hecho dañoso.

Afirma que es prueba de lo anterior el hecho de que consta que funcionarios policiales de Carabineros del retén de Sierra Gorda habrían alertado cuatro días antes de la existencia del badén y aconsejaron su pertinente señalización, pero esta jamás se realizó, de modo que existe en este caso una situación de causalidad acumulativa, estando involucrado el fisco por el actuar negligente en la fiscalización de la mantención de la ruta por la concesionaria, de modo que se configura una falta de servicio, de responsabilidad



Foja: 1

administrativa, en mérito de que la responsabilidad no puede recaer únicamente en la concesionaria como alude la contraria, escudándose en un marco legal que no tiene en cuenta la actuación negligente de la administración pública a la hora de fiscalizar el cumplimiento de la labor de las concesionarias, incurriendo en una omisión que resulta determinante en la producción de un suceso con consecuencias dañosas para terceras personas, tal como es el caso de autos.

En concreto, acusa que la infracción legal en la que se incurre en autos y que configura la responsabilidad del estado en virtud de una falta de servicio viene dada por el artículo 29 inciso 2° de la ley de concesiones que establece los deberes de inspección y vigilancia de la administración a las concesionarias. Ahora bien, en cuanto a la configuración de la solidaridad, alude que esta se configura en los términos que dispone el Código Civil en su artículo 2317, haciendo responsables solidariamente a los distintos partícipes de un hecho dañoso, por lo que también su procedencia sería correcta, ya que los hechos se condicen perfectamente con la hipótesis legal señalada en el código civil, de manera que la indemnización pretendida por su parte debido a la falta de servicio, se haría perfectamente imponible al demandado.

En relación a la sociedad concesionaria Ruta el Loa S.A., en adelante la concesionaria, señala que se argumenta erróneamente que no existe responsabilidad por su parte debido a que no habría realizado labores de construcción en la zona del accidente, y señala que la responsabilidad que le atañe a esta se hace más que evidente, puesto el mandato legal impuesto por la ley de concesiones, presente además en su



Foja: 1

esencia en el contrato de concesión por el cual la concesionaria se adjudicó la obra, le impone a la misma el deber de mantener el cuidado de toda la ruta objeto de la concesión, en este caso desde el empalme de Calama en su salida sur hasta el cruce de Carmen Alto en la ruta hacia Antofagasta. En efecto, refiere que todo lo anterior tiene como base el decreto supremo número 149 con fecha 27 de diciembre de 2017 del ministerio de Obras Públicas, en el que se establece "la ejecución, reparación, conservación y explotación de las obras públicas fiscales de la Ruta 25, entre el Enlace Carmen Alto y los Accesos a la ciudad de Calama".

Argumenta que en la misma línea parece ir el artículo 35 del DFL número 164 del ministerio de obras públicas, mejor conocido como la ley de concesiones, al establecer que "El concesionario responderá de los daños, de cualquier naturaleza, que con motivo de la ejecución de la obra o de la explotación de la misma se ocasionaren a terceros, a menos que sean exclusivamente imputables a medidas impuestas por el Ministerio de Obras Públicas, después de haber sido adjudicado el contrato", y que de todo lo anterior se desprende que, una vez adjudicado el contrato por la concesionaria, se le hacen exigibles a esta las obligaciones descritas en el mencionado contrato de adjudicación, consistentes en, los deberes de mantenimiento, cuidado y reparación, que se incumplieron al producirse el hecho que motiva todo este proceso, de modo que la responsabilidad de la concesionaria se haría patente, puesto que el contrato ya había sido adjudicado en la fecha del accidente.



Foja: 1

Expone que el hecho de que este haya sido reparado unos días después del accidente, estando ya advertidos de la existencia del badén en la carretera, indica no una muestra de diligencia de la concesionaria, sino de todo lo contrario, ya que la existencia misma de dicho desperfecto sería más bien demostrativa de una falta de diligencia con sus obligaciones y con el estándar esperado para proteger la seguridad de los usuarios de la carretera, derivada de no realizar una oportuna y adecuada vigilancia y mantenimiento de la ruta adjudicada, de manera que, en virtud de los antecedentes aportados, se haría ineludible la existencia de responsabilidad de la demandada por el estado de la carretera y la obligación de indemnizar.

Por otra parte, alega que no es aceptable el argumento de la contraparte al señalar que el accidente es producto únicamente del descuido del conductor, ya que los peritajes realizados en el proceso penal del hecho de autos dan por establecido que es el desnivel de la carretera y no una falta de atención en la conducción el factor que reviste de la idoneidad necesaria para causar el choque que motiva este proceso. De esta manera, la conducta negligente que se ha manifestado en el resultado corresponde a que se ha incumplido en los cuidados debidos y exigidos por la ley para garantizar la seguridad en la conducción y evitar causar un accidente vehicular.

Menciona que la demandada, alude que actuó correctamente por haber instalado conos para advertir la presencia del desperfecto en cuestión. Sin embargo, también indica que consta en el respectivo proceso penal que el cono



Foja: 1

se encontraba presente en la berma, al costado del camino, y no en el camino en sí, por lo que esta presunta diligencia no es suficientemente ilustrativa de la advertencia de un peligro en medio de la carretera, por lo que este argumento dado por la concesionaria debe ser igualmente desechado.

Concluye que existiría una relación de causalidad entre un hecho ilícito imputable a la negligencia de una persona capaz (la empresa demandada) y un daño sufrido por un tercero con ocasión del mismo (su representado), daño que comprende el daño emergente, consistente en los gastos incurridos en función del accidente, relacionados tanto a tratamientos médicos inmediatos como a los daños físicos ocasionados en el choque pero que han aparecido recientemente, el lucro cesante, consistente a las oportunidades laborales y, en consecuencia, patrimoniales, ya que éste se desempeña profesionalmente en contextos laborales pertenecientes a la actividad minera, en los que es notoriamente sabido que para realizar estos trabajos se requiere de una capacidad física por sobre el promedio, exenta de enfermedades y discapacidades para su correcto desempeño, debido a que su representado quedó con un 17% de discapacidad como consecuencia del hecho dañoso, y por último el daño moral, consistente en el perjuicio psicológico sufrido por su representado con motivo del accidente

Por tanto, solicita tener por efectuada la presente réplica y evacuar traslado para la respectiva dúplica procesal.

Con fecha 17 de enero de 2023, el abogado de la demandada Aguas Antofagasta S.A, evacua el trámite de la



Foja: 1

dúplica, con los siguientes argumentos.

Señala que sostener, como lo ha hecho la contraria al replicar, que: "...lo que viene únicamente a evidenciar la poca diligencia y rigurosidad con la que actúa la empresa de aguas a la hora de realizar las mantenciones de sus acueductos", sería por lo menos aventurado y temerario, dado que son cientos de kilómetros de tuberías de alcantarillado que cruzan todo el norte grande, por lo que es imposible que alguna de ellas, en algún momento, no presente inconvenientes. No obstante lo anterior, refiere que en la contestación de la demanda se explicó, detalladamente, que la red de tuberías que se encontraba en el lugar del accidente fue debidamente mantenida, sin embargo, como ésta tiene dimensiones colosales, es factible que en algún punto se presente algún problema.

Hace presente que la filtración de agua, habría sido reparada antes de producirse el accidente, y que en cuanto llegó a conocimiento de su parte, esta procedió responsablemente a arreglarla. No obstante, la Concesionaria de la ruta habría reparado el badén después del accidente, que fue lo que precisamente lo produjo, indicando que si es que éste hubiese sido arreglado antes de su ocurrencia, nada hubiese sucedido, por lo que sería ésta sociedad la única responsable del siniestro.

Descarta la explicación efectuada en la réplica, relativa a una supuesta supresión mental hipotética, consistente en que sin filtración de agua no se habría producido el badén en la carretera, ya que si la Concesionaria tomó conocimiento del badén a seis días de producido el choque, sin tomar ninguna medida para repararlo, acaeciendo la



Foja: 1

colisión de los móviles, como consecuencia del indicado badén, no puede haber ninguna duda que la única responsable de la colisión fue dicha sociedad, la que justamente estaba obligada por ley a mantener la ruta en perfecto estado de circulación para evitar accidentes.

Señala que el actor en su réplica hizo referencia al proceso penal al que le dio origen el accidente, sin embargo, le hace presente que en dicho proceso fue absuelto el conductor del vehículo, señor Rowe Fabian, toda vez que los sentenciadores concluyeron que había sido la Concesionaria de la ruta la responsable del mismo y en modo alguno su mandante, por lo que mal pudo hacer referencia a tal veredicto, si a partir del mismo de ninguna manera se puede colegir que a Aguas de Antofagasta S.A., le correspondió responsabilidad en el choque.

Agrega que la sentencia definitiva dictada en la causa Rol N°422-2021, del Cuarto Juzgado Civil de esta ciudad; y el Informe de la Siat de Carabineros, evacuado en el referido proceso penal, concluyeron que el responsable de la colisión habría sido la Concesionaria, dado que sobre ella pesaba la obligación legal de mantener la ruta en perfecto estado, con el objeto de evitar accidentes. Por tanto, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 311 del Código de Procedimiento Civil; solicita tener por evacuado el trámite de la dúplica.

Con fecha 23 de enero de 2023, comparece el abogado procurador del Fisco de Chile, evacuando el trámite de la dúplica, dando por reproducidos los argumentos vertidos en su escrito de contestación, y rescatando 2 aspectos de la réplica



Foja: 1
del demandante.

Afirma que no existe relación de causalidad entre el actuar de la Administración y los daños que reclama el actor, desde que según la propia versión de la demanda de autos esos daños tienen su origen en la acción de terceros. En el caso de que se trata, la relación jurídica en conflicto se verifica entre el o los autores del daño y las víctimas que lo sufrieron, siendo, entonces, el Estado de Chile totalmente ajeno a dicha relación, dado que los perjuicios reclamados necesariamente derivan de conductas ejecutadas por terceras personas, desvinculadas absolutamente de los órganos estatales. Destaca que dichas personas no son funcionarios de los órganos del Estado, ni han actuado en tal carácter, ni exteriorizado en forma alguna la voluntad estatal. De esta forma, en la situación fáctica relatada en la demanda de autos, no cabría duda que los hechos fueron ejecutados por terceros ajenos al Estado, por lo que la conducta de esos terceros se interpone necesariamente entre la relación lógica de la omisión imputada a la autoridad y el resultado dañoso, no pudiendo ser el funcionamiento de la Administración el origen, la causa directa, inmediata, del daño alegado.

Señala que de seguirse el equivocado predicamento que sirve de fundamento central a la demanda de autos, se llegaría a la absurda conclusión de que sobre el Estado pesaría una especie de condición de supra tercero civilmente responsable con respecto a una amplia gama de hechos dañosos perpetrados en el territorio nacional por terceros extraños a la Administración y, no existirían recursos para el funcionamiento del aparato estatal, pues una gran cantidad de



Foja: 1

los fondos públicos tendría que ser destinados al pago de indemnizaciones a los particulares afectados por tales daños.

En segundo lugar refiere que el demandante presenta una sentencia absolutoria del Juzgado Oral en lo Penal de Antofagasta, sin indicar el RIT respectivo, no sólo como una prueba de la veracidad de los hechos, sino también, para demostrar la aparente certeza de sus imputaciones de responsabilidad en contra de su representada, excluyendo cualquier responsabilidad en cambio, que le cupiere al propio actor en los hechos en que funda su pretensión. Sin embargo, indica que tales afirmaciones contravienen expresamente el efecto relativo de las sentencias contemplado en el artículo 3° inciso segundo del Código Civil, sentencia que es válida como antecedente, únicamente para pronunciarse respecto de la responsabilidad penal que le cupiere al propio demandante, Sr. BRYAN OXMAN ROWE FABIAÑ, en relación al accidente vehicular de fecha 22 de septiembre de 2019. Sin embargo, ésta no lo exonera de la responsabilidad civil y del análisis de los presupuestos fácticos de su concurrencia.

Dicho proceso penal, en efecto, tiene como objetivo la determinación de un delito que merezca una sanción penal bajo reglas que garantizan una aplicación de última ratio de la condena criminal y con un estándar probatorio más allá de toda duda razonable, escenario que menciona, sería muy distinto al de autos en que se entabla una pretensión civil indemnizatoria donde el estándar probatorio es solo el de prueba preponderante. Igualmente hace presente que su representado no fue parte en tal juicio penal, razón por la que, los diversos peritajes presentados en el referido juicio



Foja: 1

penal, tanto por el Ministerio Público como por los defensores del imputado, no serían en absoluto oponibles al FISCO DE CHILE.

De este modo, alega que las conclusiones de aquéllos, no son oponibles a las partes en este juicio, desde que el FISCO DE CHILE no fue parte ni emplazado en dicha causa, por ello no tuvo la oportunidad de confrontar o validar tales conclusiones en juicio, y por lo mismo no puede descartarse la responsabilidad que le cabría a don Bryan Oxman Rowe Fabiañ en su calidad de conductor.

De esta forma afirma que la excepción de legitimación pasiva invocada por su representado, no halla su fundamento únicamente en el accionar negligente de los codemandados en la causa, RUTA DEL LOA SOCIEDAD CONCESIONARIA S.A. y AGUAS DE ANTOFAGASTA S.A., ya que, tampoco puede descartarse de plano, la concurrencia de los presupuestos fácticos de la responsabilidad civil, tratándose del conductor Sr. BRYAN OXMAN ROWE FABIAÑ.

Agrega que en este caso es evidente que el FISCO DE CHILE en nada interviene en el curso causal de los hechos y así se exonera de responsabilidad y, a su respecto, podría razonablemente alegarse en este la existencia de un caso fortuito.

Finalmente, expone que no puede prescindirse del hecho de que la maniobra evasiva, imprudente, contraria a derecho y a reglamento efectuada por el actor configuran diversas infracciones normas específicas contenidas en la Ley N° 18.290, Ley de Tránsito, entre otras a los artículos 108; 119;144; 167 N°s 2; 7; 9, 13 y 15 y que puede concluirse que



Foja: 1

las infracciones a las normas del tránsito referidas cometidas por el Sr. ROWE constituyen el nexo causal del accidente de tránsito que motiva la demanda de autos, en el que el FISCO DE CHILE no tiene injerencia alguna y, por tanto, no es responsable del hecho dañoso, sin perjuicio de lo que las normas de exención de responsabilidad civil expresamente consagradas a su respecto en la Ley de Concesiones de Obras Públicas, D.F.L. N° 164, de 1991.

Sobre el daño moral que se demanda, indica que las cantidades demandadas por dicho apartado no guardan relación alguna con la idea de compensar alguna pérdida, por grave y fundamental que ésta sea. Además, indica que la indemnización del daño moral no se determina arbitrariamente cuantificando en dinero la pérdida, sufrimiento, lesión o aflicciones psicológicas experimentadas como ocurre tratándose del daño material o pecuniario.

Por último señala que en el evento que se considere dar lugar a la demanda impetrada, se deberá acoger la petición de esta parte en el sentido de establecer un monto de acuerdo a los criterios señalados al contestar la demanda, esto es, El perjuicio moral no es de naturaleza pecuniaria, El daño moral tiene un carácter meramente satisfactivo, En la regulación del daño deberá hacer primar la idea de justicia y de equidad, limitada por los principios de razonabilidad y proporcionalidad; La compensación del daño debe ser una suma razonable y prudente que no es la sanción ni el lucro, sino que ella es puramente satisfactiva; La regulación de la indemnización debe hacerse con entera prescindencia de la fortuna del victimario o de quien responde por éste.



Foja: 1

Por tanto, y de acuerdo con lo dispuesto en el art. 312 del Código de Procedimiento Civil y disposiciones citadas, solicita tener por evacuado el trámite de la dúplica.

Con fecha **23 de enero de 2023**, comparece el abogado del demandado Ruta Loa Sociedad Concesionaria S.A, evacuando el trámite de dúplica, en los siguientes términos.

En primer lugar pasa a refutar punto por punto los argumentos de la demandante en su escrito de réplica, señalando al primer punto, en cuanto al mandato legal impuesto por la ley de concesiones, del deber de mantener el cuidado de la Ruta, que este no sería general sino que tendría límites y alcances contenidos en las Bases de Licitación que confirmarían el estándar de "normalidad" exigido y comprendido en el artículo 23 de la Ley de Concesiones en conjunto con el artículo 35 de la misma ley, y cita jurisprudencia en cuanto a dicho estándar, indicando que la parte demandante pretende exceder dicho estándar atribuyéndole una especie de responsabilidad objetiva, siendo que su parte demostrará haber adoptado todas las medidas razonables para haber evitado el lamentable accidente, sin perjuicio reitera el hecho de Aguas Antofagasta, cuya negligencia en la mantención de tuberías de su responsabilidad, fue determinante al momento de producir las circunstancias que causaron el hecho dañoso, y también, sin descartar, la incidencia que ha podido tener el actor, a través de su propia imprudencia en la conducción del vehículo.

Luego pasa a realizar un resumen de los argumentos de su contestación en cuanto a la obligación de cuidado en las respectivas bases de licitación, señalando que al momento del lamentable accidente, la concesión se encontraba en etapa de



Foja: 1

construcción, sin perjuicio de que las obras de construcción a la fecha no se habían iniciado efectivamente, y que acorde a las bases de licitación, durante el período de construcción su representada no estaba obligada a prestar servicios de fiscalización constante de la ruta ni asistencia en terreno, sin perjuicio de contar con una empresa subcontratada al efecto.

Por otro lado, cita el apartado 1.8.14, denominado "Daños a terceros durante la construcción y la explotación de la obra", en el que se establece que "La sociedad Concesionaria será la única responsable de todo daño o perjuicio, de cualquier naturaleza, que con motivo de la ejecución de la obra y de su explotación se cause a terceros, al personal de la obra, a la propiedad de terceros o al medio ambiente, a menos de que el daño sea exclusivamente imputable a medidas impuestas por el MOP después de la fecha de publicación del Decreto Supremo de Adjudicación en el Diario Oficial." Por lo que quedaría claro, que la obligación de responder de "todo daño" fue delimitada exclusivamente a la etapa de ejecución material de las obras y a la posterior explotación de la Concesión, no extendiendo dicha responsabilidad a los momentos previos al inicio de las obras, período en que habría ocurrido el accidente.

Luego indica que, en cuanto a las obras de conservación, el actuar de su representada se hallaba limitado por aquellas determinadas previamente por las BALI, lo que se especificaría en el apartado 1.8.7 letra ii), el cual sostiene que éstas se debían realizar mediante un plan pre aprobado por el Inspector Fiscal, el cual debía actualizarse cada 90 días.



