

Santiago, quince de julio de dos mil veinte.

**Vistos y considerando:**

**Primero:** Que, en estos autos Rol N° 24.390-2020 sobre indemnización de perjuicios por falta de servicio, se ha ordenado dar cuenta, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 782 del Código de Procedimiento Civil, del recurso de casación en el fondo deducido por la demandada, Municipalidad de Talcahuano, en contra de la sentencia dictada por la Corte de Apelaciones de Concepción que confirma, sin costas, la de primera instancia que hizo lugar a la demanda, condenando a la recurrente a pagar al actor una indemnización de \$18.000.000.- por el daño moral ocasionado a raíz de las lesiones sufridas en el accidente de autos.

**Segundo:** Que la demandada acusa que la sentencia transgrede los artículos 6 y 7 de la Constitución Política de la República; 1° de la Ley N°18.059 que asigna atribuciones al Ministerio de Transportes en cuanto organismo rector nacional del tránsito; 3° letra d), 4° letra f), 5° letra c), todos de la Ley N°18.695 Orgánica Constitucional de Municipalidades; 75, 107, 113, 114, 118, 169 y 185 de la Ley N°18.290 del Tránsito; 5°, 6°, 7° y 10 del D.S. N°80/2004 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; y artículos 19 al 24 del Código Civil.

Sostiene que en cuanto a la prohibición de tránsito por Avenida El Pescador, el fallo ha configurado la falta



de servicio que se le imputa a la demandada, en el considerando décimo séptimo, luego de realizar un análisis de la normativa que de acuerdo al tribunal constituyen las decisoria de la litis, señalando que las municipalidades tienen una serie de facultades en materia de tránsito, por lo cual no son meras operarias de las directrices dictadas por el Ministerio Transporte, sino que gozan de autonomía en la dictación de normas que organicen el tránsito en las vías públicas de la comuna, siendo una manifestación de ello el Decreto Alcaldicio N°1722/2017 que prohibió el tránsito de vehículos de carga por la Avenida el Pescador.

Añade que la sentencia concluye que la omisión de no haber adoptado esa misma prohibición respecto de los vehículos como el siniestrado (buses de pasajeros) teniendo la obligación legal a la época del accidente, esto es, al 30 de octubre de 2013, configura la falta de servicio por omisión de su deber legal de actuar.

Asevera el recurrente que la Ley N°18.059, en su artículo 1°, dispone que es el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones es el organismo normativo nacional encargado de proponer políticas en materia de tránsito por calles y caminos y demás vías públicas o abiertas al uso público y de coordinar, evaluar y controlar su cumplimiento, por lo que a la luz de esta disposición aparece claro que quien tiene la obligación es el referido Ministerio y no la Municipalidad.



Concordante con lo anterior, aduce que el artículo 118 de la Ley de Tránsito indica que el Ministerio de Transportes podrá prohibir por causa justificada la circulación de todo vehículo o tipos específicos de éstos por determinadas vías públicas, facultad que será ejercida de oficio o a petición de las Municipalidades o de la Dirección de Vialidad, según corresponda. Explica que de esta disposición aparece claramente que la Municipalidad sólo puede solicitar al Ministerio respectivo, la prohibición del tránsito de un vehículo motorizado lo que no puede hacer la autoridad edilicia de oficio.

En lo que respecta al Decreto Alcaldicio N°1722, la Constitución Política de la República consagra el principio de legalidad, en cuya virtud debe actuar conforme a una habilitación previa, por lo que debe concluirse, por un lado, que la Municipalidad no tenía la obligación de determinar qué vehículos debían circular por determinada vía, no existiendo ninguna comunicación del Ministerio de Transportes en este sentido y, por otro, que aun cuando haya dictado un acto administrativo como el decreto Alcaldicio señalado, éste no puede constituir una manifestación de la obligación legal que se le imputa a la demandada, ya que no tenía facultad para ello, sin que la legalidad de dicho acto sea materia de la presente causa.

