

NOMENCLATURA : 1. [40]Sentencia
JUZGADO : 3º Juzgado Civil de Santiago
CAUSA ROL : C-2257-2021
CARATULADO : COLLADO/EMPRESA TUR BUS SPA

Santiago, tres de Abril de dos mil veintitrés

VISTOS:

Con fecha 2 de marzo de 2021, folio 1, comparece don JAIME GATICA ILLANES, abogado, domiciliado en Huérfanos N° 1400, oficina 1206-A, Santiago, en representación convencional de don SEBASTIAN IGNACIO ESPINOZA HERRERA, chileno, soltero, estudiante, cedula de identidad 19.939.446-0, con domicilio en Thompson N° 822, comuna de Tal Tal, doña SARA MIPAL CORTES MARCOLETA, chilena, soltera, independiente, cedula de identidad 17.606.120-0, domiciliada en San Francisco N° 710 Antofagasta Norte, don SERGIO ARMANDO GUTIERREZ PEREZ, chileno, soltero, empleado, cedula de identidad 19.738.870-6, don MIGUEL ANGEL COLLADO QUINTEROS, chileno, casado, geólogo, cedula de identidad 16.893.238-9, domiciliado en Jaime Guzmán 4100 Edificio Palmas del Sur Antofagasta, KAMILA BEATRIZ VIDAL ORREGO, chilena, soltera, enfermera, cedula de identidad número 18.508.444-2, domiciliada en Avenida Luis Cruz Martínez N° 8056, comuna de Antofagasta, MACARENA ANDREA PURRAN QUIÑENAO; chilena, soltera, empleada, cédula de identidad número 19.224.092-1, domiciliada en calle Lullaillaco número 2551, comuna de Antofagasta, quien interpone demanda de indemnización de perjuicios, en juicio ordinario, en contra de la sociedad Empresa de Transportes Rurales SpA., Tur Bus, empresa del giro de su denominación, representada legalmente por don JOSE ANTONIO ERRANDONEA TERAN, ignora profesión u oficio, ambos con domicilio en Calle Jesús Diez Martínez



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

Código: ENXDXTBGCX

N°800, comuna de Estación Central, Santiago, por los fundamentos de hecho y derecho que expone.

Con fecha 19 de abril de 2021, a folio 10, se notificó la demanda en conformidad al artículo 44 del Código de Procedimiento Civil, mediante el representante legal de la demandada.

Con fecha 14 de junio de 2021, folio 19, la demandada contestó la demanda de autos.

Con fecha 17 de junio de 2021, folio 21, la demandante evacuó el trámite de la réplica.

Con fecha 30 de junio de 2021, folio 23, la demandada evacua el trámite de la dúplica.

Con fecha 12 de agosto de 2021, folio 30, tuvo lugar la audiencia de conciliación con la asistencia de ambas partes, sin que se arribara a la misma.

Con fecha 23 de agosto de 2021, folio 31, se recibió la causa a prueba, resolución notificada válidamente a ambas partes.

Con fecha 11 de noviembre de 2022, folio 132, se citó a las partes para oír sentencia.

CON LO RELACIONADO Y CONSIDERANDO:

PRIMERO: Que, con fecha 2 de marzo de 2021, folio 1, comparece don JAIME GATICA ILLANES, abogado, en representación de SARA MIPAL CORTES MARCOLETA, MIGUEL ANGEL COLLADO QUINTEROS, KAMILA BEATRIZ VIDAL ORREGO y MACARENA ANDREA PURRAN QUIÑENAO, todos ya individualizados, quien interpone demanda de indemnización de perjuicios, en juicio ordinario, en contra de la sociedad Empresa de Transportes Rurales SpA., Tur Bus, empresa del giro de su denominación, representada legalmente por don JOSE ANTONIO ERRANDONEA TERAN, también ya individualizados, por los fundamentos de hecho y derecho que expone.