Foja: 1

En dichos planes se realizaba una exhaustiva revisión de la infraestructura, determinado los eventuales peligros como baches en la ruta, roturas de pavimento o falta de señalización, detallando las medidas a tomar para su solución, junto con el respectivo plazo para realizarlo, lo cual afirma fue cumplido por su representada.

En lo relativo a que el actor increpa a su representada de no haber adoptado el estándar mínimo para alertar a los conductores de la existencia de desperfecto en la carretera, se remite a lo expresado latamente en su contestación.

Finalmente, indica que el actor persiste en imponerles peritajes respecto de los cuales no tuvieron oportunidad alguna de objetar ni observar, puesto que fueron rendidos en un proceso distinto a éste, en abierta infracción a los principios de bilateralidad de la audiencia, contradicción, entre otros, sin dejar de mencionar, el importante efecto relativo de las sentencias, contemplado en el artículo 3° del Código Civil.

A continuación pasa a hacerse cargo de los argumentos vertidos por el demandado Aguas Antofagasta S.A en su escrito de réplica, indicando que la sentencia que recae sobre tal juicio dictada por el 4° Juzgado Civil de Antofagasta, invocada por su codemandado, no se haya firme y ejecutoriada en conformidad al artículo 174 del Código de Procedimiento Civil, razón por lo que allí fallado, no genera aún efecto de cosa juzgada material alguno, máxime si fue impugnada por la Compañía Aseguradora mediante un recurso de apelación el que fuere concedido en ambos efectos, hallándose



Foja: 1

actualmente en tramitación y hace alusión al efecto relativo de las sentencias contemplado en el artículo 3° del Código Civil, lo que le impediría a Aguas Antofagasta, obtener beneficio de lo fallado en tal juicio, desde que su representada no es parte en dicho proceso, ni tampoco, tal demandado interpuso excepción dilatoria con el objeto de hacerles efectivo e imponerles lo hasta ahora resuelto en primera instancia.

En segundo lugar, en cuanto al informe SIAT de Carabineros, refiere que tal como indica Aguas Antofagasta, éste presuntamente habría sido evacuado en el referido proceso penal, respecto del cual, reitera no fue interviniente, ni parte.

Finalmente, respecto a los argumentos de defensa del Fisco de Chile, reitera la transcripción de parte del artículo 35 de la llamada ley de concesiones, argumentando que no puede erigirse como la única defensa del Fisco para eludir su eventual responsabilidad en los hechos, desde que su parte, conforme a las BALI, realizó todas aquellas medidas que razonablemente le eran exigibles para la mantención y conservación de la Ruta. Y reitera lo relativo a la conservación de las obras, en el apartado 1.8.7 letra ii), de las bases de licitación, en cuanto al plan pre aprobado por el Inspector Fiscal, el cual debía actualizarse cada 90 días y que habrían sido aprobados, cumpliendo su parte con la respectiva normativa.

Adicionalmente, recuerda lo ya expuesto en su contestación en cuanto a la cronología de los hechos, relatando que habría sido Carabineros de Chile, quienes, con



Foja: 1

fecha 18 de septiembre de 2019, se percataron del hundimiento del kilómetro 10,280, dando aviso a la Municipalidad de Sierra Gorda, la que por su parte, habría informado al SEREMI de Obras Públicas de Antofagasta.

De esa forma, alude que en ningún caso se dio aviso inmediato a su representada, quien finalmente tomó conocimiento del hundimiento por parte del Inspector Fiscal, a menos de 24 horas de la ocurrencia del lamentable accidente y consecuentemente, la sola referencia al artículo 35 de la Ley de Concesiones invocada por el Fisco para fundamentar la responsabilidad extracontractual de su representada, sería insuficiente, por tanto solicita tener por evacuado el trámite de la dúplica en los términos señalados.

Con fecha **16 de marzo de 2023**, consta certificación de que la conciliación no prosperó.

Con fecha **21 de marzo de 2023**, se recibió la causa a prueba, rindiéndose la que consta en autos.

Con fecha **13 de noviembre de 2023**, se citó a las partes a oír sentencia.

Con fecha **24 de enero de 2024**, se decretaron medidas para mejor resolver. Cumplida ésta, se trajeron los autos para fallo con fecha **19 de febrero de 2024**.

CON LO RELACIONADO Y CONSIDERANDO:

En cuanto a la objeción de los documentos:

PRIMERO: Que en el otrosí de su presentación de folio 28, la demandada Aguas Antofagasta S.A, objetó los instrumentos acompañados por medio del primer otrosí de la demanda y signados con los números 7, 8, 9, 18, y números 26 al 49 inclusive, por tratarse de documentos que han emanado de



Foja: 1

terceros ajenos al juicio y que no han sido reconocidos en éste, en virtud de lo dispuesto por el N°1 del artículo 346 del Código de Procedimiento Civil.

SEGUNDO: Que, la parte demandante, evacuando el traslado con fecha 14 de enero de 2023, indicó respecto a la objeción de documentos planteada por Aguas Antofagasta que no se especifica fundamento en la objeción de documentos más allá de señalar que trata de documentos de terceros ajenos al juicio y que no han sido reconocidos en juicio y que no se explica de modo claro y preciso las razones de su objeción. A su vez indica que tampoco señala si son falsos, por lo que considera que dicha objeción es carente de sustento o contenido.

Agrega que respecto a los instrumentos privados, que se alega no han sido ratificados en juicio, no se precisa porque éstos serían faltos de autenticidad, falsedad o integridad, ya que un documento privado adolecería de falta de autenticidad o falsedad cuando se crea un documento privado que no existe o se altera uno ya existente; o se adicionan aspectos que le quitan la integridad agregando un sello por ejemplo, o veraz en su contenido. Y que el hecho de que no emanen de su parte no significaría que carecen de validez toda vez que prueban hechos concretos.

TERCERO: Que, al no fundar la demandada su objeción en norma jurídica alguna, y basarse los argumentos planteados más bien al valor probatorio de aquellos instrumentos que objeta, cuestión que debe valorar exclusivamente el tribunal, corresponde rechazar la objeción de los documentos de folio 28.



Foja: 1

CUARTO: Que en el otrosí de su presentación de folio 103, la demandante, objetó los 3 documentos acompañados por Aguas Antofagasta S.A a folio 98, a saber: 1. Reporte de inspecciones de vieja aducción Calama Antofagasta; 2. Inspección de 25 de septiembre del año 2019, emitido por Aguas de Antofagasta S.A y 3. Inspección áreas y equipos operaciones críticos, relativa a inspección del 13 y 19 de Agosto del 2019, emitido por Aguas de Antofagasta S.A.

Así objeta como falsos, y o carentes de autenticidad y/o veracidad respecto de la demandante, el Reporte de inspecciones de aducción Vaca-Inspección 25 de septiembre del año 2019, emitido por Aguas Antofagasta S.A, documento que señala emanaría de la propia demandada y por ende se trata de un documento privado que no es reconocido por su parte y tampoco dice relación con su patrocinado. A mayor abundamiento, alega que no consta la autenticidad o veracidad de su contenido y declaraciones cuales no han sido ratificadas en juicio por quienes le han extendido.

Refiere que dicho documento cita y agrega fotografías, señalando primero que existe una filtración en la unión dresser en el Km 10 de la ruta B 25 B y el accidente ocurre en el km 10, 2 ruta 25 a, y acusa que evidentemente la inspección no se realizó en el lugar en donde ocurre el accidente del tránsito que nos convoca y donde si ocurre una filtración de agua.

Indica que misma información figura en carpeta de investigación penal acompañada en autos, en informe técnico de la SIAT de Carabineros de Chile, declaraciones de testigos, reportes y carta dirigidas al MOP y por el propio MOP en el



Foja: 1
registro fotográfico.

Menciona que el citado documento de la contraria, luego concluiría que no existen filtraciones en las uniones dresser, afirma sería cierto, debido a que en ese sector donde se hace la inspección no hubo una filtración, porque no corresponde al lugar en donde sí hubo filtración del acueducto y en donde ocurre el accidente del tránsito. De este modo se trata de un documento falso.

Luego cita la sentencia dictada por el Tribunal Oral Penal de Antofagasta, acompañada en esta causa y objeta los informes de Inspección áreas y equipos operaciones críticos relativa a inspección de fecha 13 de agosto de 2019, emitido por aguas Antofagasta S.A e Inspección áreas y equipos operaciones críticas relativa a inspección del 19 de agosto de 2019 emitido por Aguas de Antofagasta S.A., debido a que ambos documentos tendrían carácter privado cuyo contenido y sus conclusiones no harían fe respecto de su patrocinado y tampoco demuestran la falta de responsabilidad en los hechos invocados, y por ende no permitirían suponer o presumir que están dotados de autenticidad y veracidad de sus conclusiones.

Alega que tampoco han sido ratificados en juicio por quienes lo han extendido y que serían falsos respecto de su parte, ya que aluden a revisiones de acueductos de lugares que no corresponden de aquellos en donde ocurren los hechos materia del presente asunto judicial.

Por tanto, solicita tener por objetados los documentos acompañados por la contraria y restarles de todo mérito probatorio.

QUINTO: Que, la parte demandada, evacuando el



Este documento tiene firma electrónica
y su original puede ser validado en
<http://verificadoc.pjud.cl>

Código: YTKQXNVMHGX

Foja: 1

traslado con fecha 18 de abril 2023, indicó que las causales de objeción enarboladas por la contraria, al margen de constituir aspectos que dicen relación con el valor probatorio de los referidos instrumentos, lo que constituye un aspecto que es privativo del tribunal, a la hora de aquilatarlos, con el objeto de producir prueba respecto de la teoría que esta parte ha planteado en este proceso, no son efectivas.

En primer lugar, señala que la oportunidad procesal para que dichos instrumentos sean reconocidos por sus emisores no se ha materializado en la especie, ya que ello recién sucederá durante el término probatorio y cuando comparezcan a estrados los testigos de su mandante para ello, lo que todavía no ha acontecido.

En segundo lugar, señala que respecto de la zona de tuberías inspeccionada por el personal de su conferente, y que se ha hecho referencia en los documentos objetados, fue en ella en la que, precisamente, se produjo el accidente y no en la indicada por la contraria. De hecho, señala que el actor hizo referencia a lo siguiente, con el objeto de descartar lo anterior: *"el informe de liquidación RCV-40634, numero de siniestro 219100958, donde se indica en el numeral letra i) con fecha 18.07.2019, Carabineros de Chile, constató la existencia de un baden o hundimiento del sector de la berna en dirección al oriente de la ruta B-25"*. Sin embargo, éste en nada aportaría, dado que se refiere, genéricamente, a la ruta b°-25.

De igual forma indica que la sentencia penal que transcribió, parcialmente, tampoco contribuye al respecto, por lo que no sería efectivo lo argumentado por el libelista para



Foja: 1

fundar su objeción.

Por tanto, solicita tener por evacuado el traslado, rechazando la objeción de documentos efectuada por el demandante.

SEXTO: Que, un determinado documento es falso cuando no es auténtico, vale decir, cuando no ha sido realmente otorgado y autorizado por las personas y de la manera que en tales instrumentos se expresa, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 17 del Código Civil. Si bien la demandante tachó de falsos y de faltos de integridad los documentos referidos en el motivo precedente, su objeción se fundamenta en que emanan de terceros ajenos al juicio, lo que no implica necesariamente la falsedad de éstos, de manera que la sola apreciación de una parte, sin que se encuentre acreditado por ésta la falsedad o falta de integridad que invoca, no es suficiente para acoger la objeción, de manera que solo cabe desestimarla, sin perjuicio del valor probatorio que en definitiva se le otorgue a dichos documentos.

Por su parte, en cuanto a que los documentos se refieran a otra zona de la carretera, es una alegación que dice relación más bien con la pertinencia de los documentos en relación con los hechos que deben ser probados y, no con la falsedad de los mismos, de tal forma que el argumento se refiriere a su valor probatorio, no con la causal invocada, por lo que se desestimaré igualmente la objeción deducida.

En cuanto a la tacha de los testigos.

SÉPTIMO: Que, a folio 196, con fecha 09 de mayo de 2023, la parte demandada Ruta el Loa Sociedad Concesionaria S.A, tachó al testigo **Cristián Gonzalo Jiménez Paredes**, formulando tacha en base a la causal del artículo 358 número 5



Foja: 1

del Código de Procedimiento Civil, por efectivamente reconocer el trabajador que tiene un vínculo de subordinación y dependencia con la sociedad Aguas Antofagasta, demandado respecto del cual declara, por lo que solicita que se acoja la respectiva tacha.

La parte contraria evacuando el traslado respectivo solicita que sea rechazada la tacha con costas debido a que el testigo ha declarado tener la calidad de dependiente de la Sociedad Aguas Antofagasta S.A., sin perjuicio de lo cual no ha precisado si lo une a él un vínculo que implique que tenga que cumplir un horario de trabajo, que reciba una remuneración mensual fija, que le paguen sus cotizaciones previsionales ni de salud, como tampoco que tenga que cumplir un horario determinado durante el cual preste sus servicios, por lo que no se configura la tacha, toda vez de que éste puede prestar sus servicios para la señalada persona jurídica a honorarios o respecto de cualquier otra modalidad de la cual tenga dependencia con la señalada persona jurídica, pero en ningún caso de su testimonio se puede deducir que hay en curso una causal de inhabilidad del número 5 del artículo 358 del código de procedimiento civil. En segundo término también solicita se rechace la tacha toda vez que éste tiene el cargo que ha señalado para la persona jurídica demandada y se encuentra en cabal y total conocimiento de los hechos de autos por lo que prescindir de su testimonio atentaría contra el principio de la bilateralidad de la audiencia y la igualdad de armas, por lo que atendido a lo anterior solicita que se consideren y se acojan los fundamentos a través de los cuales ha evacuado el traslado, y con el mérito de los mismos se rechace con costas.



Foja: 1

OCTAVO: Que, el mencionado testigo ha indicado que trabaja para Aguas Antofagasta, demandada que lo ha citado como testigo en el presente juicio, siendo el gerente de operaciones y señalando expresamente ser dependiente de la empresa demandada, por lo que según lo prescrito en el artículo 358 número 5 del Código de Procedimiento Civil, que señala en lo pertinente: *"Los trabajadores y labradores dependientes de la persona que exige su testimonio"*, deberá acogerse la tacha opuesta por la demandante, pues se da la hipótesis de inhabilidad establecida en la citada norma.

NOVENO: Que, a folio 196, con fecha 09 de mayo de 2023, la parte demandada Ruta el Loa Sociedad Concesionaria S.A, tachó igualmente al testigo **Ricardo Mundaca Alfaro**, formulando tacha en base a la causal del artículo 358 numeral 5 del Código de Procedimiento Civil, por el testigo haber reconocido el ser dependiente de la demandada y en definitiva tener un contrato de trabajo, cumplir horario y reconocer que le paga las cotizaciones previsionales, solicitando que se acoja esta tacha.

La parte contraria evacuando el traslado respectivo solicitando que sea rechazada con costas atendido a que el artículo 364 del Código De Procedimiento Civil señala en su parte pertinente que los testigos de cada parte serán examinados separada y sucesivamente, por otro lado, el artículo 366 del mismo código legal describe que cada parte tendrá derecho para elegir con conducto el juez las interrogaciones que estime conducente a fin de establecer las causales de inhabilidad legal que proceda oponerse a los testigos, las partes en este juicio son por un lado el actor,



Foja: 1

y por el otro lado son Aguas Antofagasta, el Fisco de Chile y la concesionaria Rutas del Loa S.A, por lo que de la disposiciones legales alega que se concluiría incontrarrestablemente que es la parte demandante la única que está llamada por la ley a efectuar las preguntas para dejar evidencia las inhabilidades de testigo de cualquiera de las tres demandadas de auto, sin embargo otra demandada no puede efectuar de acuerdo al tenor de las referidas normas legales preguntas de tacha para los testigos presentados por las otras accionadas, de lo contrario se vulneraría el artículo expreso de artículo 366 del código al cual se he referido. Menciona que el artículo 22 del Código Civil señala que cuando el sentido es claro no se desentenderá su tenor literal y si el artículo 366 señala que cada parte tendrá derecho para dirigir por conducto al juez las preguntas para tacha se debe corregir sin lugar a duda que es el actor quien tiene que formular única y exclusivamente las preguntas para tacha a los testigos de la parte demandada y en su lugar son los demandados los únicos que pueden formular tacha en contra de los testigos en contra de su oportunidad acto, por lo que ninguna duda cabe acto la pregunta de tacha y la tacha formulada por también demandada Concesionaria Rutas el Loa S.A., no procede y debe ser total y completamente desestimada.

En segundo término señala que el testigo aludido está en pleno conocimiento de los hechos que han dado origen a este proceso de lo que se concluye que su testimonio es de radical importancia para la resolución de este juicio por lo que para no orientar en contra del principio de la línea de bilateralidad de la audiencia solicita que su testimonio se



Foja: 1

tome en cuenta al momento de que se dicte sentencia definitiva en términos de virtud y a los dos argumentos que me ha referido y he desarrollado solicita que la causal de inhabilidad hecha valer en contra del testigo sea rechazada con costas y su declaración sea tomada en cuenta a momento de fallarse este proceso.

DÉCIMO: Que considerando las reglas que regulan la pluralidad de partes, en particular, lo dispuesto en el artículo 20 del Código de Procedimiento Civil, conforme al cual si son distintas entre sí las defensas de los demandados, cada uno puede obrar separadamente en el juicio.

En autos se observa de las excepciones y argumentos que fueron vertidos en cada uno de los escritos de contestación de la demanda y su réplica, reseñados en la parte expositiva de este fallo, que tanto la Concesionaria Ruta del Loa S.A. como la Sociedad Aguas Antofagasta S.A., fundaron sus descargos en proposiciones fácticas y normativas diversas y, por ello hace necesario que cada uno efectúe por separado sus propias peticiones concordante con su estrategia de defensa, por lo que no resulta atendible la petición de vedar a la primera de la posibilidad de tachar los testigos de la segunda.