En cuanto a la contratación del bus, indica que la sentencia estableció que su parte desatendió completamente



el mandato general de seguridad que impone la Ley General de Educación, al no incorporar al Protocolo de Arriendo de Vehículos, variables respecto de la seguridad sobre todo algo tan básico como los cinturones de seguridad. Sin embargo, alega que esta afirmación constituye un error pues su representada, procedió a la contratación del bus por el sistema de la Ley N°19.886, haciendo presente que en este caso, utilizó la licitación privada o contratación directa por no superar la contratación las 100 UTM, encontrándose las características y sus autorizaciones previamente registradas en el proceso de compra, entre ellas, su certificado de revisión técnica, el seguro obligatorio y la copia de servicios de transporte privado remunerado de pasajeros, constancia de autorización número 059589 Región VIII, con vencimiento el 31 de mayo de 2017 y la copia de la hoja de vida de conductor. Afirma entonces, que el contrato cumplía con todos los requisito legales e incluso contaba con la autorización de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes, por lo cual se encontraba autorizado para prestar el servicio, por la autoridad sectorial pertinente, la cual no le había restringido el uso de ningún tipo de vías de la ciudad por lo que podía circular por cualquier vía, por lo que en ese sentido, no puede imputársele responsabilidad a la Municipalidad por haber contratado el respectivo vehículo motorizado.



Agrega que en cuanto a la utilización de la vía, hace presente que el traslado de los niños se hizo para la conmemoración del día nacional del Brigadista Escolar, organizado por Carabineros de Chile, en el marco de la integración comunitaria, constando de un documento denominado Orden de Servicio N°10 de 22 de octubre del año 2013, emanada de la referida institución, que se había nombrado un funcionario que debía constituirse en el establecimiento educacional a las 8:30 con la finalidad de que su traslado fuese en forma conjunta con la Brigada Escolar, respecto de lo cual hace presente los artículos 103 y 185 de la Ley de Tránsito para sostener que existiendo un Carabinero encargado de la coordinación con el establecimiento, quien en razón de las competencias que determina la ley, debió a lo menos señalar la ruta del descenso.

Finalmente, destaca el recurrente que la Municipalidad no tenía el deber de supervisar el trayecto seguido por el bus ni de señalar informando sobre las particularidades de la vía, afirmando que la responsabilidad en el accidente fue completamente del conductor del bus, cuya contratación se realizó conforme a la ley, circunstancias que demuestran que no incurrió en la falta de servicio de que se le ha hecho responsable.



**Tercero:** Que, en orden a analizar las mencionadas causales, se hace necesario consignar que se tuvieron por probados los siguientes hechos:

1) El 21 de octubre de 2013, mediante Ordinario N° 192, el Director del establecimiento educacional "Villa Centinela Sur", don Ulises Esparza, solicitó al Departamento de Administración de Educación Municipal de la Municipalidad, autorización y gestión para la contratación de un bus para traslado 41 personas (40 alumnos y un profesor) quienes participarían en un desfile de la brigada de tránsito a realizarse el día 30 de octubre del mismo año a las 11 horas. El traslado que debía efectuarse aquel día consistía en un recorrido ida y vuelta desde el establecimiento Escuela Villa Centinela Sur hacia calle Desiderio García a la altura del complejo Huachipato, sector Higueras.

2) El 29 de octubre de 2013, en razón del informe de disponibilidad financiera N° 2247 emanado de la departamento de finanzas del DAEM de la Municipalidad, se dictó la resolución exenta N° 2090 por la cual, tratándose de una contratación cuyo costo de evaluación era desproporcionado frente al valor de compra, siendo ésta inferior a 100 UTM, se adjudicó la contratación por trato (sic) directo a través del sistema de información Mercado Público al proveedor de Transportes Barría S.A., por la suma de \$50.000.-



3) El mismo día se emitió la orden de compra N° 23612247-SE13 a nombre de Transportes Barría S.A. por el monto de \$50.000.-, por el producto servicios de autobuses contratados y bajo las especificaciones para el proveedor "Servicio traslado alumnos Escuela Centinela desfile brigadas de tránsito desde establecimiento hasta complejo deportivo Huachipato".