Funda su pretensión en el hecho que el día 01 de diciembre de 2019, en circunstancias que sus representados viajaban en el interior del bus PPU FB PS 19-K, de propiedad de la empresa de Transportes



Rurales SPA, en adelante, Tur Bus; se desbarrancaron cerca de las 23.15 hrs. en la Cuesta Paposo, km 3, en la ruta que une Taltal con Antofagasta, Región de Antofagasta, Ruta B-710.

El bus ante sindicado, el que había salido del terminal de buses Cardenal Carlos Oviedo Cavada de Antofagasta con destino a Ovalle; cayó a un barranco cerca de las 22:45 horas, desde una altura de entre 30 y 40 metros.

El bus llevaba alrededor de 50 pasajeros, más auxiliar y choferes, falleciendo 21 personas a consecuencia del accidente, resultando 33 lesionados, entre ellos, sus representados, quienes resultaron, entre otras lesiones, con las siguientes:

- SEBASTIAN IGNACIO ESPINOZA HERRERA, Rut 19.939.446-0, quien resultó poli traumatizado; con fractura de humero izquierdo, con tutor externo; fractura de radio y fractura de metacarpo a la altura de radio; múltiples laceraciones en cara, tórax, y brazo izquierdo; lesiones de los tendones; lesiones en los ojos; fracturas dentarias; hematoma subgaleal derecho alto; sinusopatía maxilar; septum desviación leve foco mixta con espolón óseo; rabiomiolisis en evolución; cortes y cicatrices en la cara y brazo izquierdo y estrés post traumático.

Indica que esta victima debió ser sometida a hospitalización y operación quirúrgica por fracturas y fractura de muñeca neuropraxia radial postraumática.

- SARA MIPAL CORTES MARCOLETA, Rut 17.606.120-0, quien resulto con: herida corto contusa frontal izquierda; fractura húmero distal derecho; contusión izquierda mandibular; lesión permanente al manguito rotador brazo derecho, respecto de la cual tiene pendiente una cirugía; limitación de movimiento brazo derecho; cicatrices en brazos y rostro; mareos permanentes hasta el día de hoy por golpe en la cabeza, lado frontal izquierdo y estrés post traumático

-SERGIO ARMANDO GUTIERREZ PEREZ, Rut 19.738.870-6,



quien resultó con fractura de muñeca derecha; fractura expuesta de muñeca izquierda, operada con placa, pernos y tornillos; fractura de escapula; fractura de costilla izquierda; poli contuso; tec leve; con múltiples erosiones y escoriaciones; herida cortante en pabellón auricular derecho, cuero cabelludo y estrés post traumático; debiendo permanecer hospitalizado más de un mes en el Hospital regional de Antofagasta, donde debió ser intervenido en su mano izquierda, para ponerle una placa de titanio con 14 tornillos, para reconstruir tal extremidad. Estuvo enyesado y discapacitado por 2 meses más, y luego debió asistir a terapias por 3 meses más.

Agrega que con secuelas de dolor crónico y falta de fuerza y restricción de movimiento en sus extremidades superiores.

- MIGUEL ANGEL COLLADO QUINTEROS, Rut 16.893.238-9, quien resulto con trauma Abdominal Cerrado; perdida de trozo de piel-desforramiento en mano y nudillos.; trauma en gemelo izquierdo; contusión interna cadera izquierda; obstrucción de los conductos de la orina, (permaneció con sondas de drenaje); pielonefritis; incontinencia urinaria, problemas renales y estrés post traumático.

Señala que este lesionado debió ser hospitalizado en la Clínica La Portada, donde se le detectó como lesiones o efectos de los traumas, disfunción neuromuscular de vejiga y contusión abdominal.

- KAMILA VIDAL ORREGO, Rut 18.508.444-2, quien resultó con policontusiones; hematomas bilaterales en ambos muslos; herida cortante en antebrazo derecho; lesión en mucosa oral; seroma muslo bilateral; desgarró bilateral, tratado con electro estimulación y drenaje linfático; Deformidad en ambas piernas por golpe se generó “seroma de morel laballée” y estrés post traumático.