Que considerando lo dispuesto en las normas relativas a las tachas y, en especial de los dichos del testigo que reconoce que trabaja para la demandada como trabajador dependiente, con contrato y bajo el artículo 22 del Código del Trabajo, es claro que su vinculación con la demandada es de carácter laboral, vale decir, lo une un vínculo de subordinación y dependencia. En virtud de lo



Foja: 1

anterior, se puede dar por establecido que el testigo es trabajador dependiente de quien lo presenta, motivo por el cual la tacha del número 5 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil, deberá ser acogida.

DÉCIMO PRIMERO: Que, a folio 196, con fecha 09 de mayo de 2023, la parte demandada Ruta del Loa Sociedad Concesionaria S.A, tachó igualmente al testigo **Alex Manuel Bañados Valenzuela**, formulando tacha respecto del testigo en base a la causal del artículo 358 numeral 5 del Código de Procedimiento Civil, desde que el testigo reconoce ser dependiente de la parte que lo presenta y tener un contrato de carácter indefinido, en virtud de tal antecedente solicita se acoja la tacha interpuesta.

La parte contraria evacuando el traslado respectivo solicita sea rechazada en todas sus partes con costas la tacha opuesta toda vez que el artículo 366 del Código de Procedimiento Civil señala que cada parte tendrá derecho para elegir por conducto del juez las interrogaciones que estime pertinentes a fin de establecer las causales de inhabilidad legal que puedan oponerse a los testigos, donde solo son dos partes, la demandante y otra parte como segunda parte las tres demandadas solidarias, por lo que según lo dispuesto por la referida disposición legal el único que puede efectuar preguntas para tacha respecto de los testigos de cualquiera de los tres demandados es el actor, y en ningún caso el otro accionado, como así mismo los únicos que pueden oponer tacha o formular preguntas para tacha y materializar estas tachas respecto a los testigos de la parte demandante son cualquiera de los tres accionados, pero uno de los tres demandados ha



Foja: 1

formulado tacha respecto de los testigos presentados por el otro demandado, lo cual según lo dispuesto por el artículo 366 es totalmente inadmisibile, porque si así fuese querría decir que existen 5 partes, 4 partes que este proceso, una parte demandante y 3 partes demandadas, lo que reclama sería totalmente equivocado, en estos autos señalando que existen dos partes, una parte formada por la demandante y la otra parte son las encausadas que son las 3 sociedades demandas solidarias, de tal suerte que todo ello se debe concluir que es desacertado que un accionado interponga, haga preguntas y posteriormente formule tacha de los testigos presentados por otro demandado, por las razones por las cuales ya me he referido, en tal virtud y como es improcedente la tacha formulada por uno de los accionados en contra de los testigos de uno de los otros demandados es que solicito que la causal de inhabilidad opuesta incorrectamente por los fundamentos a los que se ha referido sea rechazada en todas sus partes con costas, y el testimonio del testigo se tome en consideración en el momento de dictar sentencia en este proceso con costas.

DÉCIMO SEGUNDO: Que considerando las reglas que regulan la pluralidad de partes, en particular, lo dispuesto en el artículo 20 del Código de Procedimiento Civil, conforme al cual si son distintas entre sí las defensas de los demandados, cada uno puede obrar separadamente en el juicio.

En autos se observa de las excepciones y argumentos que fueron vertidos en cada uno de los escritos de contestación de la demanda y su dúplica, reseñados en la parte expositiva de este fallo, que tanto la concesionaria Ruta del Loa S.A., como Sociedad Aguas Antofagasta S.A., fundaron sus



Foja: 1

descargos en proposiciones fácticas y normativas diversas y, por ello hace necesario que cada uno efectúe por separado sus propias peticiones concordante con su estrategia de defensa, por lo que no resulta atendible la petición de vedar a la primera de la posibilidad de tachar los testigos de la segunda.

En cuanto a lo dispuesto en las normas relativas a las tachas y, en especial de los dichos del testigo que reconoce que trabaja para la demandada como trabajador dependiente, con contrato y bajo el artículo 22 del Código del Trabajo, es claro que su vinculación con la demandada es de carácter laboral, vale decir, lo une un vínculo de subordinación y dependencia. En virtud de lo anterior, se puede dar por establecido que el testigo es trabajador dependiente de quien lo presenta, motivo por el cual la tacha del número 5 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil, deberá ser acogida.

DÉCIMO TERCERO: Que, a folio [14 E], con fecha 07 de junio del 2023, en exhorto recepcionado a folio 274, la parte demandada Aguas Antofagasta S.A tachó al testigo **Jorge Antonio Avilés Bannura**, toda vez que de sus dichos el testigo ha quedado incurso en las causales de inhabilidad de los números 4 y 5 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil, dado que no cabría ninguna duda que entre el deponente y Ruta del Loa Sociedad Concesionaria S.A, que le exigió su testimonio, existe una relación jurídico laboral de dependencia que lo inhabilita para prestar testimonio en estos autos. Refiere que el declarante ha manifestado haber suscrito con la indicada demandada un contrato de trabajo, con una remuneración



Foja: 1

mensual, en sus cotizaciones previsionales y de salud, que recibe instrucciones de sus superior jerárquico que es su gerente general de dicha accionada, elementos todos que configuran la relación jurídica laboral y que el legislador ha considerado que los testigos que se vinculen con la parte que los presenta sean inhábiles para declarar en juicio, por lo que solicita sea acogida la tacha formula, con costas y su testimonio no produzca prueba alguna en este proceso.

La parte demandada Concesionaria Ruta El Loa, evacua el traslado y solicita el rechazo de la tacha opuesta por las siguientes razones. En primer lugar, por contravenir los actos propios del codemandado Aguas Antofagasta S.A, conforme a sus consideraciones que constan en audiencia del 09 de mayo de 2023 del proceso. En segundo lugar, por tratarse de un testigo necesario para la acertada resolución de la causa.

DÉCIMO CUARTO: Que, el mencionado testigo ha indicado que expresamente trabaja para Concesionaria Ruta El Loa, siendo el gerente técnico y que está sometido al artículo 22 del Código del Trabajo. Vale decir, el testigo ha reconocido ser trabajador dependiente de la empresa demandada y según lo prescrito en el artículo 358 número 4 del Código de Procedimiento Civil, que señala en lo pertinente: "*() Se entenderá por dependiente, para los efectos de este artículo el que preste habitualmente servicios retribuidos al que lo haya presentado por testigo, aunque no viva en su casa*", deberá acogerse la tacha opuesta por la demandante, pues se da la hipótesis de inhabilidad establecida en la citada norma.

Habiéndose acogido de la primera causal de la tacha invocada, no es necesario pronunciarse por las otras dos



En cuanto al fondo del asunto controvertido:

DÉCIMO QUINTO: Que la parte demandante ha accionado en juicio ordinario de indemnización de perjuicios por responsabilidad civil extracontractual de Ruta del Loa Sociedad Concesionaria S.A., Aguas Antofagasta S.A, y el Fisco de Chile, solicitando el pago por los daños que experimentó a consecuencia directa del proceder negligente de los demandados que consistió en que una cañería de agua de propiedad de Aguas Antofagasta S.A produjo un hundimiento en la carretera, cuya concesión fue adjudicada a Ruta del Loa Sociedad Concesionaria S.A., supervisada por el Fisco de Chile, que fue el causante de un accidente de tránsito con resultado de muerte y lesiones, como se indicó latamente en la parte expositiva de esta sentencia.

DÉCIMO SEXTO: Que, por su parte, la demandada Aguas Antofagasta S.A, contestó la demanda solicitando su rechazo con costas, oponiendo excepción de falta de legitimación pasiva de la demandada, alegando a su vez que la presunta negligencia que se le ha imputado no constituye una causa inmediata, ni directa, ni eficiente del daño, en subsidio, alega concurrencia de una causa posterior al hecho, en subsidio a ello, alega caso fortuito o fuerza mayor como eximente de responsabilidad, y finalmente en subsidio, impugna todos los daños demandados por el actor, todo tal como se ha detallado extensamente en la parte expositiva del presente fallo.

DÉCIMO SÉPTIMO: Que, por su parte, la demandada Ruta Del Loa Concesionaria S.A, contestó la demanda



Foja: 1

solicitando su rechazo con costas, alegando como eximente de responsabilidad, la culpa exclusiva de la víctima, oponiendo la excepción de falta de legitimación pasiva, y a su vez alegando la ausencia de responsabilidad civil por falta de elementos para su configuración, en la forma en que se ha detallado en lo expositivo de este fallo previamente.

DÉCIMO OCTAVO: Que, por su parte, la demandada Fisco De Chile, contestó la demanda solicitando su rechazo con costas, oponiendo la excepción de falta de legitimación pasiva, la excepción de culpa de la víctima, acusando la responsabilidad civil del conductor sr. Bryan Oxman Rowe Fabiañ, para a su vez alegar la inexistencia de responsabilidad civil de su parte, por inexistencia de falta de servicio y ausencia de relación de causalidad.

De igual manera para el evento que resultaren probados los hechos expuestos en la demanda, en subsidio, opuso la improcedencia de la solidaridad fundada en la aplicación del artículo 2317 del código civil y en subsidio, para el evento de que se estime que el Fisco De Chile debe responder civilmente en este caso, opuso como defensa el monto excesivo de las cantidades peticionadas, la exposición imprudente al daño, y finalmente la improcedencia de la petición relativa a reajustes e intereses del actor, tal como todo ha sido detallado en la presente parte expositiva.

DÉCIMO NOVENO: Que, para acreditar los hechos fundantes de la demanda, la demandante rindió las siguientes pruebas.

Documental:

A folios 2, 3; y a folios 159, 160 y 161; 1.- Copia



Foja: 1

de acta de audiencia de formalización de fecha 24 de junio de 2021 en autos rit 13.652-2019. 2.- Copia de acusación de fecha 08 de noviembre de 2021 en autos rit 13562-2019. 3.- Sentencia dictada por el Tribunal Oral Penal de Antofagasta de fecha 15 de Julio de 2022 en autos RIT 138-2022. 4.- Certificado de ejecutoria de sentencia rit 138-2022 de fecha 26 de Julio de 2022. 5.- Copia de carpeta de investigación causa ruc 1910063260-0 6.- Publicación diario Oficial de fecha 23 de Julio de 2019. 7.- Peritaje Realizado Por Iván Stanger Nr 24-2019. 8.- Peritaje Psicosocial integral de Bryan Rowe de fecha 16 de Mayo de 2022. 9.- Copia Informe Geotécnico Siniestro por Hundimiento pavimento en Ruta del Loa Km 10.260. Documento emitido por don Pedro Ortigosa de Pablo, informe n°3967 - ING.556/2019. 10.- Copia Informe de Liquidación N°RCV-40634, con citación. Documento emitido por la liquidadora de seguros Graham Miller. 11.- Publicación del MOP Seremi De Antofagasta, que ilustra tres registros fotográficos. 12.-Fotografía del permiso de circulación, certificado de emisiones contaminantes y revisión técnica del vehículo patente BBBT 99 13.- Certificado de discapacidad de Bryan Rowe de fecha 23 de noviembre de 2020. 14.- Dos registros fotográficos de reparación del lugar de los hechos. 15.- Certificado de Nacimiento de Bryan rowe Fabian. 16.- Informe Pericial realizado por Francisco Piña, e incluida tabla de valores. 17.- 24 registros fotográficos que complementan informe pericial de Francisco Piña. 18.- Boleta de Honorarios Defensa Penal Judicial 19.- Descripción de Contrato de concesión.20.- bases de la Licitación de la obra pública fiscal denominada "Concesión vial Rutas del Loa a ejecutar por el sistema de



Foja: 1

concesiones". 21.- Copia de publicación de licitación pública internacional 22.- Memoria Anual año 2018 de rutas del loa. 23.- Resolución de certificación de discapacidad de fecha 17 de noviembre de 2020. 24.- Acta de Inscripción de Memoria folio 10298. 25.- Cupón de pago de fecha 04 de enero de 2020. 26.- Certificado de titulación 27.- Informe médico de fecha 15 de junio de 2020 28.- Programa Médico SOAP Nro 1909220178; nro 428923. 29.-Comprantes de citación de sobre cupo, control nr 4 de fecha 15 de junio de 2020; control nr 7 de fecha 18 de mayo de 2020; control nr 9 de fecha 20 de abril de 2020; comprobante de citación control nr 1; comprobante de citación paciente control nr 4 de fecha 02 de enero de 2020; comprobante de citación de pacientes por sobre cupo control nro 5 de fecha 04 de diciembre de 2019; comprobante de citación de pacientes por sobre cupo control nro 8 de fecha 20 de noviembre de 2019; de diciembre de 2019, comprobante de citación de pacientes por sobre cupo control nro 1 de fecha 23 de octubre de 2019; 30.- Boleta Nr 952684, 952683, 934278, 927791, 0927116, 0923097, 31.- Licencias médicas Nr 3 folio 039800820-0 Y comprobante de licencia médica, licencia médica 39765946; licencia médica nr 3 036061794-7 y comprobante de licencia médica electrónica de fecha 20 de enero de 2020; licencia médica n3 033190836-3, 32.- Episodio clínico ficha 256794 de fecha 18 de mayo de 2020. 33.- Comprobante de pago tarjeta de débito por \$10.090 pesos de fecha 20 de abril de 2020; copia de consultorio de especiales con timbre de médico Luis Echezurria; y bono de atención médica nro 730512337. 34.- Informa de imágenes de fecha 20 de abril de 2020 suscrito a fecha 209 de abril de 2020 35.- Citación de exámenes y copia



Foja: 1

de preparación de ayunas de fecha 26 de marzo de 2020 36.- Consentimiento informado programa cirugía mayor ambulatoria, episodio clínico 256794 de fecha 04 de marzo de 2020, solicitud de pabellón nro 2020/467, consentimiento informado procedimientos e intervenciones de fecha 04 de marzo de 2020. 37.- Solicitud de examen de laboratorio clínico de fecha 24 de marzo de 2020 38.- Solicitud de interconsulta o derivación de fecha 20 de enero de 2020. 39.- licencia médica electrónica de fecha 04 de diciembre de 2019 40.- programa de atención kinésico de fecha 26 de noviembre de 2019 41.- control sobre cupo y comprobante de sobre cupo, control nr 1 de fecha 05 de noviembre de 2019; 42.- solicitud de interconsulta de fecha 23 de octubre de 2019; 43.- Epicrisis de fecha 02 de octubre de 2019 44.- comprobante de pago soap de fecha 15 de octubre de 2020; comprobante de pago soap de fecha 23 de noviembre de 2020; comprobante de pago soap de fecha 08 de septiembre de 2020; 45.- copia de programa médico de deuda de fecha 28 de enero de 2021 46.- boleta nr 929094 y programa de TENCIPÓN 1911000012 de fecha 02 de noviembre de 2019 47.- boleta nr 962049 y comprobante de recaudación de fondos de fecha 27 de octubre de 2020; boleta nr 929096 y programa de atención 1909004438 de fecha 23 de octubre de 2019; boleta nr 929095 y programa 19100001188 de fecha 07 de octubre de 2019; boleta nr 929093 y programa médico 430166 de fecha 07 de octubre de 2019. 48.- 11 registros fotográficos de whatsapp de evaluación orpédica, y registros fotográficos de comprobante de transferencia a Víctor Callejas; comprobante de pago clínica red salud de fecha 11 de junio de 2020; comprobante de transferencia a Víctor Callejas por la suma de \$50.000 mil



Foja: 1

pesos; comprobante de transferencia a Víctor Callejas por la suma de \$1.000.000 de pesos; comprobante de transferencia a Víctor Callejas por \$500.000 mil pesos; comprobante transferencia a Víctor Callejas por 1.650.000, y fotografía de amenaza de daños Bryan Rowe. 49.- ID de pedido de plantillas ortopédicas. 50.- Copia book o libro tramitación causa rol 401-2022 del Segundo Juzgado Civil de Calama caratulados SEGUROS BCI CON ROWE. 51.- Declaración judicial de renuncia de acciones desistimiento, finiquito y subrogación de fecha 02 de junio de 2020. 52.- Informe social y económico realizado por Rosa Labarca Cardoso 53.- Informe psicológico realizado por Verónica Alvarado Castro.

A folio 170; 1.- Parte denuncia causa ruc 1901024573-k de fecha 22 de septiembre de 2019 Nro 181 2.- Copia de informe de alcoholemia Nr 1901024573-k de fecha 28 de octubre de 2019 de don Bryan Rowe Fabian. 3.- Copia de declaración fiscal de Carlos Galdames Garay de fecha 22 de septiembre de 2019 obtenida en causa judicial ruc 1901024573-k 4.- Dato de Atención de urgencia de Bryan Rowe Fabian de fecha 22 de septiembre de 2019.

A folio 366; 1.- Copia de e-book cuaderno principal, cuaderno de excepciones y cuaderno de desistimiento de demanda, del rol 401-2022 tramitados ante el Segundo Juzgado de Calama, caratulados "BCI CON ROWE Y OTRO".

Asimismo, a folios 80, 159 y 170, solicitó **oficios** a: 1.- Carabineros de Chile, reten de la comuna de Sierra Gorda, para que remita oficio Nro 75 del Reten de Sierra de fecha 23 de septiembre de 2019, remitido a la Ilustre Municipalidad de Sierra Gorda en el cual informa sobre



Foja: 1

hundimiento en la calzada derecha de la ruta B -25 en el kilómetro 10, 2 dirección nororiente. 2.- SIAT de carabineros de Chile de Antofagasta para que adjunte copia completa del oficio Nro 1372-2020 de fecha 03 de agosto de 2020. 3.- Municipalidad de la comuna de Sierra Gorda, para que adjunte al tribunal copia del oficio Nro 75 de fecha 23 de septiembre de 2019 y su respuesta. Igualmente se pida a la directora de seguridad pública de la ilustre Municipalidad de Sierra Gorda, doña Pabla Orellana Morales, oficio dirigido al Gobierno Regional de Antofagasta, para que adjunten los oficios, mensajes y los email cursados acerca de los hechos denunciados en fecha 18 de septiembre de 2019 por parte del retén de carabineros de la Comuna de Sierra Gorda, y oficio 650/2019 de alcalde de Sierra Gorda a SEREMI MOP de fecha 23 de septiembre de 2019 4.- Dirección regional de vialidad de Antofagasta, para que adjunte copia del oficio 473 de fecha 08-de abril de 2020, dirigido a la SIAT de Carabineros de Chile de la ciudad de Antofagasta, 5.- SEREMI de obras Públicas de la ciudad de Antofagasta, para que adjunte e informe las alertas de whatsapp informadas en fecha 21 de septiembre de 2019 a las 21:34 hrs., remitidas a la concesión Vial rutas del loa, adjuntando copia del oficio 474/2019 de fecha 23 de septiembre de 2019. Se adjunte carta Nro RDL MOP No 285/2019, y las cartas Nr 804/2020 AL JOC DE FECHA 07 DE ENERO DE 2020; 794/2020 al JOC de fecha 03 de enero de 2020; carta RDL MOP Nro 494/2019 de fecha 30 de diciembre de 2019; carta RDL MOP Nro 312/2019 de fecha 10 de octubre de 2019; y oficio 650/2019 de alcalde de Sierra Gorda a SEREMI MOP de fecha 23 de septiembre de 2019.6.- Ministerio Público de Calama, con la



Foja: 1

finalidad de traer a la vista copia de la carpeta de investigación causa ruc 1901024573-k y causa acumulada ruc 1910063260-0, 7.- Juzgado de Garantía de Antofagasta con la finalidad de solicitarle se traiga a la vista copia de la causa judicial RIT 13.652-2019.