4) El día 30 de octubre de 2013 Transportes Barría S.A. emitió una "cotización" dirigida al DAEM de la Municipalidad, para un viaje de la misma fecha antes indicada, para el "traslado de alumnos desde Escuela Villa Centinela hasta Complejo Deportes Huachipato", todo ello por un total ascendiente a \$50.000.-

5) En lo que respecta a los detalles del vehículo contratado y su conductor, el vehículo empleado fue un bus, marca Mercedes Benz, año 1999, que figura inscrito a nombre de Transportes Barría S.A., Rut 76.107.302. Dicho vehículo, a la época del accidente, tenía su revisión técnica vigente hasta el 12 de enero de 2014, con su estado mecánico aprobado en todos los rubros correspondientes, en virtud de certificado emitido por Revisiones Bio-Bío. Además, según comprobante de permiso de circulación 99602472, emanado de la Municipalidad de Hualpén, el vehículo antes dicho contaba con dicho permiso pagado el 31 de mayo de 2013. Por otra parte, el aludido móvil contaba con el Seguro Obligatorio de Accidentes Personales, según Póliza



20438230-1 de BCI Seguros. Finalmente, el bus estaba inscrito en el Servicio de Transporte Privado Remunerado de Pasajeros, según constancia de autorización N° 059589 emanada del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Subsecretaría de Transportes, el que fue otorgado a Transportes Barría S.A., representada por Adriel Barría Gómez, el 22 de febrero de 2012 y hasta el 31 de mayo de 2017. Las partes se encuentran contestes en que el mencionado bus no contaba con cinturones de seguridad en los asientos. En lo que respecta al conductor del vehículo el día del accidente, es también un hecho no controvertido por las partes que fue don Adriel Humberto Barría Gómez, quien al 11 de marzo de 2013, según certificado de Hoja de Vida del Conductor emanado del Servicio de Registro Civil e Identificación, figuraba con la licencia A1 otorgada el 15 de febrero de 1989 y sin antecedentes en la misma.

6) El día 30 de octubre de 2013, según el mérito de la prueba rendida en el proceso, especialmente los antecedentes que obran en la carpeta investigativa que llevó a cabo la Fiscalía Local de Talcahuano, el bus indicado en número precedente, conducido por don Adriel Barría Gómez, trasladaba a un grupo de alumnos y profesores de la Escuela Villa Centinela. Su recorrido comenzó en las dependencias del establecimiento indicado, para descender desde los cerros y dirigirse finalmente al sector Higueras de Talcahuano, optando por bajar al llano por la Avenida el





Pescador. Dicha vía, según los informes de la SIAT acompañado a estos autos, posee un trazado de concreto de 7.00 metros de ancho, una vía de pista lenta de 3,60 metros de ancho y una calzada total de 10,60 metros de ancho, siendo su sentido de tránsito bidireccional, con un largo de 1.500 metros con una bajada en recta de 600 metros y una inclinación entre 19% y 10°.

7) A las 10:30 horas aproximadamente del día ya indicado, en la Avenida el Pescador, más específicamente en los tramos 280.90 y 253.90 metros, el informe de Carabineros de Chile acompañado en la carpeta investigativa de la Fiscalía dio cuenta de lo siguiente "...el bus era conducido por el costado derecho de la calzada en dirección nororiente y a una velocidad no inferior a 40 km/h y, en esas condiciones, debido a la mala utilización del sistema de frenos al enfrentar la pendiente pronunciada, el conductor cristalizó dicho mecanismo, perdiendo el control del móvil lo que, sumado a la existencia en un lugar de una curva descendente hacia la derecha, Implicó que desviara su desplazamiento hacia nororiente, chocando el tercio anterior del lateral izquierdo del bus con la barrera de contención ubicada en el lugar. Acaecido aquello, producto del impacto, el bus continuó su desplazamiento desviando su trayectoria hacia el sur oriente, todo ello en un proceso de arrastre con la barrera de contención, perdiendo verticalidad y, finalmente, volcando en  $\frac{1}{4}$  de vuelta sobre



el lateral izquierdo de su estructura, prosiguiendo su desplazamiento en la misma dirección que llevaba en el proceso de arrastre, hasta detenerse”.