Agrega que su representada tiene pendiente cirugía abierta y drenaje de ambas piernas y, estuvo hospitalizada en la Clínica de Antofagasta, para luego permanecer en tratamientos desde la fecha del accidente.



MACARENA PURRAN QUIÑINAO, (25 años) Rut 19.224.092-1, quien resultó con lesiones graves internas graves región torácico abdominal; fracturas de costilla y desplazamiento de las mismas; trauma abdominal cerrado, policontusa ;Ganglios linfáticos inflamados en el abdomen a causa del cinturón de seguridad que requieren cirugía.; depresión y estrés post traumático.

Expone que, minutos antes del accidente, el auxiliar del bus les pidió a los pasajeros que hicieran uso de sus cinturones de seguridad porque estaban sin frenos y se iban a estrellar. Instantes después el bus tomó a alta velocidad la zona de curvas más cerradas de la cuesta en la ruta B-710 (que debe ser tomada a 30 kilómetros por hora) impactando con una barrera de cemento que no pudo detenerlo, se salió de la ruta, volcó y cayó al abismo, de más de 30 metros de profundidad.

La pesada máquina dio varias vueltas y terminó deteniéndose completamente invertida, comprimiendo el segundo piso del bus, donde viajaban la mayor parte de los pasajeros.

Refiere que La llegada de los servicios de emergencia se vio retardada debido a que se trata de una zona sin cobertura de celular, por lo que uno de los sobrevivientes caminó cerca de tres kilómetros para informar lo ocurrido y pedir auxilio.

Señala que, según los relatos de los sobrevivientes lesionados, el chofer del bus enfrentó la curva a exceso de velocidad, razón por la cual se habrían cortado los frenos, se perdió el control de la máquina y finalmente vino el desbarrancamiento y volcamiento a unos 30 metros de profundidad, resultando 21 personas fallecidas, y más de 30 lesionados, entre ellos, los demandantes ya individualizados.

Respecto al estatuto legal por el cual acciona, hace presente que entabla acción en contra de la demandada Empresa de Transportes Rurales Limitada en virtud de la responsabilidad extracontractual o aquiliana, con ocasión del daño extrapatrimonial (daño moral) que le



ocasionó a sus representados, conforme a lo dispone el artículo 2314 del Código Civil.

Especifica que la acción que se entabla se fundamenta en la calidad de la demandada de propietaria del bus causante del accidente de tránsito materia de la presente causa, por lo que sería responsable civil de los perjuicios ocasionados a sus mandantes en los términos del artículo 174 de la Ley de Tránsito N° 18.290, que prescribe, en lo pertinente que *“El conductor, el propietario del vehículo y el tenedor del mismo a cualquier título, a menos que éstos últimos acrediten que el vehículo fue usado contra su voluntad, son solidariamente responsables de los daños o perjuicios que se ocasionen con su uso, sin perjuicio de la responsabilidad de terceros de conformidad a la legislación vigente”*, cuyo es el caso de autos.

En efecto, sostiene que la empresa de Transportes Rurales Ltda., era la propietaria del vehículo placa patente única PPU FB PS 19-K, que conducía don Juan Adolfo Becerra Villanueva, rut 10.958.401-0, quien resultó fallecido al momento del accidente materia de autos, a una velocidad no razonable ni prudente y sin estar atento a las condiciones de tránsito; por lo que debe responder por los perjuicios causados.

En subsidio alega la responsabilidad de la demandada por hechos de sus dependientes, conforme lo dispone el artículo 2320 del Código Civil; entendiéndose que quienes actúan o deben actuar en una persona jurídica, sobre todo tratándose de responsabilidad extracontractual, son los dependientes de la misma.