Se recepcionaron los oficios que constan en los siguientes folios: Carabineros de Chile a folios 192, 193 y 358; Oficina SIAT Antofagasta, a folio 303; Dirección regional de vialidad de Antofagasta a folio 202 y Ministerio Público de Calama a folio 304, custodiado a folio 305.

Por otra parte, y por medio de las presentaciones de folio 80 y 159, solicitó que las demandadas, exhibieran distintos documentos, audiencias de exhibición de documentos que se llevaron a cabo los días 08 de mayo y 13 de junio del 2023 respectivamente, en donde la demandada Aguas de Antofagasta S.A. exhibió documento solicitado por la demandante a folio 80, los que indica ya ha acompañado a folio 144. A su vez la demandada Ruta del Loa Sociedad Concesionaria S.A exhibió los documentos solicitados por la demandante a folio 80 y 159, los que indica ya ha acompañado a folio 148 y 267. Y de igual manera la demandada Fisco de Chile exhibió documentos solicitados por la demandante a folio 80, los que indica ya ha acompañado a folio 150.

Asimismo, a folio 159 solicitó **audiencia de percepción**_para registro audiovisual, la que se llevó a cabo con fecha 17 de mayo del 2023, como consta a folio 199, donde exhibe un video de duración de 1 minuto y fracción de 23 segundos con el fin de señalar la existencia un bache en la calzada, el que a requerimiento de este tribunal, es



Foja: 1

acompañado en pendrive a folio 224, y custodiado bajo el N°1675- 2023.

De igual manera, a folio 80, solicitó la prueba **confesional** de los demandados Ruta del Loa Sociedad Concesionaria S.A y Aguas Antofagasta S.A, constando a folio 158 que comparece a absolver posiciones el día 8 de mayo del 2023, don Mario Lenin Arturo Corvalán Neira, en representación de Aguas Antofagasta S.A y constando a folio 244 que comparece a absolver posiciones el día 30 de mayo del 2023, don Francisco Javier Vargas Tomkin, en representación de Ruta Del Loa Sociedad Concesionaria S.A.

De igual manera rindió prueba **testimonial**, compareciendo el día 15 de mayo de 2023, tal como consta en folio 12 [E] mediante exhorto tramitado en la ciudad de Calama, recepcionado a folio 206, el testigo Francisco Piña González, e igualmente, el día 18 de mayo de 2023, tal como consta en folio 10 [E] mediante exhorto tramitado en la ciudad de Quillota, recepcionado a folio 252, la testigo Verónica Andrea Alvarado Castro, quienes fueron legalmente examinados declarando de conformidad a la interlocutoria de prueba.

VIGÉSIMO: Que a efectos de acreditar sus asertos, la demandante rindió **prueba pericial** (folios 291, 348 y 357), emitiéndose en primer lugar, con fecha 19 de junio del 2023, Informe Pericial Médico por don Pedro R. Barraza Plaza, Kinesiólogo, el que concluye que *"La lesión mencionada es de alta gravedad, toda vez que se trata de un hueso largo, eje de los miembros inferiores y al tratarse de Fractura conminuta o multi fragmentaria, implica que el hueso se ha roto en tres o más segmentos. En la mayoría de los casos, la cantidad de*



Foja: 1

fragmentos óseos se corresponde con la cantidad de fuerza necesaria para romper el mismo, lo que implica un largo tiempo de recuperación, de 1 a 3 años cuando está bien alineado y tratado en forma adecuada, lo que no ocurrió en su totalidad, ya que permanece el acortamiento de la extremidad de 1,5 cms. y con ello el cambio de la alineación mecánica corporal de los miembros inferiores, discapacidad que le afectará de modo permanente.

II.- En cuanto a si el accidente ha recibido el tratamiento adecuado y demás antecedentes asociados a la ciencia o arte que profesa el profesional, se puede definir:

1. Basado en todo lo revisado en lo clínico, tanto médico y kinesiológico, además de lo visto por el suscrito en clínica en la fecha de evaluación de 24 de Mayo del presente, que en cuanto a lo clínico en la fase quirúrgica, no se realizó de modo adecuado en su totalidad, esto porque la finalidad del tratamiento quirúrgico es recuperar la función del miembro inferior lo más pronto posible y esto no ocurrió ya que si bien es cierto se le aplicó Clavo Endomedular, indicado para el tipo de lesión, la cirugía no se realizó dentro de las 24-48 horas , se realizó recién 11 días después en fecha 02 de Octubre, perdiendo tiempo clave y valioso por la celeridad de producción de elementos reparativos del hueso en esta fase inflamatoria y reparatoria en un hombre joven, que requiere una pronta alineación adecuada para evitar complicaciones posteriores, lo que tampoco se previno en la espera, realizando tracción desde el inicio con férula Bohler Braun o uso tutor externo co - ayudante, previo al clavo endomedular quirúrgico. 2. En cuanto al tratamiento Kinesiológico, señalar



Foja: 1

que no se utilizó tratamiento de Fisioterapia de equipos que aceleren la reparación y remodelación ósea, acortando la fase inflamatoria, tales como LASER, Ondas de choque o en último caso Ultrasonido, sólo se realizó uso de TENS, sólo para uso de tipo bloqueo del dolor, señalar que este equipo se puede utilizar también (con modulación y onda adecuada) para mejorar la cicatrización, LO QUE TAMPOCO OCURRIÓ, ni tampoco el uso de electroterapia de fortalecimiento muscular, sólo se realizaron ejercicios básicos a la fase de tratamiento post operatoria y de marcha, realizados de forma adecuada y en el tiempo realizado (Octubre - Diciembre 2019), se hubiera podido avanzar en gran medida en el efecto reparativo de la lesión misma, a nivel muscular y de las cicatrices, que no fueron trabajadas, limitando la capacidad de fuerza muscular del deltoides glúteo, clave en el equilibrio y marcha. III.- Respecto de si dichas lesiones son capaces de provocar inhabilidad con menoscabo permanente, se puede señalar: 1. Que estas lesiones, son factibles de producir incapacidad parcial permanente, revisada y aprobada por COMPIN en el orden de 17,2%, la que se evalúa cada 4 años por ley, establecidas según los siguientes criterios: Clase II Menoscabo Laboral Permanente 15% - 34% Pertenecen a esta clase las personas que tienen dolor o rigidez moderada. En el examen físico, se detectan puntos dolorosos articulares, manifestaciones a distancia en los dermatómos o miótómos correspondientes. Limitaciones de la movilidad en más de un arco de movimiento, actitud antiálgica. Fuerzas musculares conservadas y clínicamente sin alteración neurológica. Las imágenes muestran cambios anatómicos evidentes. En lo terapéutico, requieren



Foja: 1

medicamentos analgésicos, relajantes musculares y rehabilitación. La capacidad de esfuerzo es reducida, el transporte de pesos está limitado. La autonomía es completa.

3. Lo que se cumple en forma y fondo según lo evaluado por el suscrito, (en subrayado del número anterior, todo lo encontrado) a nivel de cadera, muslo y rodilla, además del alineamiento mecánico corporal alterado producido por el acortamiento de la extremidad, que implicará indefectiblemente mayor desgaste degenerativo en las articulaciones mencionadas contralaterales (lado contrario), por descarga asimétrica de peso, lo que generará en el futuro mediano artrosis tempranas de estas articulaciones, según toda la evidencia clínica existente hasta esta fecha. 4. Sumado a lo anterior, está presente la necesidad de cirugía para retirar tornillos de bloqueo, sumado a requerir rehabilitación con fisioterapia avanzada, para mejorar en algunos grados el dolor crónico persistente, lo que convierten a estas secuelas en INHABILIDAD DE TIPO PERMANENTE, con necesidad de Analgesia constante, fisioterapéutica o medicamentosa. 5. En cuanto a la capacidad de realizar trabajo, se señala que el Sr. Rowe, está limitado a realizar trabajos que no demanden manejo manual de cargas, lo que implica que el trabajo de campo, en su caso como Ingeniero Metalúrgico u otro, en recolección de muestras está contraindicado, tanto por las cargas, así como para el efecto de marcha prolongada, por el efecto de dolor y desgaste actual y futuro de cadera y rodillas, debiendo circunscribirse preferentemente a trabajos de oficina, que disminuyan el riesgo de aumento de lesión en corto tiempo.

IV.- En cuanto a si las lesiones impiden el



Foja: 1

desarrollo presente o futuro de actividades deportivo-recreativas, se puede definir lo siguiente: 1. En cuanto a deportes de equipo y/o contacto (fútbol, basquetbol, etc.), se ven limitados, toda vez que el paciente en la forma debe realizar los ajustes ortopédicos en la indumentaria deportiva, tales como realces y plantillas, en zapatos y zapatillas, por un lado (de querer realizarlos), y en el fondo (que es lo definitivo) evitar contacto o golpes directos o por caída sobre el segmento derecho (cadera, muslo, rodilla). 2. Respecto de actividades recreativas de bajo impacto, no está limitado siempre y cuando tenga los recaudos y previsiones, como las señaladas en el punto anterior.

V.- Por último , confirmar que el estado Físico actual del Paciente Sr. Bryan Rowe Fabian, respecto de la manifestación en sus aspectos motrices, proviene inequívocamente de la lesión ocurrida , la que tuvo la energía necesaria para producir esta lesión en el miembro inferior, apoyado en la Biomecánica y la Radiología, teniendo CAUSALIDAD CON EL ACCIDENTE OCURRIDO, según lo respalda la Física, la biomecánica y por supuesto la ciencia médica actual, a través de los distintos estudios nacionales e internacionales basados en la evidencia clínica de accidentes y daños del fémur por colisión frontal.

Concluyendo finalmente que respecto de los grados de Relación Etiológica del Accidente versus los efectos posteriores y situación actual del Paciente, se podría establecer que implica en definitiva, RELACIÓN POSITIVA: EXISTE RELACIÓN VALORABLE ENTRE LA CAUSA Y EL EFECTO POSTERIOR. Por lo que respecto de todo lo anterior existe la



Foja: 1

evidencia para indicar que se trata de LESIONES DE DESARROLLO A PARTIR DEL ORIGEN DEL ACCIDENTE."

Luego con fecha 29 de septiembre del 2023, Evaluación pericial por don Francisco Javier Galaz Larrondo, Psicólogo, el que luego de recopilación de antecedentes y aplicación de variados Teste, concluye lo siguiente: "en virtud de los antecedentes anteriormente expuestos, respondiendo a las hipótesis diagnósticas y a la pregunta psicojudicial, se concluye que el Sr. ROWE presenta un "Trastorno Depresivo | Moderado | Con Episodios Recurrentes 296.32 [F32.1] con síntomas significativos de ansiedad" que se habrían instalado a raíz de las consecuencias del accidente que denuncia, promoviendo consigo una serie de consecuencias psíquicas y emocionales, eventos negativos personales, familiares, laborales y amplia sintomatología anteriormente señalada en la interpretación diagnóstica".

Y finalmente con fecha de 03 de noviembre del 2023, Informe pericial por doña Patricia Romero Aránguiz, Ingeniero en ejecución en Geomensura, el que concluye lo siguiente: "a)..La dinámica de los suelos de mi análisis con 4 años de antigüedad de los hechos me permite indicar que la pendiente del terreno favoreció la acumulación del agua hacia la carretera de acuerdo a la estratigrafía de la calicata 1, a pesar de estar alejada del pie del talud de la carretera argumentada por el Sr. Pedro Ortigosa de Pablo, Ingeniero Civil el 07 de Octubre del 2019, me demuestra que nos presentamos ante la presencia de terrenos con caliche y que el agua disolvió gran cantidad de este mineral no metálico. Por los años aún se mantiene con indicio de la existencia de



Foja: 1

humedad y que el agua que se trasladado debajo de la carretera permitió que se ablandara y con el tránsito de vehículos con y sin carga favoreció su hundimiento, el resto de las soluciones salinas debe haber filtrado en profundidad o haberse evaporado.

b) *Salación Respuesta:* En el ítem IV quedo demostrado con la ubicación de los hechos, la existencia de la empresa mineras de explotación dedicadas a la extracción de Caliche y las Ex Oficinas Salitreras Antigua pertenecen a SQM. Además, a simple vista en terreno eriazo entre la carretera y la construcción de las nuevas carreteras el terreno presenta en su superficie contra de sal y en la calicata 1, en el informe Geotécnico en el plano del perfil Transversal de la estratigrafía está interpretada en los primeros 27 cm, 1,43 m restante está compuesta de arenas limosas blandas y arenas limosas HM de consistencia media y media alta, aún existe parte de humedad y sales. Por lo que estamos en presencia de caliche que con la filtración del agua se disolvió este mineral no metálico al considerar que las características del caliche se presenta en forma de brecha o conglomerado con areniscas y andesitas, cementadas por diversas sales entre ellas los Nitratos, cloruros, sulfatos de Sodio, calcio, magnesio, Potasio y sales de Yodo. En el proceso de lixiviación de caliche su principal elemento para disolver las sales es el agua o agua de descarte de las pilas de yodo, así fue el proceso de las pilas de lixiviación que existen a lo largo e inicio de la Ruta B-25, hacia Sierra Gorda.

c) *Existencia de Filtración de aguas que pudieren haber afectado la carpeta de rodado a la altura del kilómetro*



Foja: 1

10, 5 de la ruta B-25. Respuesta: Con respecto a este punto y como se indica en el ítem IV y los antecedentes de la causa se desconoce desde cuando empezó esta filtración que se aviso un día 18 de Septiembre la existencia del hundimiento de la pista derecha hacia Calama. Pero debemos tener presente que pasaron 4 días hasta su primera reparación, no existe una prueba de medición con huincha antes de la reparación cual fue el hundimiento pero a pesar de no contar con esta información en el ítem I se logra graficar una rasante apoyada en una fotografía para acreditar los 12 cm de hundimiento como prueba. Sin embargo con la información levantada se puede hacer una aproximada del agua evacuada durante 4 días de 1.526.400 lt. al observarse en una de las fotos del peritaje de Carabineros en el ítem I , la filtración de esta agua debió haber ablandado el terreno bajo la corteza de los costrones de sal superficiales, la foto del ítem I por carabineros deja demostrado que bajo la tubería había un hoyo con botellas viejas que se llenaron de agua y el resto del agua debe haberse desplazado por la pendiente del terreno hasta llegar bajo el terreno de la plataforma de la carretera o en el material de relleno utilizado en la construcción de la carretera que es menos duro que las sales y haberse provocando el asentamiento por el alto tránsito de vehículos con carga que al transitan por el lugar abarcó un largo de 8.8 m.

En este tipo de análisis debo hacer la observación que la hora de reparación definitiva de la tubería es en la misma hora ocurrido el accidente y el informe presentado por Aguas Antofagasta es inconsistente al no indicar que estaba en el lugar a la hora de los hechos. Por lo tanto, el volumen del



Foja: 1

agua obtenida de una simulación es en base a lo informado en este informe. Por lo tanto, la cantidad de agua que filtró fue más que suficiente para provocar el daño en la carretera. También debemos tener presente que no existió ninguna advertencia en carretera y ningún desvío implementado hasta la reparación de este hundimiento al existir una curva antes de iniciar esta parte de recta de la carretera para el vehículo que perdió el control”.

VIGÉSIMO PRIMERO: Que la parte demandada Aguas Antofagasta S.A acompañó como prueba documental, la siguiente:

A folio 98; 1.- Reporte de inspecciones de Aducción Vaca- Inspección 25 de septiembre del año 2019, emitido por Aguas de Antofagasta S.A. 2.- Inspección Áreas y Equipos Operaciones Críticos, relativa a inspección del 13 de agosto del 2019, emitido por Aguas de Antofagasta S.A. 3.- Inspección Áreas y Equipos Operaciones Críticos, relativa a inspección del 19 de Agosto del 2019, emitido por Aguas de Antofagasta S.A.

A folio 140; copia de la sentencia definitiva de primera instancia, dictada por US., con fecha 1° de Septiembre del 2022, en los autos civiles por indemnización de perjuicios, caratulados “Compañía de Seguros Generales Continental S.A. - con - Aguas de Antofagasta s.a.”, Rol N°422-2021.

A folio 144; Informe Técnico de Reparación de Acueducto en kilómetro 10.260 de la ruta B-25 año 2019.

A folio 169; copia sentencia definitiva de primera instancia, dictada por el Tercer Juzgado Civil de esta ciudad, con fecha 2 de Marzo del 2023, en los autos civiles sobre



Foja: 1

indemnización de perjuicios, caratulados "PÉREZ - con - FRITIS", Rol N°1604-2022.

Asimismo, a folios 168, solicitó oficios a la Dirección Regional de Vialidad de Antofagasta, con el objeto de que informara lo siguiente: 1.- Si la Ruta B-25, en dirección Antofagasta-Calama, a la altura de Km.10, en la que sucedió la colisión que ha dado origen a este proceso, ha sido objeto de reparaciones entre los años 2019 y 2023. 2.- En el evento que haya sido reparada, que informen las causas de las mismas. 3.- En qué consistieron dichas reparaciones. 4.- En cuántas oportunidades, en el período 2019-2023, se ejecutaron tales arreglos. Oficio que fue respondido por dicha institución a folio 202.

A su vez a folio 196, rindió prueba testimonial, declarando los testigos Ricardo Mundaca Alfaro, Alex Manuel Bañados Valenzuela y Cristián Gonzalo Jiménez Paredes, todos quienes fueron tachados por las causales n°4 y 5 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil, tachas que fueron acogidas por este tribunal, por cuanto sus testimonios no serán considerados.