8) Según emana de la carpeta investigativa, a causa del accidente fallecieron en el lugar el conductor del bus Adriel Humberto Barria Gómez y la menor Scarlett López Carrillo. Además, cuarenta y seis pasajeros del móvil resultaron con heridas de diversa consideración, entre ellos, el entonces menor Pablo Adrián Gacitúa Jara, demandante en este proceso, quien sufrió diversas lesiones.

9) Según fue reconocido por la propia demandada, a la fecha del accidente, no existía una prohibición de tránsito por la Avenida el Pescador, así como alguna señalización que diferenciase qué vehículos podían usar la ruta y cuáles no.

10) Con fecha 01 de junio de 2017, la Municipalidad de Talcahuano emitió el Decreto Alcaldicio N° 1722 en el cual se prohibió el tránsito de vehículos de carga desde Los Cerros hacia el Plano de Talcahuano, en todo horario, por Avenida El Pescador.

**Cuarto:** Que, sobre la base de los antecedentes fácticos descritos y luego de dar cuenta en detalle de la existencia de diversos elementos que advertían sobre peligrosidad de la Avenida el Pescador y que ello estaba en conocimiento de la demandada a la fecha del accidente,



establece el fallo que la demandada tampoco contrarió la versión expuesta en la demanda en lo que respecta a los hechos propiamente tales, esto es, quiénes intervinieron, la ruta empleada y el accidente suscitado.\_

Luego el tribunal analizó las normas pertinentes relativas a las vías públicas y a las obligaciones que tienen los municipios en razón de su función, acudiendo a la Ley N°18.059, a la Ley N°18.290 concretamente a su artículo 3° que contempla que las Municipalidades dictarán normas específicas para regular el funcionamiento de los sistemas de tránsito de sus respectivas comunas, y a los artículos 94, 112, 117, 118, 146 a 148 y 172 los que permiten apreciar a los sentenciadores, que la ley ubica en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones la dirección en materia de política de tránsito empero, advierten, que la actividad de las Municipalidades no se encuentra petrificada en el particular, pues la ley le confiere iniciativa e incluso autonomía para la dictación de normas específicas para regular el funcionamiento de los sistemas de tránsito en sus comunas, y así de hecho en el proceso, se acompañó una clara manifestación de lo anterior, pues la demandada dictó el 1° de junio de 2017 el decreto Alcaldicio N°1722, en el que manifiestamente ejerció facultades propias de una institución que tiene imperio respecto de las normas del tránsito, ya que prohibió el mismo por Avenida El Pescador, referente a



vehículos de carga desde los cerros hacia el plano en todo horario.

Enseguida la sentencia tuvo presente la Ley General de Educación cuyo artículo 9° señala que la comunidad educativa es una agrupación de personas inspiradas en un propósito común, el cual es contribuir a la formación y al logro de aprendizaje de todos los alumnos con pleno desarrollo espiritual, ético, moral, afectivo intelectual artístico y físico; y en el mismo sentido el artículo 10 letra A de dicha legislación.

En síntesis de las normas transcritas, los jueces de la instancia coligieron que, en general, los alumnos son parte de actividades extra programáticas y tienen derecho a que se respete su integridad física y psíquica en el desempeño de las mismas y que respecto de dicho derecho, el ente edilicio es un garante, debiendo desplegar conductas apropiadas para su resguardo.