En cuanto al daño moral causado a sus representados por el actuar de la demandada, indica que se desglosa de la siguiente forma, en atención los dolores, aflicciones, sufrimientos, preocupaciones y molestias sufridos por cada uno de ellos: Sebastián Ignacio Espinoza Herrera \$70.000; Sara Mipal Cortes Marcoleta \$60.000.000; Sergio Armando Gutiérrez Pérez \$70.000.000; Miguel Ángel Collado



Quinteros \$50.000.000; Kamila Beatriz Vidal Orrego \$60.000.000 y Macarena Andrea Purran Quiñenao \$ 50.000.000.

El total de lo solicitado por sus representados, por concepto de daño moral, asciende a la suma de \$ 360.000.000.

Respecto de los reajustes e intereses, indica que los demanda desde la fecha del accidente hasta el día del pago efectivo, o por el período que conforme a derecho el tribunal determine y por los montos que legalmente procedan.

En subsidio, demanda intereses desde la notificación de la demanda, o desde que el tribunal estime procedente conforme a derecho; todo ello con costas.

Subsidiariamente demanda el pago de las cantidades que el tribunal estime de justicia determinar.

Finalmente, solicita al tribunal declarar:

1.- Que la Empresa de Transportes Rurales SPA (o TUR BUS), en su condición de propietaria del bus placa patente PPU FBPS- 19, es responsable del pago de los perjuicios que sufrieron y están sufriendo cada una de las demandantes, por concepto daño moral.

2.- Que, como consecuencia de lo anterior, la Empresa de Transportes Rurales SPA (o TUR BUS), deberá pagar a los actores las sumas demandadas recién señaladas, por concepto de daño moral, o las sumas y por los conceptos que el tribunal estime de justicia y más conforme al mérito del proceso;

3.- Que las sumas que se ordenen pagar, deberán reajustarse según la variación experimentada por el índice de Precios al Consumidor, calculado entre la fecha en que ocurrieron los hechos objeto de esta demanda y la del pago efectivo, en el caso del daño moral, o del modo y entre las fechas que el tribunal determine.

4.- Que las sumas reajustadas deberán devengar intereses corrientes entre la fecha del accidente y la fecha del pago efectivo, o en la forma y entre las fechas que el tribunal fije.



5.- En subsidio de las peticiones anteriores, que se condene a la demandada, en la forma, por las declaraciones, montos, intereses, reajustes, períodos y forma de determinación, que el tribunal estime procedente en derecho, de acuerdo con el mérito de autos.

6.- Que se condene a la demandada al pago de las costas de la causa.

SEGUNDO: Que, con fecha 14 de junio de 2021, luego de ser rechazadas las excepciones dilatorias opuestas por su parte, la demandada, por medio de sus abogados don Luis Javier Sandoval Olivares y Mildred Barrientos Sepúlveda, contestó la demanda de autos, solicitando su rechazo en todas sus partes, en virtud de las consideraciones de hecho y de derecho que expone.

En primer lugar, refiere que controvierte en su totalidad las consideraciones de hecho expuestas por los demandantes, en lo que dice relación con la dinámica del accidente, su naturaleza y monto de los perjuicios reclamados.

Señala que conductor que conducía el vehículo se encontraba con su licencia al día, debidamente capacitado, y que además la máquina se encontraba en perfectas condiciones de uso y mantenimiento. El accidente tuvo lugar por causas que se desconocen y que actualmente se investigan por parte del Ministerio Público.

Indica que la ruta donde se produjo el accidente es un factor primordial a considerar, toda vez que el diseño vial donde ocurrieron los hechos, se trata de una pendiente continua con distinta graduación, siendo la mayor al final de la misma. Por otra parte, la ruta cuenta con una señalización confusa respecto de los límites de velocidad, para finalmente contar con una pista de emergencia que se encuentra mal emplazada y señalizada.

Lo anterior ha provocado otros hechos de esta misma naturaleza en dicha ruta. Son al menos 11 accidentes de tránsito los que se han producido en esta ruta que une a Antofagasta y Taltal, entre los años 2012 y 2019, a pesar de las exiguas medidas de protección que han



implementado las autoridades estatales.