VIGÉSIMO SEGUNDO: Que a su vez la parte demandada Ruta Del Loa Sociedad Concesionaria S.A, acompañó como prueba documental, la siguiente:

A folio 148; 1.- Bases de la licitación de la obra pública denominada "Concesión Vial Rutas del Loa" 2.- Descripción del contrato de concesión. 3.- Extracción de la publicación respecto de la licitación pública internacional en el diario oficial. 4.- Memoria anual año 2018, año 2019, año 2020, año 2021, y año 2022, de "Rutas del Loa". 5.- Resolución



Foja: 1

149 de fecha 27 de diciembre de 2017 del ministerio de obras públicas.

A folio 164; 1. RdL MOP 58-2019 Respuesta Ordinario N°105 2019, de fecha 09 de mayo de 2019 a Inspecto Fiscal, JP. Úbeda, en que Concesionaria Ruta del Loa envía para su revisión actualización Plan Mantenimiento de la Infraestructura Preexistente, de fecha 15 de mayo de 2019. 2. RdL MOP 141-2019_Respuesta a Oficio ORD N° 229 de fecha 01 de junio de 2019 en que Concesionaria Ruta del Loa da respuesta a observaciones y envía para su revisión actualización Plan Mantenimiento de la Infraestructura Preexistente Actualización del Plan Mant. Infraestructura de fecha 4 de julio de 2019. 3. RdL MOP 319-2019 Responde ORD 493 de fecha 01 de octubre. Plan de Mantenimiento de la Infraestructura Preexistente, letra b, de fecha 14 de octubre de 2019.

A folio 165; 1. Bases de licitación de la Obra Pública Fiscal "Concesión Vial Rutas del Loa", dividida por exigencias informáticas del website de Poder Judicial en dos partes. 2. Set de fotografías dando cuenta de la filtración de la tubería de propiedad de Aguas Antofagasta, de los daños causados en la ruta y de la presencia de conos para advertir a automovilistas. 3. Set de fotografías que revelan la reparación de la pista. 4. Ordinario N°0010 Autoriza RdL 17-2018 Plan Mantenimiento Infraestructura Preexistente de fecha 23 de julio de 2018. 5. Ordinario N°0015 Aprueba trabajo auscultación y esquema de señalización para ejecución plan mantenimiento de infraestructura preexistente de la Concesión Vial Rutas del Loa de fecha 10 de agosto de 2018. 6. Ordinario N°0016 MOP Aprueba Contratista y Esq Señaliz Plan



Foja: 1

Mantenimiento Ruta D 25, en que se autoriza el inicio de los trabajos de mantenimiento de la infraestructura preexistente de fecha 10 de agosto de 2018. 7. Ordinario N°0020 MOP Aprueba modificaciones al Esq Señaliz Plan Mantenimiento Ruta D 25 de fecha 24 de agosto de 2018. 8. Ordinario N°250 2019 Aprobación de Actualización de Plan de Mantenimiento de Infraestructura Preexistente RdL MOP 141 2019, de fecha 5 de julio de 2019. 9. Ordinario N°531 2019 Aprobación Actualización Plan Mantenimiento Infraestructura Preexistente RdL MOP 299 2019, de fecha 10 de octubre de 2019. 10. Ordinario N°805 2020 Aprueba Plan de Mantenimiento Infraestructura Preexistente enero a marzo 2020 RdL MOP 493 2019 de fecha 7 de enero de 2020. 11. RdL MOP 004-2019 en que Concesionaria Ruta del Loa envía para su revisión actualización Plan Mantenimiento de la Infraestructura Preexistente, de fecha 4 de enero de 2019. 12. RdL MOP 17-2018, en que Concesionaria Ruta del Loa envía para su revisión el Plan Mantenimiento de la Infraestructura Preexistente a IF V. Raymondi 13 de julio de 2018.

A folio 267; alertas de whatsapp informadas en fecha 21 de septiembre de 2019 a las 21:34 hrs remitidas a la concesión Vial rutas del Loa.

Asimismo, a folio 167 solicitó audiencia de percepción documental para registro audiovisual, la que se llevó a cabo con fecha 17 de mayo del 2023, como consta a folio 199, donde exhibe una grabación realizada con fecha 21 de septiembre de 2019, con el fin de demostrar la fuga que se hubiere producido respecto de la ruptura de tubería, cuyo audio del video señala "la fuga del agua de la tubería es la que está formando un socavón y se dirige y está llegando al



Foja: 1

kilómetro 200", el que a requerimiento de este tribunal, es acompañado en pendrive a folio 225, y custodiado bajo el N°1677-2023.

Por otro lado, rindió prueba testimonial, compareciendo el día 07 de junio de 2023, tal como consta en folio 14 [E] mediante exhorto tramitado en la ciudad de Calama, recepcionado a folio 274, el testigo Jorge Antonio Avilés Bannura, quien fue tachado por las causales n°4 y 5 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil, tachas que fueron acogidas por este tribunal, por cuanto su testimonio no será considerado.

VIGÉSIMO TERCERO: Que por su parte la demandada Fisco de Chile, acompañó como prueba documental la siguiente:

A folio 150; 1.- oficio 650/2019 de alcalde de Sierra Gorda a SEREMI MOP de fecha 23 de septiembre de 2019 2.- carta 794/2020 al JOC de fecha 03 de enero de 2020. 3.- Cartas Nr 804/2020 AL joc de fecha 07 de enero de 2020; 4.- Carta Nro RDL MOP No 285/2019, 5.- carta RDL MOP Nro 312/2019 de fecha 10 de octubre de 2019, 6.- carta RDL MOP Nro 494/2019 de fecha 30 de diciembre de 2019.

A folio 157; 1. Sentencia dictada con fecha 9 de noviembre de 2010 por la Iltma. Corte de Apelaciones de Santiago en causa rol N° 6523-2009. 2. Sentencia dictada con fecha 23 de Agosto de 2012 por la Iltma. Corte de Apelaciones de Santiago en causa rol N° 5519-2012. 3. Sentencia dictada con fecha 4 de diciembre de 2012 por la Excma. Corte Suprema en causa rol N° 6229-2010. 4. Sentencia dictada con fecha 29 de abril de 2013 por la Excma. Corte Suprema en causa rol N° 5678-2012.



Foja: 1

VIGÉSIMO CUARTO: Que, el tribunal, como medidas para mejor resolver, ordenó a folio 365, la reiteración del Oficio solicitado a folios 80 y 315 pendientes de respuesta, a la Ilustre Municipalidad de la comuna de Sierra Gorda, el que no fue remitido; y a su vez traer a la vista e incorporar en estos autos, copias actualizadas de los expedientes digitales de las causas, C-422-2021 tramitada ante este mismo tribunal, caratulada Compañía De Seguros Generales Continental S.A. con Aguas De Antofagasta S.A.; C-401-2022 tramitada ante el 2° Juzgado de Letras en lo Civil de Calama, caratulada, Bci Seguros Generales S.A./Cortés y Otro; Rol C-33.898-2019, tramitada ante el 11° Juzgado de Civil de Santiago, caratulada Adones con Rutas Del Loa S.A y Otros; y Rit 138-2022 tramitada ante el Tribunal Oral en lo Penal de Antofagasta, caratulada Ministerio Público Antofagasta C/ Bryan Oxman Rowe Fabián. Expedientes que se tuvieron a la vista de este Tribunal y se incorporaron a folios 366, 368, 369, 370 y 371.

VIGÉSIMO QUINTO: Que, en autos se ha demandado de indemnización de perjuicios por responsabilidad extracontractual a Aguas Antofagasta S.A, a Ruta Del Loa Sociedad Concesionaria S.A, y a su vez por Falta de Servicio, al Fisco de Chile.

VIGÉSIMO SEXTO: Que, se fijaron como hechos sustanciales, pertinentes y controvertidos, a folios 68 y 101, los siguientes:

1.- Efectividad que se han producido perjuicios a la demandante por causa imputable a los demandados. Hechos y antecedentes en que se funda.

2.- Naturaleza y montos de los perjuicios sufridos



Foja: 1
por el demandante.

3. Efectividad de la falta de servicio respecto del Fisco de Chile en la ocurrencia de los hechos expuestos de la demanda. Antecedentes generales.

4.- Efectividad que el demandado Ruta del Loa Sociedad Concesionaria S.A., carece de legitimación pasiva para ser demandado en la causa.

5.- Efectividad que el Fisco de Chile, carece de legitimación pasiva para ser demandado en la causa.

6.- Efectividad que el conductor del vehículo Bryan Rowe Fabian tuvo responsabilidad en la ocurrencia del accidente automovilístico cuyos perjuicios se demandan.

7.- Efectividad que Aguas de Antofagasta S.A, carece de legitimación pasiva para ser demandado en la causa.

8.-Efectividad que los hechos narrados en la demanda constituyen una situación de fuerza mayor o caso fortuito. Antecedentes y circunstancias.

VIGÉSIMO SÉPTIMO: Que, previo a resolver la materia sometida a decisión del tribunal resulta del todo necesario, señalar que es necesario distinguir el estatuto jurídico aplicable al presente caso, habida consideración de la naturaleza de las instituciones demandadas.

Así, a la demandada Ruta Del Loa Sociedad Concesionaria S.A y la empresa Aguas Antofagasta S.A, le resulta aplicable el régimen de responsabilidad extracontractual prescrito en los artículos 2314 del Código Civil y siguientes, y además, a la primera de ella lo prescrito en el artículo 23 y 35 del Decreto 900 del año 1996, que fija el texto, refundido, coordinado y sistematizado del



Foja: 1

M.O.P. N°164, Ley de Concesiones de Obras Públicas.

Por otra parte, la responsabilidad del Fisco de Chile emana no sólo de las normas constitucionales contenidas en los artículos 5o, 6o, 7o, 19 N°2, 20, 24 y 38 de la Constitución Política de la República, sino, fundamentalmente por las normas legales especiales dispuestas sobre la materia en los artículos 40 y 42 de la Ley N° 18.575 Ley Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado los que al efecto prescriben: la primera, que "será responsable por los daños que causen los órganos de la Administración en el ejercicio de sus funciones, sin perjuicio de las responsabilidades que pudieren afectar al funcionario que las hubiere ocasionado", y la segunda señala que, "Los órganos de las Administración serán responsables del daño que causen por falta de servicio.", de lo que se sigue que la responsabilidad extracontractual del Estado por los daños que causen los órganos de la Administración en el ejercicio de sus funciones lo es por la "falta de servicio", la que viene a constituir el régimen general de responsabilidad de la administración del estado, en consecuencia, no encontrándose el Ministerio de Obras Públicas (Fisco de Chile) dentro de las instituciones excluidas de dicha responsabilidad por aplicación del artículo 21 de la Ley 18.575 ya referida, le resulta aplicable el régimen de responsabilidad por "falta de servicio".

VIGÉSIMO OCTAVO: Que, del mérito de lo reseñado precedentemente se analizará en forma separada para cada una de las demandadas.

Respecto de la RUTA DEL LOA SOCIEDAD CONCESIONARIA



Este documento tiene firma electrónica
y su original puede ser validado en
<http://verificadoc.pjud.cl>

Código: YTKQXNVMHGX

VIGÉSIMO NOVENO: Que no existió controversia en orden a que Ruta del Loa Sociedad Concesionaria S.A., es una empresa creada para la construcción y explotación de la "Concesión Vial Rutas del Loa", según consta en el Decreto Supremo MOP N°149, publicado en el Diario Oficial el 10 de abril de 2018, según Bases de Licitación DGOP N°006 del 20 de enero de 2017.

Sobre esta base corresponde aplicar el Decreto MOP N°900 del año 1996, que en su artículo 35 dispone "El concesionario responderá de los daños, de cualquier naturaleza, que con motivo de la ejecución de la obra o de la explotación de la misma se ocasionaren a terceros, a menos que sean exclusivamente imputables a medidas impuestas por el Ministerio de Obras Públicas, después de haber sido adjudicado el contrato.".

Se ha dicho por Excma. Corte Suprema que la norma no pretende objetivar la responsabilidad de las empresas concesionarias, sino que sólo ha identificado como sujeto pasivo de la obligación de indemnización de perjuicios a la concesionaria si se produjeren daños con ocasión de la ejecución de la obra o de la explotación de la misma.

TRIGÉSIMO: En cuanto a los hechos, Ruta del Loa Sociedad Concesionaria S.A. no controvirtió que el día 22 de septiembre de 2019, a las 18.00 horas aproximadamente, a la altura del Km. 10.280 de la Ruta B 25, el automóvil P.P.U. BBBT.99 conducido por Bryan Rowe Fabian, colisionó frontalmente con el automóvil P.P.U. LHBJ.91 conducido por Guido Llave Soza, con resultado de lesiones y un fallecido.



Foja: 1

Asimismo, fueron hechos reconocidos en la contestación de la demandada Ruta del Loa Sociedad Concesionaria S.A., que el día 18 de septiembre de 2019, Carabineros de Chile se percató de un hundimiento en la berma derecha en dirección al oriente de la ruta B-25, a la altura del kilómetro 10.280; dando inmediato aviso a la Jefa de Seguridad Comunal de la Municipalidad de Sierra Gorda y que el día 21 de septiembre de 2019, el Ministerio de Obras Públicas dio aviso a la concesionaria mediante el inspector fiscal de las obras, don Víctor Raymondi Eldan.

TRIGÉSIMO PRIMERO: A su turno, la demandada Ruta Del Loa Concesionaria S.A, solicitó el rechazo alegando, en primer término como eximente de responsabilidad, la culpa exclusiva de la víctima, atribuyéndole el no haber estado atento a las condiciones del tránsito del momento y conducir a una velocidad que presume superior, tal que no le permitió reaccionar ante las hendidura.

Cabe tener presente que, en cuanto a la dinámica del accidente, conforme a lo expresado por el informe de accidente de tránsito elaborado por don Francisco Piña, ingeniero en tránsito, el que fue acompañado por la demandante a estos autos, y ratificado mediante declaración de folio E12, "El accidente tuvo lugar en momentos en que el participante 1, Osman Rowe Fabián, conducía el móvil 1 en dirección poniente al oriente por le Ruta 25. El participante 2, Guido Llave Soza, conducía el móvil 2 en dirección Oriente al poniente. En ambos casos no se pudo determinar la velocidad de desplazamiento previo al accidente por la ausencia de huellas de frenado sobre la calzada.". "En las condiciones señaladas,



Foja: 1

el participante 1, debido a las condiciones deficientes de la calzada, pista sur, no señalizada con la respectiva señalización de advertencia, PTG-10, badén u otra señal o letreros advirtiéndolo las condiciones en mal estado del camino.". "Dado las condiciones del camino, el participante 1, pierde el control del móvil, traspasa el eje de la calzada e invade la pista izquierda impactando de frente al móvil 2, conducido por Guido Llave Soza." [...] "Causa basal del accidente; Después de un riguroso análisis, se establece que la causa basal del accidente es el mal estado del camino no señalizado".

Que se otorga valor como prueba testimonial conforme al número 1 del artículo 384 del Código de Procedimiento Civil, por haber concurrido don Francisco Piña a declarar como testigo en el presente juicio, siendo un testigo imparcial y verídico.

Las conclusiones de don Francisco Piña son concordantes con el informe de Iván Stenger Larenas, 24-2019, que destaca como causa basal del accidente "El vehículo 1 al pasar por un badén, chocó la parte inferior delantera el pavimento, perdiendo su conductor el control del móvil, debido a lo cual sobrepasa el eje de la calzada, desplazándose por la otra pista contra el sentido de circulación, colisionando el móvil 2." Asimismo, con el informe de Pedro Ortigosa de Pablo, quien indicó "El hundimiento de la berma abarcó un tramo de longitud igual a 8.8 m alcanzando un máximo de 12 cm en el centro del tramo", ambos informes acompañados en este juicio a folio 159 numerales 7 y 9, y emitidos a petición de la Compañía de Seguros Generales Continental S.A., en el juicio



Foja: 1

caratulado "Compañía de Seguros Generales Continental S.A. con Aguas Antofagasta S.A" rol C-422-2021 tramitado ante este mismo tribunal y tenido a la vista e incorporado al juicio de marras a folio 370.

Conforme a lo anterior, y lo dispuesto en el artículo 426 del Código de Procedimiento Civil, constituyen presunciones graves precisas y concordantes, que permiten establecer que el accidente de tránsito ocurrido el 22 de septiembre de 2019, en la Ruta B-25, a la altura del kilómetro 10.260, se debió al hundimiento de la ruta B-25, de tal forma que reúne el carácter de plena prueba.

A mayor abundamiento, el informe de don Francisco Piña, fundamenta su conclusión señalando que "El accidente tiene lugar a la altura de una curva horizontal a la izquierda, con radio amplio y un leve peralte.". "El badén se produce en el centro de la curva, lado derecho del camino que incluye pista, berma y sobre ancho compactado, con un total de 5,20 metros." "El camino, área rural, tiene una velocidad máxima permitida de 100 Km/h. En estas condiciones, el conductor del móvil 1 tiene una distancia al punto de atención de más de 400 metros hacia adelante. A medida que la velocidad aumenta, el campo visual disminuye y la distancia que el conductor fija la vista aumenta. En estas condiciones, el conductor del móvil 1 no percibe el desnivel del camino, dado que no es un objeto que pueda ver con absoluta claridad y reaccionar con la debida anticipación.".

Que conforme a lo anterior se descartan las alegaciones referidas a la responsabilidad del demandante en la colisión ocurrida, pues no se acreditó la existencia de un



Foja: 1

exceso de velocidad ni falta de atención a las condiciones del tránsito del momento, como pretendía la demandada Ruta Del Loa Concesionaria S.A.

TRIGÉSIMO SEGUNDO: Seguidamente, opuso la excepción de falta de legitimación pasiva.

Que, la legitimación sirve para determinar los sujetos que pueden ser justa parte en un determinado litigio, esto es, quienes tienen la calidad de legítimos contradictores para discutir sobre el objeto del proceso en una determinada relación procesal. La legitimación procesal o legitimatio ad causam presenta como características que es personal, subjetiva y concreta respecto de un conflicto determinado, ella debe existir al momento de constituirse la relación procesal respecto del demandante y del demandado, y determina quienes deben estar presentes en un proceso para que sea posible emitir una sentencia sobre la pretensión que se ha formulado.