A continuación asentaron que según el mérito del proceso, a la época de los hechos, no existía prohibición respecto de los vehículos que podían transitar por la Avenida El Pescador, por el contrario la SEREMI de Transporte había autorizado a una empresa específica para que pudiese modificar su recorrido e incluir dicha calle en su ruta, no obstante que se demostró que la circulación de ciertos vehículos, a través de dicha avenida, fue objeto de



reparos por parte de Carabineros por la concurrencia de factores que podían conjugarse para causar accidentes.

Por último, establecieron con el mérito de la prueba rendida que el móvil que descendió por Avenida El Pescador el 30 de octubre de 2013, reunía similares características a aquellas que Carabineros de Chile estimó que podían posibilitar accidente, por lo que atendida la prerrogativa que tenía la Municipalidad para dictar normas en materia de tránsito, sumado a los derecho que tienen los alumnos de la comunidad educativa a fin que se respete su integridad física y psíquica en las actividades extraescolares, resulta evidente que la demandada debió establecer una limitación al tránsito de vehículos que trasladó a los alumnos, respecto de la Avenida El Pescador, ordenando de forma clara e imperativa que el descenso del móvil debía realizarse por otra vía que existe en los Cerros de Talcahuano, pues ésta se hallaba al tanto de los informes de Carabineros de Chile, por lo que sabía o no podía menos que saber que el peso de ciertos vehículos era un factor potencial para ocasionar un accidente, por lo que la Municipalidad debía haber evitado o minimizado dicho riesgo, lo que no hizo sino hasta el año 2017. Igualmente, el tribunal estableció que la Municipalidad demandada efectivamente dio preponderancia a factores administrativos y presupuestarios en la contratación del bus, en desmedro de otros de clara importancia como lo eran la seguridad



pues no dotó a los alumnos de un medio de transporte que les diera seguridad básica, al no contar con los cinturones de seguridad que los resguardaran de un eventual accidente.

Finalmente, analizó la existencia de los daños y su evaluación.

**Quinto:** Que, como se puede advertir, la alegación de la recurrente se funda en hechos diversos de los que se tuvieron por probados en la causa sin que haya invocado infracción alguna a las leyes reguladoras de la prueba.

**Sexto:** Que esta Corte ha señalado reiteradamente que para atacar los hechos probados, resulta indispensable que se haya alegado y demostrado que en la sentencia recurrida se ha incurrido en alguna infracción a dichas normas de juzgamiento, algo que en la especie no ha ocurrido, lo que constituye motivo suficiente para rechazar el arbitrio de nulidad sustancial.

**Séptimo:** Que con lo que se acaba de exponer en los motivos precedentes, sólo cabe concluir que el recurso de casación en el fondo incurre en manifiesta falta de fundamento, por lo que no podrá prosperar.

En conformidad, asimismo, con lo que disponen los artículos 764, 767, 768, 781 y 782 del Código de Procedimiento Civil, se declara que **se rechaza** el recurso de casación en el fondo interpuesto en lo principal de la presentación de fecha 30 de enero del año dos mil veinte, en contra de la sentencia dictada por la Corte de



Apelaciones de Concepción, de fecha trece de enero del mismo año.

Regístrese y devuélvase con sus agregados.

Redacción a cargo del Abogado Integrante señor Barra.

Rol N° 24.390-2020.

Pronunciado por la Tercera Sala de esta Corte Suprema integrada por los Ministros (a) Sr. Ricardo Blanco H., Sra. Andrea Muñoz S., y Sr. Mauricio Silva C., el Ministro Suplente Sr. Jorge Zepeda A., y el Abogado Integrante Sr. Antonio Barra R. No firma, no obstante haber concurrido al acuerdo de la causa, el Abogado Integrante Sr. Barra por estar ausente. Santiago, 15 de julio de 2020.



En Santiago, a quince de julio de dos mil veinte, se incluyó en el Estado Diario la resolución precedente.