Destaca que el conductor contaba con experiencia y calificación para conducir este tipo de vehículos, lo que acreditará en la etapa procesal correspondiente.

En este tipo de capacitaciones, al conductor no sólo se le explica en forma teórica los peligros y su forma de prevenirlos, sino que también se les instruye *in situ* en el manejo de este tipo de vehículos, con el fin que en un evento específico, pueda reaccionar de la mejor manera posible. Entre estas instrucciones, se encuentra la enseñanza de la utilización de los sistemas y dispositivos de seguridad del Bus, esto es, el sistema de frenos con los que cuenta, que incluyen no sólo el freno de pedal, sino que, además, cuentan con un freno retardador, freno de motor y freno Top Brake, los que están diseñados para evitar que se pierda el control del bus.

Expone que la parte mecánica del bus estaba en perfectas condiciones y con sus mantenciones al día.

Conforme a lo anterior, indica que su representada no tiene responsabilidad alguna en el accidente sufrido por los familiares de los demandantes, que acaeció por motivos que son absolutamente inimputables a su parte.

En concreto, indica que contraviene los hechos de la contraria y realiza las siguientes aseveraciones:

1. Contraviene la dinámica y circunstancias del accidente relatado en la demanda.
2. Contraviene que el accidente tuviera su origen en alguna acción u omisión por parte de Tur Bus.
3. Contraviene que su representada hay infringido las normas de la ley de tránsito.
4. Señala que el accidente del día 01 de diciembre de 2019, tuvo su origen en un hecho que no es imputable de forma alguna a su representada.
5. El bus placa patente FBPS-19 se encontraba en perfecto estado



con todas sus mantenciones al día.

6. Contraviene que el conductor haya conducido infringiendo las normas del tránsito.

7. Contraviene que el sistema de frenos haya provocado el accidente.

8. Contraviene que el accidente ocurrido el día 01 de diciembre de 2019, tuviera su origen en algún desperfecto técnico del vehículo conducido por el Sr. Becerra.

9. Señala que vehículo placa patente FBPS-19 contaba con toda su documentación al día, y se le habían practicado mantenciones preventivas periódicas con anterioridad al accidente.

10. El accidente relatado en autos consistió en un accidente de tránsito no imputable ni atribuible a nuestra mandante.

11. Al Sr. Becerra se le impartieron múltiples capacitaciones, inducciones y charlas de seguridad, se le informaron los riesgos asociados a sus labores y el modo adecuado de prevenirlos, además de haber aprobado un proceso de selección del más alto estándar a nivel nacional.

12. Controvierte expresamente que los perjuicios reclamados por los demandantes tengan su origen en un actuar culpable o negligente de nuestra representada.

13. Tur Bus no ha incurrido en ningún incumplimiento en lo que al deber de seguridad para con sus trabajadores respecta.

14. Controvierte expresamente el daño moral reclamado por los actores en su demanda, así mismo controvertimos que éste sea avaluado en la suma total de \$360.000.000.

En definitiva, refiere que controvierte absolutamente en todas sus partes la dinámica de los hechos expuestos por los demandantes en su demanda, así como los fundamentos de derecho en que se apoya, y los perjuicios reclamados a raíz del accidente.

En cuanto a excepciones, alegaciones o defensas, interpone las siguientes:



A- Alega el hecho de un tercero como causal eximente de responsabilidad.

Esta excepción la funda en el hecho de que su representada adoptó todas las medidas preventivas existentes y posibles, comprobando además que el conductor había realizado cada uno de sus descansos ese día, extendiéndose incluso por mayor tiempo que el exigido normativamente.

Agrega que su representada capacitó al conductor del vehículo, en forma reiterada, porque éste conocía y sabía utilizar todos y cada uno de los elementos y sistemas de seguridad con los que cuentan este tipo de buses, los que se encontraban en perfecto estado de funcionamiento.