TRIGÉSIMO TERCERO: Que en este caso la demandada sociedad Concesionaria, alega la señalada excepción basada en que de la relación de los hechos y antecedentes recopilados, la responsabilidad de los daños causados con ocasión del accidente vehicular ocurrido con fecha 22 de septiembre de 2019, muy bien podría corresponder a Aguas Antofagasta o al conductor Bryan Oxman Rowe Fabián, el cual, sólo fue exonerado de su responsabilidad penal más no civil en los hechos.

Al respecto, en primer lugar debemos tener presente que la alegación fundada en una posible responsabilidad del conductor Bryan Oxman Rowe Fabián, ya fue descartada en el considerando trigésimo primero.



Foja: 1

En cuanto a los fundamentos de la presente excepción basados en la posible responsabilidad de Aguas Antofagasta S.A. y el Fisco de Chile, no es procedente aceptar el argumento de la demandada Ruta Del Loa Concesionaria S.A, en cuanto a que se trataría de un hecho ajeno consistente en la filtración de Aguas Antofagastas S.A. y, que se refiere a un camino fiscal respecto del cual no se encontraba en la obligación de patrullaje constante, pues a su respecto se examina la existencia de un hundimiento en la calzada de la Ruta B-25, que se le entregó en concesión, y los posibles daños y perjuicios sufridos al demandante como consecuencia de la señalada falla.

Así, la circunstancia de que otra de las demandas en juicio pueda ser responsable extracontractualmente de los hechos demandados en el presente juicio, no obsta a analizar responsabilidad respecto de la sociedad concesionaria, toda vez que tal como lo establece el artículo 2317 del Código Civil, si un delito o cuasidelito ha sido cometido por dos o más personas, cada una de ellas será solidariamente responsable de todo perjuicio procedente del mismo delito o cuasidelito, salvo las excepciones de los artículos 2323 y 2328. Por lo que bien pueden ser demandadas solidariamente.

A su vez, en cuanto a su pretensión de deslindar su responsabilidad al indicar que se encontraba en fase diversa a la de ejecución de la obra, y que solo debía cumplir con medidas de conservación conforme a un plan aprobado por el inspector Fiscal, lo que refiere haber cumplido.

En primer término, cabe tener presente que el numeral 1 del Decreto 149, de 27 de diciembre de 2017 que



Foja: 1

adjudica el contrato de concesión de la referida obra pública indica: "Adjudícase el Contrato de Concesión para la ejecución, reparación, conservación y explotación de la Obra Pública Fiscal denominada "Concesión Vial Ruta del Loa" al Licitante "Intervial Chile S.A.", [...] "El proyecto considera la conservación y el mantenimiento del Sector A definido en la tabla precedente tanto de las obras nuevas a ejecutar por la Sociedad Concesionaria como de las preexistentes que se indican en el artículo 1.8.7 de las Bases de Licitación, de acuerdo a los Estándares Técnicos y niveles de Servicios exigidos en las Bases de licitación." A su vez, en el numeral 6 expresa que "El inicio del plazo de la Concesión se contará a partir de la fecha de la publicación en el Diario Oficial del presente Decreto Supremo de Adjudicación del Contrato de Concesión, de acuerdo a lo establecido en el artículo 1.7.5 de las bases de licitación.", igualmente relevante es el numeral 8 conforme al cual "La Sociedad Concesionaria recibirá la Infraestructura Preexistente en el estado en que se encuentre en el momento de su entrega y será de su entera responsabilidad, cargo y costo, realizar las obras de mantenimiento de la infraestructura exigidas en los documentos que conforman el contrato de concesión."

Que consta en los documentos acompañados a los autos que el 10 de abril de 2018, fue publicado en el Diario Oficial el Decreto de adjudicación de la concesión a Ruta del Loa S.A.

Además, el punto 3.3 de las Bases de Licitación DGOP N°006 del 20 de enero de 2017, señala que "la etapa de construcción es el período de tiempo que transcurre desde el inicio de la Concesión hasta el día de la puesta en servicio



Foja: 1

provisoria de la totalidad de las obras".

De lo anterior se concluye que a la fecha de la colisión sufrida por el demandante, 22 de septiembre de 2019, ya existían las obligaciones emanadas del contrato, y de las normas que lo integran dentro de las cuales se encuentran las citadas bases (BALI).

En particular, en el punto 1.8.14. de las referidas bases, dispone: "la Sociedad Concesionaria deberá adoptar, durante todo el período que dure la concesión, todas las medidas para evitar daño a terceros [...] La Sociedad Concesionaria será la única responsable de todo daño o perjuicio, de cualquier naturaleza, que con motivo de la ejecución de la obra y su explotación se causen a terceros...".

Por su parte, el artículo 62 del Reglamento de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, establece que el concesionario está obligado a "...adoptar, durante la concesión, todas las medidas para evitar daños a terceros y a personal que trabaja en la obra. Igualmente deberá tomar todas las precauciones para evitar daños a la propiedad de terceros y al medio ambiente durante la concesión de la obra".

En consecuencia, emana de la normativa aplicable, que la demandada Ruta del Loa Concesionaria S.A. tenía un deber de resguardar la seguridad vial de la referida Ruta, con antelación a la ocurrencia de los hechos, su deber no se restringía al envío de un plan de acción su aprobación como pretende, sino que tomar todos los resguardos para evitar daños a terceros, razón por la cual se rechaza la excepción de falta de legitimidad pasiva opuesta por la sociedad Concesionaria.



Foja: 1

TRIGÉSIMO CUARTO: Que, la demandada Rutas del Loa Concesionaria S.A., alegó ausencia de responsabilidad civil. Al efecto, respecto a la responsabilidad extracontractual el artículo 2314 del Código Civil prescribe "el que ha cometido un delito o cuasidelito que ha inferido daño a otro, es obligado a la indemnización; sin perjuicio de la pena que le impongan las leyes por el delito o cuasidelito". A su vez, el artículo 2329 del mismo código señala que "por regla general todo daño que pueda imputarse a malicia o negligencia de otra persona, debe ser reparado por ésta".

De las disposiciones transcritas, se desprenden los presupuestos de la responsabilidad extracontractual, de la cual surge la obligación de indemnizar, a saber: a) que el autor sea capaz de delito o cuasidelito civil, b) ocurrencia de un hecho u omisión que provenga de dolo o culpa, c) que se haya causado un daño; y d) que exista un nexo causal entre el hecho doloso o culposo y el daño.

TRIGÉSIMO QUINTO: Que, el primer elemento de la responsabilidad extracontractual es la capacidad delictual o cuasidelictual.

Al efecto, siendo la regla general que toda persona natural o jurídica es capaz de delito o cuasidelito civil, tratándose en la especie de una persona jurídica; y que no se ha alegado en la especie alguna incapacidad, se dará por establecido el primer presupuesto de la acción interpuesta.

TRIGÉSIMO SEXTO: Que, para analizar el segundo de los presupuestos de la responsabilidad que se demanda, esto es, la ocurrencia de un hecho u omisión que provenga de dolo o culpa del demandado, se debe tener presente lo razonado en el



Foja: 1

considerando trigésimo primero en que se estableció que colisión frontal entre el vehículo conducido por el demandante Bryan Rowe Fabián, placa patente única BBBT-99 y el conducido por Guido Llave Soza, placa patente única LHPJ-92, ocurrido el 22 de septiembre de 2019, en la Ruta B-25, a la altura del kilómetro 10.260, se debió al hundimiento de la ruta B-25.

Que fueron hechos reconocidos en la contestación de la demandada Concesionaria, que el día 18 de septiembre de 2019, Carabineros de Chile se percató de un hundimiento en la berma derecha en dirección al oriente de la ruta B-25, a la altura del kilómetro 10.280; dando inmediato aviso a la Jefa de Seguridad Comunal de la Municipalidad de Sierra Gorda y que el día 21 de septiembre de 2019, el Ministerio de Obras Públicas, le avisó mediante mensajería de WhatsApp a la Concesionaria de este hundimiento, a las 21:38 hrs., documento acompañado por la demandada Ruta del Loa Concesionaria S.A., a fojas 267 y exhibidos en audiencia de 13 de junio de 2023, los que no fueron objetados, por lo que hace plena fe conforme al artículo 1702 del Código Civil.

Según se aprecia en las alertas de dicha mensajería acompañadas por la misma demandada quienes enviaron una patrulla a revisar el sector, donde constataron la efectividad del hundimiento de la berma y únicamente aumentaron la cantidad de conos aportados por carabineros, pero sólo en el sector de la berma. En ese mismo registro de mensajería, se advierte que el día 22 de septiembre 2019 a las 00:03, esto es, dos horas después de informado el hundimiento, y luego de haberles informado de la instalación de los conos, el MOP advierte a la Concesionaria que *"la deformación de pavimento*



Foja: 1

es peligrosa para el tránsito de vehículos, podemos establecer alguna medida de control para avanzar con las medidas de seguridad vial". Y, también se reconoce en la contestación de la Concesionaria, que el día 24 de septiembre de 2019, reparó el hundimiento de la berma.

A mayor abundamiento, de los WhatsApp aludidos se observa que la respuesta por parte de la concesionaria fue que solo verificar el estado de la situación y señalar sin el debido cuidado, como se lee su respuesta fue "Contacte por el komento a rescue desert para que vaya a mirar y verificar estado y señalar con lo que tengan disponible ya el lunes vere con volcán nevado que hacemos Me estoy tratando de contactar con aguas Antofagasta para que accione con la filtracion[sic]". Lo anterior demuestra un actuar descuidado alejado de sus obligaciones legales y contractuales, pues pese a las advertencias y las fotografías recibidas la decisión fue de posponer la solución más de 24 horas, limitando su accionar a verificar en el lugar y aumentar los conos instalados, lo que a todas luces resultaba insuficiente, tanto es así que la comunicación del Ministerio de Obras Públicas continuó y en ella Juan Pablo Ubeda, a las 14:13 horas, del 22 de septiembre de ese año, insistió por WhatsApp a Ruta del Loa que la deformación de pavimento era peligrosa para el tránsito de vehículos, y solicita avanzar con las medidas de seguridad vial, a lo que no obtuvo respuesta y, finalmente el mismo día a las 21:33 horas, este último nuevamente retoma la comunicación por dicho medio e informa a la concesionaria la ocurrencia del accidente en la ruta Calama Sierra Gorda, ante lo cual quien contesta por Rutas del Loa, reconoce no haber



Foja: 1
tenido noticias.

No obstante conocer el mal estado de la ruta la sociedad concesionaria, habiendo comprobado la existencia del badén por las patrullas enviadas al efecto, lo reparó recién el día 24 de septiembre de 2019, después de tres días de conocer el mal estado de la vía, y con posterioridad al accidente que le ocasionó la muerte a uno de los pasajeros de los vehículos involucrados.

Más aún, dicho desperfecto de la vía, no obstante ser conocido, no fue debidamente señalizado, ni advertido por la sociedad concesionaria a los usuarios.

Lo anterior se encuentra refrendado, por el informe emanado de la SIAT de Carabineros de Chile, en la investigación criminal llevada al efecto, que indicó: *"...una segunda causa basal a la Concesión Vial Rutas del Loa, por la existencia de un badén en la vía sin ser señalizado, lo cual era previsible y evitable mediante mantenciones periódicas y permanentes"*.

También se reconoce en el informe acompañado por la demandante a folio 159 numeral 7, suscrito por Iván Stenger Larenas n°24-2019, quien en el punto X, Fundamento de la dinámica general del accidente, en el numeral 5, indica que *"el Jefe de Retén de Carabineros de Sierra Gorda, Sr. Pedro Toro González, mediante whatsapp enviado a las 20:17 horas del día 18 de septiembre, a la Secretaria del Consejo Comunal de Sierra Gorda srta. Pabla Orellana, a quien remite fotos números 1, 2, 3 y 5, cuyo texto es el siguiente: "En kilómetro 10.260 se hundió el asfalto y puede provocar un accidente, pusimos conos pero se los llevaron y los atropellan"*.



Foja: 1

El citado informe contiene fotografías, y en éstas se observa el hundimiento de la vía, tanto en la calzada como en la berma, vislumbrándose algunos conos, pero solo en la berma.

Por su parte, el informe del liquidador acompañado por el actor, a folio 159 numeral 10, luego de hacer un resumen del siniestro, y de la situación judicial de la causa civil Rol 33.898-2019, ante el 11 Juzgado Civil de Santiago, se refiere a la demanda, la contestación efectuada por la Ruta del Loa, indicando en su punto 3.2.2., en la parte final que: *"No se constató que el hundimiento alcanzaba de manera peligrosa la propia calzada derecha, por lo que ni Carabineros ni la patrulla de la concesionara cortó el paso por dicho sector"*.

A su turno, el informe geotécnico del siniestro por hundimiento pavimento en ruta del Loa Km 10.260, emanado de Pedro Ortigosa de Pablo, el que incluye fotografías, en la número 4 muestra el sector que se hundió en la calzada derecha, indica al pie de ésta lo siguiente: *"Sector hundido (notar que solo se restringe la circulación en la berma."*.

Conforme a lo anterior se concluye que pese a las numerosas alertas enviadas a la concesionaria demandada no activó mecanismos de seguridad vial adecuados a la magnitud del badén, las acciones de reparación fueron peligrosamente pospuestas y la señalización instalada resultó insuficiente, con ello la concesionaria expuso la integridad física y la vida de las personas que transitaban por el lugar.

TRIGÉSIMO SÉPTIMO: Que, la regulación especial aplicable se encuentra en el Decreto Supremo número 900 del



Foja: 1

Ministerio de Obras Públicas de 31 de octubre de 1996, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP N°164, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, el que en su artículo 35 dispone que: "El concesionario responderá de los daños, de cualquier naturaleza, que con motivo de la ejecución de la obra o de la explotación de la misma se ocasionaren a terceros, a menos que sean exclusivamente imputables a medidas impuestas por el Ministerio de Obras Públicas, después de haber sido adjudicado el contrato".

Seguidamente, el artículo 62 del Reglamento de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, establece que el concesionario está obligado a "...adoptar, durante la concesión, todas las medidas para evitar daños a terceros y a personal que trabaja en la obra. Igualmente deberá tomar todas las precauciones para evitar daños a la propiedad de terceros y al medio ambiente durante la concesión de la obra".

TRIGÉSIMO OCTAVO: Conforme a lo anterior, cabe citar a don Enrique Barros que ha sostenido que en los casos de responsabilidad en carreteras estamos frente a una especie de culpa en la organización, que no es una responsabilidad estricta u objetiva, sino una manera de atender a los deberes de cuidado que el empresario tiene para con la víctima, de acuerdo a los criterios generales de responsabilidad fundada en la infracción de deberes de diligencia, solo que éstos se refieren, en este caso a la organización de recursos humanos, técnicos y físicos que el empresario pone en funcionamiento. Por eso el defecto de conducta, que es característico de juicio relativo a la culpa, y que surge de comparar el



Foja: 1

comportamiento efectivo con el estándar de conducta debida, es condición para dar por establecida, precisamente una culpa en la organización. Señala este autor que el concepto que define el deber del servicio es la normalidad.

De tal forma, y siendo un elemento constitutivo de la culpa, la previsibilidad, lo cierto es que cabe analizar, a la luz de los hechos acreditados y las normativas legales aplicables, si la circunstancia de haberse producido el accidente de tránsito el día 22 de septiembre de 2019, por la existencia de un badén en la ruta B-25, a cargo de la Concesionaria Ruta del Loa, fue producto de la negligencia de ésta. Y, con los hechos que se han tenido por acreditados, efectivamente se puede afirmar dicha negligencia, pues teniendo conocimiento del hundimiento de la carretera a su cargo, debía suprimir las causas que originen molestias, incomodidades, inconvenientes o peligrosidad a los usuarios.

En este caso, atendido el estado de la vía, la velocidad en que pueden circular los vehículos en dicha carretera, el hundimiento de la calzada y de la berma conocida por la concesionaria, aconsejaban acciones concretas en prevención, tal como lo sostuvieron en sus informes don Francisco Piña, y la Siat de Carabineros, la advertencia a los usuarios, mediante letreros y señales, con la debida antelación, del mal estado de la vía, que la conducta exigida es una esmerada diligencia, cosa que omitió como se determinó precedentemente.

TRIGÉSIMO NOVENO: Refuerza lo precedentemente concluido, lo razonado por la jurisprudencia respecto de las obligaciones de los concesionarios de obras públicas. Así, la



Foja: 1

sentencia de la Ilustrísima Corte de Apelaciones de nuestra ciudad, de fecha 27 de junio del 2023, causa rol 35-2023, determina en su considerando Segundo: "...es necesario dejar establecido inmediatamente que la Excma. Corte Suprema ya se ha referido a este tema y ha sido muy concreta y específica en señalar que "el conjunto de disposiciones legales y reglamentarias se desprende que en un régimen de concesión de obra pública fiscal recae en la concesionaria una obligación de garantizar a los usuarios la seguridad en la utilización de las obras concesionadas. En efecto, recae sobre el concesionario vial una especial diligencia en el cumplimiento de la obligación de seguridad que tiene respecto de los usuarios, desde que la normativa le obliga a facilitar el servicio en condiciones de absoluta normalidad, suprimiendo las causas que originen molestias, incomodidades, inconvenientes o peligrosidad a los usuarios de las obras. Se trata de la exigencia de una esmerada diligencia, la obligación de seguridad, de manera de suprimir cualquier obstáculo o alteración que impida el desplazamiento seguro de los vehículos. Dentro del contenido de la obligación de seguridad impuesta al concesionario de obras públicas se encuentra el deber de disponer de sistemas de vigilancia permanente y sistemas de patrullaje que permitan detectar y tomar las medidas de seguridad necesarias en forma oportuna en una ruta concesionada y de ese modo de evitar daños a terceros, cobrando especial relevancia la adopción de medidas para evitar daños a la propiedad de terceros y al medio ambiente, sin que se describan o tipifiquen las medidas o precauciones que están obligados a adoptar. En consecuencia,



Foja: 1

tales medidas son todas aquellas que permitan alcanzar como resultado el evitar los mencionados daños durante la concesión" (Roles 5678-2012, 125512-2020 y 69614- 2022).

CUADRAGÉSIMO: Que, no obsta a la responsabilidad de la empresa Ruta del Loa, la circunstancia señalada en cuanto a que el badén se produjo por una filtración de agua en las instalaciones de la demandada Aguas Antofagasta, pues si bien el informe acompañado emanado de Pedro Ortigosa concluye que "el hundimiento ocurrido en el km 10.260 de la calzada derecha de la Ruta 25 (Ruta del Loa), se debe al colapso del suelo natural arenoso al destruirse gran parte de los contactos cementados entre partículas generados por la sal, los cuales desaparecieron al disolverse la sal debido a una filtración de agua. La filtración provino de una falla en la unión de una tubería de agua emplazada a unos 30 mts al sur de la Ruta 25 y que corre paralela a ella".