El conductor conocía y fue instruido especialmente para la conducción en esta ruta, la que históricamente ha presentado una serie de accidentes de distinto tipo de gravedad, en razón de una serie de falencias viales que permiten la ocurrencia de este tipo de hechos.

B.- En subsidio, alega ausencia de Responsabilidad Infraccional.

Sostiene que la normativa citada por los actores (artículo 174 de la Ley de tránsito) es por completo inaplicable a su representada, toda vez que se trata de normas que refieren estrictamente al conductor del vehículo, y además, lo que se ha demandado es una eventual responsabilidad directa y no una responsabilidad solidaria en los términos que dispone dicha Ley.

Señala que, en el improbable caso que se determine una responsabilidad de su representada de conformidad a lo dispuesto en la ley 18.290, cabe señalar, que el conductor del bus de propiedad de su mandante, Sr. Juan Becerra, no ha vulnerado ningún precepto de la Ley de Tránsito N° 18.290, como para configurar dicha supuesta responsabilidad solidaria.

Indica que el artículo 169 de la Ley de Tránsito, parte de la premisa que exista una infracción del conductor del vehículo y que a consecuencia de ella se derive daño o perjuicio. En el caso *sub-lite*, es



posible advertir que ésta situación no se ha verificado, toda vez que el conductor del bus, no ha sido sancionado por ningún tribunal con competencia para aplicar sanciones derivadas de la normativa de tránsito; careciendo un tribunal civil de la competencia necesaria para referirse a tal infracción.

En estos autos no podría aplicarse la responsabilidad solidaria establecida en el artículo 174 de la ley del tránsito, toda vez que, en el líbello no se hace valer un antecedente legal (sentencia condenatoria) del cual pudiera nacer esa responsabilidad.

Al no existir ningún fallo judicial que declare la responsabilidad infraccional del conductor del bus de propiedad de su representada, el día del accidente reclamado en autos, no procede invocar la responsabilidad civil de ninguna especie respecto de su mandante. Menos aún la solidaridad pasiva.

C.- En subsidio, ausencia de los elementos constitutivos de la responsabilidad extracontractual.

Sostiene que la culpa contra legalidad es del todo inaplicable a su representada, toda vez que ella no ha infringido norma legal o reglamentaria alguna, siendo además del todo improcedente en estos autos la aplicación de la Ley 18.290 respecto de Tur Bus.

a) En cuanto al hecho, controvierte todas y cada una de las situaciones de hecho expuestas en la demanda; en cuanto a la Imputabilidad de los daños al deudor, debidos a su dolo o culpa, refiere que los hechos denunciados en la demanda, son absolutamente inimputables a su representada, ya que no ha existido ninguna conducta u omisión culpable o negligente que pudiera haber contribuido a la ocurrencia del accidente referido en autos respecto de la causalidad, sostiene que al no existir un hecho culposo, o negligente por parte de su representada, falta entonces el vínculo de causalidad necesario para configurar la responsabilidad extracontractual y; respecto al daño, indica que no le constan a su parte la entidad de los perjuicios reclamados por los demandantes por concepto de daño moral.



d.-_En cuanto a los perjuicios reclamados por los demandantes.

Señala que contraviene la existencia de todos y cada uno de los supuestos perjuicios reclamados por los actores en el texto de su demanda, por concepto de daño moral. Del mismo modo, controvertimos la totalidad de las sumas reclamadas, en su existencia, causa, identidad, origen y naturaleza o especie.

Indica que, considerar el pago de los montos demandados, en la forma reclamada, significaría una verdadera indemnización punitiva, lo que repugna nuestro sistema jurídico basado en la compensación del daño y la negación del enriquecimiento sin causa

E.- Sobre el daño moral reclamado

Precisa que Los demandantes reclaman el monto total de 360.000.000.- por concepto de daño moral, lo cual excede por completo nuestra realidad jurisprudencial y que derechamente desnaturaliza el fin propio de la reparación del daño moral. El fin reparatorio se sustituye por una posición ventajista y que no hace sino utilizarse como una fuente injustificada e ilegítima de lograr un lucro.

Refiere que, en el caso concreto, se reclama precisamente un monto exagerado por concepto de daño moral, basado en una intención de enriquecimiento injusto y en un falso concepto de daño moral.

Agrega que ni siquiera se explica cómo se alcanzaron las cifras respectivas para cada uno de los demandantes, por qué unos piden más y otros menos, simplemente evidenciando la elección de sumas totalmente en forma azarosa, y que por cierto, deberán acreditar no solo la existencia del daño moral, sino que también el monto, causas, origen, etc.

En consecuencia, concluye que no dándose en la especie las condiciones y requisitos para la procedencia de indemnización de perjuicios en favor de los demandantes, procede el rechazo de la demanda en todas sus partes, con costas.

Finalmente, respecto de los intereses y reajustes legales, en el caso improbable que se acogiera la demanda, controvierte la



procedencia de los mismos, toda vez que la eventual indemnización sólo será establecida mediante la sentencia del presente juicio, y por lo tanto con anterioridad a esa fecha estaremos frente a una obligación inexistente e indeterminada.

TERCERO: Que, con fecha 17 de junio de 2021, folio 21, el demandante evacúa el trámite de la réplica, dando por reproducidos todos los fundamentos de hecho y de derecho esgrimidos en la demanda

Agrega que los peritajes evacuados en la investigación penal RUC 1901300026-6, de la Fiscalía de Taltal, entre ellos el informe de Carabineros SIAT, informe del DITUC, y el informe del fabricante de la caja de cambios, dan cuenta de la precaria mantención de Turbus en la caja de transmisión, reparaciones artesanales y sin concurrir al servicio autorizado, reparaciones con piezas y repuestos no originales y hechizos, y graves falencias en el sistema de frenos de retardador.

Indica que, incluso días antes del accidente, se evidenciaba una deficiencia en el freno retardador auxiliar. Se determinó que el freno retardador había estado funcionando a un 30% de su eficiencia, por problemas de sobrecalentamiento del aceite, debido a deficiente mantención.

Luego analiza los diversos informe investigativos agregados a la carpeta Fiscal, y menciona, entre otros aspectos, que también se determinó como causa del accidente que el bus paso desde una marcha en directa (D) a una posición de neutro (N), mientras bajaba la cuesta, lo que tuvo como resultado el mayor descontrol de velocidad. Tal error de marcha se debió a falla del sistema de cambios por deficiente mantención, o por error del chofer, debido a falta de entrenamiento. De hecho, la SIAT determina que era la primera vez que el chofer tomaba un bus de 2 pisos con caja automática, por esa cuesta.

Destaca que las capacitaciones y entrenamiento del chofer no



fueron suficientes, sobre todo para hacerlo conducir un bus de 2 pisos cargado de pasajeros y por una cuesta fuerte como la de Paposo, con caja automática.

La SIAT determinó que era la primera vez que tomaba un bus de dos pisos por esa cuesta y con caja automática, de bajada, lo que es relevante para el sistema de enganche de marchas.

Todo lo anterior sin perjuicio del exceso de velocidad con que se enfrentó la cuesta, el uso excesivo de frenos que condujo a su cristalización, pérdida de eficiencia, y fallas del freno auxiliar retardador.

Respecto de lo peligroso del camino y los accidentes que han ocurrido en el mismo, precisa que si la demandada sabía que la cuesta era peligrosa y que habían sucedido varios accidentes antes, entonces debió ser más rigurosa con el control y entrenamiento de los choferes que ponía para bajar tal cuesta; lo cual no hizo, ya que para chofer era la primera vez que tomaba un bus de 2 pisos cargado con pasajeros y con caja automática

Expone que los informes periciales de la causa penal apuntan a la responsabilidad de la empresa Turbus como dueña del vehículo y empleadora del chofer y que basta con la lectura de la demanda para verificar que se demanda tanto por el hecho propio como por el hecho de sus dependientes, y por la responsabilidad vicaria que le asigna la ley del Tránsito, en su art. 174.