No obstante lo anterior, las causas que originaron el badén a juicio del tribunal no resultan concluyentes, pues el mismo informe indica en su punto 3 que es muy difícil predecir el asentamiento (hundimiento), por acción del agua en suelo arenoso con porcentajes anómalos de sales solubles del 20 % como los registrados en torno al sitio del siniestro; lo probado en la causa es que en este caso se produjo un hundimiento de la calzada a cargo de la concesionaria; que ésta fue informada de dicho desperfecto y; que ésta no obstante haber comprobado la existencia del badén, no lo reparó de inmediato, ni tampoco advirtió a los usuarios, mediante las señalizaciones y avisos necesarios, de manera de suprimir los factores de peligro.



Foja: 1

CUADRAGÉSIMO PRIMERO: Que, como se ha razonado, se ha acreditado, de los presupuestos de la responsabilidad extracontractual, que el hecho directo que ocasionó el accidente, fue fruto de la negligencia de la concesionaria, motivo por el cual concurre este segundo presupuesto de responsabilidad extracontractual.

CUADRAGÉSIMO SEGUNDO: Que, determinada la capacidad, y la existencia de un hecho u omisión culpable, corresponde analizar si éste causó daño a la demandante.

Consta en la carpeta de investigación tenida a la vista, que el Dato de Atención de Urgencia N°1909220178, de fecha 22 de septiembre de 2019, se consignó que Bryan Rowe resultó politraumatizado, con observación de fractura pelvis/femur derecha.

De igual forma, del documento acompañado a folio 2, no objetado, consta Resolución de Certificación de Discapacidad del demandante, que da cuenta de un 17,2% de discapacidad física, movilidad reducida.

Con lo anterior, unido al informe pericial emitido por el Kinesiólogo Pedro Barraza Plaza, acompañado a folio 291, el cual apreciado conforme a las reglas de la sana crítica, permite dar por acreditado que el demandante resultó con lesiones consistente en "Fractura de diáfisis tipo ala de mariposa mutrifragmentaria de fémur derecho", lesión calificada de alta gravedad, toda vez que se trata de un hueso largo, eje de los miembros inferiores y al tratarse de fractura conminuta o multifragmentaria, implica que el hueso se ha roto en tres o más segmentos, lo que implica un largo tiempo de recuperación de 1 a 3 años, con incapacidad parcial



Foja: 1

permanente, revisada y aprobada por el Compín en el orden de 17,2%.

A su vez, a folio 161 numeral 53, el informe psicológico emitido por la psicóloga doña Verónica Alvarado Castro, Perito Judicial quien compareció en autos como testigo reconociendo y ratificando dicho informe; el cual da cuenta que el demandante han tenido que realizar tratamiento psicológico en el que *concluye que "don BRYAN ROWE FABÍAN, sí posee un daño moral y emocional (Trastorno Adaptativo depresivo reactivo), patología psicológica de naturaleza reactiva que se le genera a consecuencia de las secuelas físicas que presenta a consecuencia del accidente, siendo diagnosticado con un 20% de discapacidad en cuanto a su movilidad (fractura contenida de la pelvis derecha)."*

Así las cosas, resulta evidente que al demandante daños de diversa naturaleza, pues, el accidente le provocó lesiones graves, debiendo someterse a diversos exámenes y procedimientos por tal motivo, además, del suministro de medicamentos y tratamientos de recuperación.

CUADRAGÉSIMO TERCERO: Seguidamente corresponde analizar si existe entre el hecho descrito y el daño producido una relación de causalidad.

Es menester hacer presente que respecto del elemento de causalidad, la demandada Ruta del Loa Concesionaria S.A., alegó como eximente de responsabilidad la culpa exclusiva de la víctima, aludiendo que de ser efectivo el accidente, este ocurrió porque el Sr. Rowe, conducía a una velocidad no razonable ni prudente y no atento a las condiciones del tránsito del momento, lo que explica que no haya podido



Foja: 1

maniobrar adecuadamente ante una situación de emergencia o evitarla, de manera que no logró percatarse de la supuesta hendidura, que se encontraba señalizada con "conos", y que habría producido el supuesto accidente sub-lite, ni logró detener a tiempo el automóvil que conducía.

Al respecto dicha alegación fue desechada, ya que tal como se ha determinado previamente en el trigésimo primero, esta sentenciadora ha llegado a la conclusión en el presente juicio que ninguna responsabilidad civil le asiste al Sr. Rowe en la producción del accidente en comento, el que se estima podría haberse evitado si se hubieren adoptado las medidas de seguridad que le eran exigible a la sociedad concesionaria, como ya se ha analizado extensamente en los considerandos previos, evitando que el conductor demandante perdiera el control del vehículo colisionando con el conductor de la ruta contraria, entonces, no se hubiesen causado las lesiones y, en definitiva, el daño que ha sufrido el actor.

Por su parte, para determinar una correcta conexión entre el hecho y las lesiones, cabe tener presente la conclusión arribada por el perito kinesiólogo Pedro Barraza, quien luego de realizar un exhaustivo análisis de la dinámica del accidente determinó que "existe la evidencia para indicar que se trata de lesiones de desarrollo a partir del origen del accidente". Al respecto, explica que confirma que "el estado físico actual del paciente Sr. Bryan Rowe Fabian, respecto de la manifestación en sus aspectos motrices, proviene inequívocamente de la lesión ocurrida, la que tuvo la energía necesaria para producir esta lesión en el miembro inferior, apoyado en la Biomecánica y la Radiología, teniendo causalidad



Foja: 1

con el accidente ocurrido, según lo respalda la Física, la biométrica y por su puesto la ciencia médica actual, a través de los distintos estudios nacionales e internacionales basados en la evidencia clínica de accidentes y daños del fémur por colisión frontal.”.

A su vez, la ocurrencia del accidente sufrido por el Sr. Rowe, el 22 de septiembre de 2019, como ya se analizó en los considerandos precedentes, se debió a la existencia de un hundimiento en la calzada el cual no fue oportunamente reparado ni debidamente señalizado por la concesionaria a cargo de la ruta, razón por la cual las lesiones sufridas por el demandado son consecuencia directa de la omisión culpable de las obligaciones emanadas del contrato y las disposiciones legales y reglamentarias aplicables a Ruta del Loa Sociedad Concesionaria S.A.

CUADRAGÉSIMO CUARTO: Que, en consecuencia, concurriendo todos los requisitos de la responsabilidad extracontractual que se demanda, deberá darse lugar a la indemnización que se pretende, quedando entonces por resolver la naturaleza y monto de ésta, lo que será analizado más adelante, luego del pronunciamiento en cuanto a la responsabilidad reclamada respecto de los otros dos demandados en el presente juicio.

Respecto de Aguas Antofagasta S.A

CUADRAGÉSIMO QUINTO: Que, Aguas Antofagasta S.A., al contestar la demanda sostuvo que realiza un programa de revisión bimensual y semanal en terreno, el efectuado en fechas previas al accidente arrojó como resultado sin filtraciones, sin fallas, sin pérdida de hermeticidad.



Foja: 1

Reconoció que el 21 de septiembre de 2019, recibieron alerta de filtración y que comenzaron la reparación el mismo día.

CUADRAGÉSIMO SÉXTO: En segundo término Aguas Antofagasta alegó la falta cumplimiento de las obligaciones que emanaban del contrato y la legislación aplicable por parte de Ruta del Loa Sociedad Concesionaria S.A., en particular el Decreto 900 del año 1996, que fija el texto, refundido, coordinado y sistematizado del M.O.P. N° 164, el contrato de Concesión, Decreto Supremo, No 149 de fecha 27 de diciembre de 2017 del Ministerio de Obras Públicas y las bases de licitación, principalmente por cuanto la reparación del hundimiento de la carretera la realizó recién el 24 de septiembre de 2019, faltando a su deberes de señalización y mantención de la ruta, con todo lo anterior funda su falta de legitimación pasiva y seguidamente sostiene que la negligencia que se presuntamente se le imputa no es causa ni inmediata, ni directa, ni eficiente del daño.

En primer término, cabe tener presente lo razonado en el considerando trigésimo primero, en cuanto a la dinámica del accidente, conforme a lo expresado por el informe de accidente de tránsito elaborado por don Francisco Piña, ingeniero en tránsito, el que fue acompañado por la demandante a estos autos, y ratificado mediante declaración de folio E12, "El accidente tuvo lugar en momentos en que el participante 1, Osman Rowe Fabián, conducía el móvil 1 en dirección poniente al oriente por la Ruta 25. El participante 2, Guido Llave Soza, conducía el móvil 2 en dirección Oriente al poniente. En ambos casos no se pudo determinar la velocidad de desplazamiento previo al accidente por la ausencia de huellas



Foja: 1

de frenado sobre la calzada.". "En las condiciones señaladas, el participante 1, debido a las condiciones deficientes de la calzada, pista sur, no señalizada con la respectiva señalización de advertencia, PTG-10, badén u otra señal o letreros advirtiéndolo las condiciones en mal estado del camino.". "Dado las condiciones del camino, el participante 1, pierde el control del móvil, traspasa el eje de la calzada e invade la pista izquierda impactando de frente al móvil 2, conducido por Guido Llave Soza." [...] "Causa basal del accidente; Después de un riguroso análisis, se establece que la causa basal del accidente es el mal estado del camino no señalizado".

Que se otorga valor como prueba testimonial conforme al número 1 del artículo 384 del Código de Procedimiento Civil, por haber concurrido don Francisco Piña a declarar como testigo en el presente juicio, siendo un testigo imparcial y verídico.

Las conclusiones de don Francisco Piña son concordantes con el informe de Iván Stenger Larenas, 24-2019, que destaca como causa basal del accidente "El vehículo 1 al pasar por un badén, chocó la parte inferior delantera el pavimento, perdiendo su conductor el control del móvil, debido a lo cual sobrepasa el eje de la calzada, desplazándose por la otra pista contra el sentido de circulación, colisionando el móvil 2." Asimismo, con el informe de Pedro Ortigosa de Pablo, quien indicó "El hundimiento de la berma abarcó un tramo de longitud igual a 8.8 m alcanzando un máximo de 12 cm en el centro del tramo", ambos informes acompañados en este juicio a folio 159 numerales 7 y 9, y emitidos a petición de la



Foja: 1

Compañía de Seguros Generales Continental S.A., en el juicio caratulado "Compañía de Seguros Generales Continental S.A. con Aguas Antofagasta S.A" rol C-422-2021 tramitado ante este mismo tribunal y tenido a la vista e incorporado al juicio de marras a folio 370.

Abona lo anterior, la información aportada por la carpeta investigativa en la causa Rit 138-2022, RUC 1910063260-0, que consta en custodiada a folio 305, tenido a la vista. Conforme a la cual se expresa en el parte policial que con fecha 22 de septiembre de 2019, se produjo un accidente de tránsito en la ruta B-25, donde colisionaron de frente los vehículos patente LHPJ-912, marca Ford, modelo Explorer, con el patente BBBT-99, marca Chevrolet, modelo Corsa; y debido al impacto entre ambos móviles, el segundo de los vehículos se proyectó hacia el costado norte de la ruta B-25. A raíz de lo anterior, los ocupantes de ambos vehículos resultaron con lesiones de diversa consideración, falleciendo en el lugar del accidente Carlos Manuel Adones Saravia. En dicho documento, se señala expresamente: *"Estado de la ruta: De asfalto en regulares condiciones de hundimiento de la ruta en el kilómetro 10.260, de la Ruta B-25"*.

A mayor abundamiento, el informe de don Francisco Piña, fundamenta su conclusión señalando que "El accidente tiene lugar a la altura de una curva horizontal a la izquierda, con radio amplio y un leve peralte.". "El badén se produce en el centro de la curva, lado derecho del camino que incluye pista, berma y sobre ancho compactado, con un total de 5,20 metros." "El camino, área rural, tiene una velocidad máxima permitida de 100 Km/h. En estas condiciones, el



Foja: 1

conductor del móvil 1 tiene una distancia al punto de atención de más de 400 metros hacia adelante. A medida que la velocidad aumenta, el campo visual disminuye y la distancia que el conductor fija la vista aumenta. En estas condiciones, el conductor del móvil 1 no percibe el desnivel del camino, dado que no es un objeto que pueda ver con absoluta claridad y reaccionar con la debida anticipación.”.

Por su parte, de la causa que se ha tenido a la vista como medida para mejor resolver, Rol C-33898-2019, seguida en el 11°Juzgado Civil de Santiago, se puede establecer que Rutas del Loa Sociedad Concesionaria S.A. y el Ministerio de Obras Públicas, fueron demandados, con fecha 9 de diciembre de 2019, por Ivonne del Carmen Zeballos Saravia, Carlos Alberto Santos Adones, Camila Adones Saravia y Sebastián Adones Saravia; de indemnización de perjuicios por responsabilidad extracontractual, por el accidente de tránsito ocurrido el día 22 de septiembre de 2019. Dicho juicio terminó con fecha 11 de junio de 2020, por el desistimiento de la demanda por parte de los actores.

Cabe hacer presente que en dicha causa el informe de liquidación, acompañado por la demandante a folio 159 numeral 10, de la empresa Graham Miller, suscrito por Jorge Paredes Ortiz, quien tanto en la causa civil mencionada, como en el juicio penal ratificó dicho informe al declarar como testigo en ambas, tras analizar el estatuto jurídico de las concesionarias y la evolución jurisprudencial de nuestro país al respecto, concluye que debido a la existencia de un “deber de seguridad” respecto de las sociedades concesionarias, que jurisprudencialmente se ha entendido va más allá del mínimo



Foja: 1

establecido en las bases de licitación (BALI), estima que la responsabilidad del asegurado- la concesionaria- "*se encuentra comprometida en este caso*". Señala que en la demanda civil de indemnización de perjuicios, presentada en contra de concesionaria y, en contra del Ministerio de Obras Públicas, tramitada ante el 11° Juzgado Civil de Santiago, bajo el Rol C-33.898-2019, caratulado como ADONES con RUTAS DEL LOA S.A y otros, existe un riesgo de condena en un rango \$155.000.000 a \$165.000.000, sin descartar una sentencia por un monto mayor, producto de lo anterior, el asegurador autorizó a explorar un acuerdo transaccional global, el que finalmente terminó con un acuerdo por la suma total de \$105.000.000, lo que fue aceptado por los demandantes de dicho juicio (familiares del fallecido en el accidente).

Conforme a lo anterior, es concluyente que el accidente de tránsito ocurrido el 22 de septiembre de 2019, en la Ruta B-25, a la altura del kilómetro 10.260, se debió al hundimiento de la ruta B-25, y a la falta de cumplimiento de los deberes de seguridad, mantención y reparación, emanados del contrato, las bases y la normativa regulatoria integrante del mismo, por parte de Rutas del Loa Sociedad Concesionaria S.A. como ya se analizó en los considerandos trigésimo séptimo a cuadragésimo primero que se dan por reproducidos.

CUADRAGÉSIMO SÉPTIMO: Que conforme a los hechos que se dieron por probados en los considerandos precedentes y los razonamientos contenidos en ellos, llevan a la conclusión que las causas que originaron el badén a juicio del tribunal no resultan indiscutibles, conforme al citado informe de Pedro Ortigosa, motivo por el cual no es posible concluir dolo o



Foja: 1

culpa por parte de Aguas Antofagasta en la ocurrencia del hundimiento de la calzada de la ruta B-25 el día 22 de septiembre de 2022.

Que no altera lo anterior el peritaje geométrico de Patricia Romero Aránguiz, pues se realizó a cuatro años de los hechos, en circunstancias que la carretera en la cual ocurrió ya no existía, y su cálculo sobre la cantidad de agua filtrada parte sobre la base de un supuesto que determinó, sin contar con el diámetro interno de la tubería dañada, ni la cantidad de agua que circulaba por ella a la época de los hechos, lo que sin duda limitó el estudio realizado y torna su pronunciamiento en una apreciación que se aleja de la certeza requerida y de fundamentos plausibles, por lo que no resulta suficiente para dar mérito a sus conclusiones.

A mayor abundamiento, cabe tener presente que la sentencia Rol 422-2021, seguida ante este mismo tribunal, resolvió rechazar la demanda de indemnización de perjuicio presentada por la Compañía de Seguros Generales Continental S.A., por subrogación del seguro en contra de Aguas de Antofagasta S.A., por los daños que alegó habría experimentado Ruta del Loa Sociedad Concesionaria S.A. por la cañería de agua que habría producido el hundimiento de la carretera.

El referido fallo desestimó la concurrencia de dolo o culpa de Aguas Antofagasta y estableció que el hecho directo que ocasionó el accidente que originó el daño a la demandante, fue fruto de la negligencia de la concesionaria. Esta sentencia se encuentra firmada y ejecutoriada.

CUADRAGÉSIMO OCTAVO: Que, habiendo alegado la demandada falta de legitimación pasiva, y la excepción de no



Foja: 1

existir relación causa-efecto entre el hecho y los daños, se puede dar por establecido, de la prueba analizada de forma legal, que efectivamente la concesionaria no cumplió con las obligaciones legales, al demorarse en reparar la carretera, sin que en ese lapso, se adoptaran medidas de seguridad o de reparación del tramo afectado, por lo que corresponde acoger la excepción de falta de legitimación pasiva en dicha parte, como asimismo, la alegación de que la presunta negligencia que se le imputa a Aguas Antofagasta, no constituye la causa directa, inmediata y eficiente del daño, pues como se señaló, consta en autos que la causa directa del daño demandado se debió a la falta de señalética de advertencia del badén existente en la ruta de responsabilidad de la sociedad concesionaria, motivo por el cual la excepción de falta de causa-efecto entre el hecho y los daños deberá ser acogida.

CUADRAGÉSIMO NOVENO: Que, de lo señalado en los considerandos anteriores, la acción interpuesta no podrá prosperar, motivo por el cual la demanda deberá ser rechazada, en cuanto a la demandada Aguas Antofagasta S.A, resultando innecesario pronunciarse sobre las demás alegaciones y excepciones formuladas por dicho demandado.

Respecto del Fisco de Chile

QUINCUGÉSIMO: Que, habiendo el Fisco de Chile alegado falta de legitimación pasiva, previo a resolver el fondo de la acción deducida a su respecto, necesario resulta analizar si en la especie el Fisco de Chile carece de legitimación pasiva.

QUINCUGÉSIMO PRIMERO: Que, al respecto tal como se ha referido previamente, el artículo 35 del Decreto 900 del



Foja: 1

año 1996, que fija el texto, refundido, coordinado y sistematizado del M.O.P. N° 164, Ley de Concesiones de Obras Públicas prescribe que "El concesionario responderá de los daños, de cualquier naturaleza, que con motivo de la ejecución de la obra o de la explotación de la misma ocasionaren a terceros, a menos que sean exclusivamente imputables a medidas impuestas por el Ministerio de Obras Públicas, después de haber sido adjudicado el contrato."

Misma responsabilidad que se le atribuye a la concesionaria en el artículo 62 N°2 del reglamento de la Ley de Concesiones, D.S N° 956 del Ministerio de Obras Públicas.

QUINCUAGÉSIMO SEGUNDO: Que, de lo referido precedentemente se puede concluir que por expresa disposición del artículo 35 del Decreto 900 del año 1996, que fija el texto, refundido, coordinado y sistematizado del M.O.P. N° 164, Ley de Concesiones de Obras Públicas, el Fisco de Chile (Ministerio de Obras Públicas) queda excluido de toda responsabilidad por daños ocasionados a terceros con motivo de la ejecución y explotación de la concesión, y no existiendo medidas impuestas por el Ministerio de Obras Públicas a la Concesionaria de las que se derive algún perjuicio a terceros, se establece que el demandado Fisco de Chile, carece de legitimación pasiva, resultando por tanto, del todo inoficioso pronunciarse sobre el fondo de la acción deducida a su respecto, así como pronunciarse de las demás excepciones y alegaciones opuestas por este, en consecuencia se rechazará la demanda de perjuicios deducida en su contra.

QUINCUAGÉSIMO TERCERO: Que, así las cosas, en cuanto a la naturaleza y monto de los daños, la parte demandante,



Foja: 1

solicitó daño emergente la suma de \$19.846.338.-, la suma de \$187.200.000.- por lucro cesante, y finalmente a título moral la suma de \$600.000.000.-, que se analizan a continuación.

QUINCUAGÉSIMO CUARTO: Que la parte demandante ha solicitado a título de daño emergente la suma de \$19.846.338.- proveniente de todos los gastos realizados en función de su recuperación, así como pagos realizados a Milenka Villegas y Víctor Callejas para usar en su tratamientos y recuperación, gastos kinésicos, insumos, alimentos especiales, accesorios especiales, pagos de programas médicos SOAP, defensas judiciales y peritos, así como gastos de atención psicológica con la profesional doña Verónica Alvarado Castro.

Al respecto, constan en el proceso los siguientes documentos: a folio 160 numeral 30, Boletas emitidas por el Hospital Carlos Cisternas de Calama a nombre de Bryan Rowe Fabian con firma y timbre de recaudador número 952683 del 29 de mayo del 2020 (\$154.372), 934278 10 de enero del 2020 (\$1100), 927791 de 04 de diciembre del 2019(\$1280), 0927116 de 02 de diciembre del 2019, (\$2740), 0923097 del 13 de mayo del 2019(\$1750). A su vez a folio 160 numeral 46 y 47, boleta 929094 del 11 de diciembre 2019 (\$32.493), boleta 962049 del 26 de octubre del 2020 (\$200.000.- transferencia del 15 octubre 2020); boleta 929095 del 11 diciembre 2019 (\$93.843), boleta 929093 del 11 diciembre 2019 (\$23.664). Y finalmente a folio 160 numeral 44; 2 comprobante de trasferencias realizas por el demandante a la cuenta del hospital Carlos Cisternas de Calama, de fecha 23 de noviembre de 2020 (\$200.000); y otra de fecha 08 de septiembre de 2020 (\$300.000).

De los documentos descritos, es posible tener por



Foja: 1

acreditado que el demandante tuvo que desembolsar las sumas de dineros ya señaladas, por conceptos de gastos de prestaciones médicas, exámenes, insumos, medicamentos, y otros asociados a las cirugías a lo que tuvo que someterse para recuperarse de las lesiones sufridas por el accidente producido por la negligencia de la sociedad concesionaria demandada, suma que asciende a un total de \$ 1.011.396.-.

Que respecto a los gastos que reclama por los honorarios de defensa en el juicio penal llevado por el Ministerio Público en su contra, así como el dinero desembolsado por pago de peritos que emitieron informes para el mismo juicio, se evidencia del fallo de dicho proceso, acompañado por el mismo demandante a folio 159 numeral 3, que en el Ministerio Público no fue condenado en costas por considerarse que tuvo motivos plausibles para litigar.

Por lo demás, la decisión del ejercicio de la acción penal es resorte exclusivo del ente persecutor, de tal forma que la formalización, acusación y posterior juicio oral que debió enfrentar el Sr. Rowe, no dependieron de Ruta del Loa Sociedad Concesionaria.

En consecuencia, no existe fundamento para sostener que los gastos incurridos para enfrentar el señalado juicio deban ser pagado por Ruta del Loa Sociedad Concesionaria S.A., por lo que deberá rechazarse los montos alegados por dicho concepto.

Ahora bien, respecto a los pagos que alega ha realizado a dos de los lesionados en el mismo accidente, Milenka Villegas y Víctor Callejas para usar en sus tratamientos y recuperación, se trata de un gasto improcedente



Foja: 1

de aceptar como daño emergente, por cuanto su decisión de realizar dichos pagos corresponde a una mera liberalidad y no a una obligación de pago de la que haya sido responsable legalmente, correspondiendo además a gastos sufridos por terceros ajenos a este juicio.

Por todo lo anterior se concederá por concepto de daño emergente únicamente la suma antes mencionada por \$1.011.396.-.

QUINCUGÉSIMO QUINTO: Que el demandante a título de lucro cesante solicitó la suma exorbitante de \$187.200.000.-, correspondiente a lo que dejó de percibir a causa de la discapacidad física del 17,20% con la que quedo a raíz del accidente, por 468 meses, en atención a la cantidad de años restantes para que el demandante cumpla 65 años de edad, estimando una ganancia pérdida equivalente a \$400.000.-, por cada mes transcurrido.

Al respecto, debe señalarse que el lucro cesante es la pérdida efectiva de una ganancia cierta, o como lo conceptualiza el autor Pablo Rodríguez Grez, corresponde a la utilidad, provecho o beneficio económico que una persona deja de obtener como consecuencia del hecho ilícito (Rodríguez Grez, Pablo. Responsabilidad Extracontractual, Ed. 2004, p. 291.).

Así, para que surja la obligación de indemnizar el lucro cesante, es necesario que el demandante sea capaz de acreditarlo, cuestión que no ha ocurrido en la especie, pues si bien acompaña certificado de discapacidad física a raíz de las lesiones del accidente, no justifica ni acredita a razón de que base de cálculo aplica una suma de \$400.000.-



Foja: 1

mensuales, ni mucho menos acredita de que forma la discapacidad física de un 17, 20% podría disminuir o afectar las remuneraciones que pudiera percibir en un futuro incierto como lo sería el restante hasta cumplir los 65 años de edad.

Asimismo, el documento en cuestión no entrega mayores antecedentes que permitan a este Tribunal realizar el examen de razonabilidad y probabilidad cierta de ocurrencia que se exige al respecto. En consecuencia, corresponde rechazar la partida del lucro cesante.

QUINCUAGÉSIMO SEXTO: Finalmente, el demandante ha solicitado la suma de \$600.000.000.-, por concepto de daño moral, basado en los dolores físicos propios de esos eventos, los derivados de las intervenciones quirúrgicas a las que debió ser sometido, de periodos con sesiones kinésicas, así como aquellas aflicciones psicológicas derivadas de la imposibilidad de realizar con normalidad sus tareas en la vida cotidiana, como caminar, correr, bailar, la necesidad de usar plantillas especiales para nivelar sus pies.

Además, alude durante un tiempo haber sido acosado en forma injusta y amenazado por la muerte de su amigo que viajaba en el vehículo con él, y del desgaste emocional de un juicio penal en su contra que no sólo implicó el alto gasto de una defensa judicial, sino que además el pago de peritajes de expertos para lograr determinar que la causa basal del accidente no era de su responsabilidad.

QUINCUAGÉSIMO SÉPTIMO: Al respecto es menester señalar que en el daño moral no se lesiona el patrimonio, sino que consiste en el dolor, pesar o molestia que sufre una persona en su sensibilidad física o en sus sentimientos,



Foja: 1

creencias o afectos, sin perjuicio que frecuentemente el daño moral importa a la vez un daño patrimonial.

Hoy en día se concibe el daño moral del modo más amplio posible, incluyendo todo daño a la persona en sí misma -física o psíquica-, como todo atentado contra sus intereses extrapatrimoniales. De esta forma se comprende en el daño moral el atentado a los derechos de la persona, a su salud, a su estética, esfera de intimidad, libertad, honor o sentimientos de afección.

Este tipo de daño es claramente indemnizable en materia de responsabilidad extracontractual, desde que el artículo 2329 del Código Civil, establece que todo daño que pueda imputarse a malicia o negligencia de otra persona, debe ser reparado por ésta. Y en todo caso, debe ser probado por quien lo solicita.

QUINCUGÉSIMO OCTAVO: Que, por afectar a bienes extrapatrimoniales o inmateriales, y por lo mismo, no apreciables en dinero, la indemnización no hace desaparecer el daño ni tampoco lo compensa en términos de poner a la víctima en una situación equivalente a la que tenía antes de producirse éste. Por esto, ella busca entregar una satisfacción de reemplazo, y su monto es entregado a la regulación prudencial y equitativa del sentenciador y sobre la base de los antecedentes del proceso.

Que en virtud del mérito de autos y la prueba rendida, se acreditó que el demandante efectivamente sufrió un accidente debido al actuar negligente de la sociedad concesionaria demandada. Acreditado este punto, es posible concluir que debido a la colisión sufrida existe primeramente



Foja: 1

una afectación en la esfera psicológica, producida por la normal alteración en la vida de una persona que provoca el ser víctima de un accidente vehicular y que provocó daños de consideración en el vehículo que conducía, y que afecta de manera transversal - no cuantificable- en los distintos aspectos de la vida del actor.

Que, como se dijo, el demandante solicitó indemnización por daño moral la suma ascendente a \$600.000.000.-, el que funda en los argumentos ya mencionados en el considerando cuadragésimo sexto.

Para acreditar el daño extrapatrimonial que se invoca, acompañó a folio 161 numeral 53, informe psicológico emitido por la psicólogo doña Verónica Alvarado Castro, Perito Judicial quien compareció en autos como testigo reconociendo y ratificando dichos informes; los cuales dan cuenta que el demandante han tenido que realizar tratamiento psicológico y en donde se señala que *"es posible concluir que don BRYAN ROWE FABÍAN, sí posee un daño moral y emocional (Trastorno Adaptativo depresivo reactivo), patología psicológica de naturaleza reactiva que se le genera a consecuencia de las secuelas físicas que presenta a consecuencia del accidente, siendo diagnosticado con un 20% de discapacidad en cuanto a su movilidad (fractura contenida de la pelvis derecha). Así como también, se le genera una gran afectación emocional, pues además de tener que vivir el dolor de perder a su ser querido en el accidente (mejor amigo), fue imputado por el delito de cuasi delito de homicidio y lesiones graves, a consecuencia del accidente vehicular, donde el ministerio público lo investigó por presumir que era el responsable de haber*



Foja: 1

generado el accidente vehicular de fecha 22 de septiembre del 2019. ...Por consiguiente, la situación antes descrita, ha generado que el evaluado presente un estado de sufrimiento subjetivo crónico e intenso lo cual afectó su equilibrio psicológico preexistente al evento que genera la actual demanda".

QUINCUGÉSIMO NOVENO: De igual forma en la especie, la sentencia emanada del Juzgado Oral en lo Penal de Antofagasta que consta en el numeral 3 del primer otrosí de la demanda, estableció que producto de las lesiones graves causadas por el demandado del presente juicio, el demandante resultó con politraumatismo, fractura de pelvis/fémur derecho contenida, de carácter grave.

Por su parte, la carpeta de investigación ya reseñada previamente, contiene el Dato de Atención de Urgencia N°1909220178, de fecha 22 de septiembre de 2019, en el cual se consigna que Bryan Rowe resultó politraumatizado, con observación de fractura pelvis/femur derecha, misma que se encontraba contenida.

Aquellas lesiones provocadas a raíz del ilícito de autos, constituyen un atentado a la integridad física del actor, y claramente le ocasiona un daño moral que debe ser indemnizado.

SEXAGÉSIMO: Por otro lado se desprende del informe emitido por el Kinesiólogo Pedro Barraza Plaza, acompañado a folio 291, una larga lista de actividades y funciones, que no puede desarrollar el demandante, sin encontrarse recuperado en su totalidad de las lesiones graves causadas por los hechos acontecidos en septiembre del 2019, indicando que las personas



Foja: 1

que caen dentro del rango de su discapacidad, tienen dolor o rigidez moderada y en examen físico, detecta puntos dolorosos articulares, manifestaciones a distancia en los dermatómos o miótómos correspondientes, con limitaciones de la movilidad en más de un arco de movimiento, actitud antiálgica, fuerzas musculares conservadas y clínicamente sin alteración neurológica. Refiriendo que las imágenes muestran cambios anatómicos evidentes y que en lo terapéutico, requieren medicamentos analgésicos, relajantes musculares y rehabilitación.

A su vez dicho informe señala que, la capacidad de esfuerzo es reducida, con transporte de pesos limitado, pero que la autonomía es completa. De igual forma menciona que a nivel de cadera, muslo y rodilla, además del alineamiento mecánico corporal alterado producido por el acortamiento de la extremidad, implicará indefectiblemente mayor desgaste degenerativo en las articulaciones mencionadas contralaterales (lado contrario), por descarga asimétrica de peso, lo que generará en el futuro mediato artrosis tempranas de estas articulaciones, según toda la evidencia clínica existente hasta esta fecha.

Y agrega que estaría presente la necesidad de cirugía para retirar tornillos de bloqueo, sumado a requerir rehabilitación con fisioterapia avanzada, para mejorar en algunos grados el dolor crónico persistente, lo que convierten a estas secuelas en inhabilidad de tipo permanente, con necesidad de analgesia constante, fisioterapéutica o medicamentos, todo lo que evidentemente causa igualmente aflicciones psicológicas.



Foja: 1

SEXAGÉSIMO PRIMERO: A diferencia de lo que ocurre con los daños patrimoniales, los daños morales no pueden ser objeto de reparación, ya que la indemnización no permite a la víctima volver al estado de las cosas anterior al delito, sin embargo el derecho debe restituir, dentro de lo razonable, el orden alterado por el hecho doloso del demandado, de modo que la función de la indemnización es más bien compensatoria, vale decir, no pretende restablecer el estado de las cosas anteriores al daño, sino que permitir ciertas ventajas que satisfagan su pretensión legítima de justicia y la compensen por el mal recibido.

Por esto, ella busca entregar una satisfacción de reemplazo, y su monto es entregado a la regulación prudencial y equitativa del sentenciador y sobre la base de los antecedentes del proceso; regulándose en este caso en la suma de \$60.000.000, cantidad que se estima adecuada atendida la naturaleza de los perjuicios producidos.

SEXAGÉSIMO SEGUNDO: Que, habiéndose acreditado los presupuestos de la acción intentada, se dará lugar a la demanda en contra de Ruta Del Loa Sociedad Concesionaria S.A, por los montos que se señalarán en la parte resolutive.

SEXAGÉSIMO TERCERO: Que, en cuanto a los reajustes e intereses, debe estarse a lo que se dirá en la parte resolutive del presente fallo.

SEXAGÉSIMO CUARTO: Que el resto de la prueba no analizada pormenorizadamente, en nada altera lo razonado.

Y VISTO además lo dispuesto en los artículos 1698, 1713, 2314 y siguientes del Código Civil; artículos 23 y 35 del D.S.900, Ley de Concesiones de Obras Pública, Art. 62 del



Foja: 1

Reglamento de la Ley de Concesiones de Obras Públicas; 144, 160, 170, 384 y 426 del Código de Procedimiento Civil; **se declara:**

I. Que se **rechaza** la objeción de documentos alegada por la demandada Aguas Antofagasta S.A en su presentación de folio 28.

II. Que se **rechaza** la objeción de documentos alegada por la demandante en su presentación de folio 103.

III.- Que se **acogen** las tachas alegadas a folio [14 E], respecto del testigo Jorge Andrés Avilés Bannura.

IV. Que se **acogen**, las tachas alegadas en contra de los testigos Cristián Jiménez Paredes, Ricardo Mundaca Alfaro y Alex Manuel Bañados Valenzuela, a folio 196.

IV. Que, se **rechaza** la demanda interpuesta por Bryan Oxman Rowe Fabián, en contra de Aguas Antofagasta S.A.

V. Que, se **rechaza** la demanda interpuesta por Bryan Oxman Rowe Fabián, en contra del Fisco de Chile.

VI.- Que, se **acoge** la demanda interpuesta por Bryan Oxman Rowe Fabián en contra de Ruta Del Loa Sociedad Concesionaria S.A, solo en cuanto, se condena a la demandada a pagar al demandante la suma de \$1.011.396.- a título de daño emergente, y la suma de \$60.000.000.-, a título de daño moral.

Se, rechaza la partida solicitada por lucro cesante.

VII.- Que, la sumas antes referidas se reajustarán de conformidad a la variación del Índice de Precios al Consumidor entre la fecha de la dictación de esta sentencia y su pago efectivo, y devengará intereses corrientes para operaciones no reajustables desde que la presente sentencia se encuentre ejecutoriada.



C-2311-2022

Foja: 1

VIII.- Que cada parte pagará sus costas.

Regístrese, Notifíquese y Archívese en su oportunidad.

Rol N°2311-2022

Dictada por doña **Eva Curia Castro**. Jueza Subrogante.

CERTIFICO: Que, con esta fecha se dio cumplimiento a lo dispuesto en el inciso final del artículo 162 del Código de Procedimiento Civil. Antofagasta, treinta y uno de mayo 2024.-



Este documento tiene firma electrónica
y su original puede ser validado en
<http://verificadoc.pjud.cl>

Código: YTKQXNVMHGX