Sostiene que se estableció que durante la bajada de la cuesta Paposo, el bus quedó en cierto momento desenganchado, en posición de neutro, alcanzando una velocidad máxima de 152 Km/h, bajando la cuesta, según el análisis del Tacógrafo Digital .

El chofer transitaba exceso de velocidad (66 km/h sobre el límite de 40 km/h advertido), es decir transitaba a sobre un 50% más del límite establecido, al pasar por la señalética que indicaba velocidad máxima 40 km/h, previo a la pista de emergencia y mucho antes de



que el bus desbarrancara.

Se determinó que el chofer hizo caso omiso de la pista de emergencia a pesar de que antes de la misma había señalética de advertencia de tal pista, ubicada en el tramo en que el bus ya transitaba a exceso de velocidad (66 km/h sobre el límite de 40 km/h advertido), es decir transitaba a sobre un 50% más del límite establecido.

Agrega que no se logró determinar la procedencia de la caja de cambios, al no contar la empresa Turbus con esta información y la carencia de la placa identificadora a fin de tener la trazabilidad de ésta y que, en definitiva, se determinó técnicamente mediante diferentes diligencias investigativas y pruebas de laboratorio, que el participante, conducía el móvil a exceso de velocidad (66 km/hora) en zona restringida (40 km/hora) con una pendiente descendente de 9% la cual estaba ubicada en el kilómetro 5.6 de la citada vía, activando en emergencia el sistema de freno de servicio, originando con ello que disminuya la eficacia de éste debido a su uso excesivo y prolongado, perdiendo el control y maniobrabilidad del móvil, luego al pasar un segundo por alguna de las causas antes indicadas a marcha a Neutro "N" teniendo en consideración las RPM registradas 621 RPM, es decir, el bus se encontraba en relentí y la caja en neutro, continuando con su desplazamiento en la misma dirección que mantenía y al pasar por la señal vertical "pista de emergencia a 700 metros" emplazada en el kilómetro 4,9 mantenía una velocidad de 100 km/hora, luego al pasar por el ingreso a la pista de emergencia la cual permanecía en el kilómetro 4,2 conducía a una velocidad de 133 km/hora, acto seguido al pasar por la señal vertical de "40 km/hora" ubicada en el kilómetro 3,7 transitaba a una velocidad de 148 km/hora, para finalmente al ingresar a una curva hacia la derecha, continúa su trayectoria en forma tangencia; a su desplazamiento inicial, chocando con el fronto lateral izquierdo de la carrocería del móvil, labarrera de contención de



material hormigón emplazada en el sector, a una velocidad de 152 km/hora conforme al Sistema de Posicionamiento Global (GPS), para luego volcar, siendo ratificado lo anterior en base a lo señalado por el asesor en Física, quien determinó que en caso de descartar el accionamiento de los sistemas de freno y el roce con el aire, el móvil hubiese alcanzado los 190 km/h, generándose el accidente en el tránsito que se investiga por parte de esa Fiscalía.

En lo que dice relación con el quantum indemnizatorio, destaca que Los Tribunales de Justicia, como órganos del Estado tienen un rol social, puesto que es deber del Estado *promover el bien común, para lo cual debe contribuir a crear las condiciones sociales que permitan a todos y a cada uno de los integrantes de la comunidad nacional su mayor realización espiritual y material posible, con pleno respeto a los derechos y garantías que esta Constitución establece*”

Acompaña una tabla con diversos fallos en materia de indemnización de perjuicio, con sus montos y observaciones.

Finalmente, respecto de los reajustes e intereses demandados, sostiene que la demanda solicita intereses y reajustes desde la fecha del accidente hasta el día del pago efectivo, o por el período que conforme a derecho se determine y por los montos que legalmente procedan, por estimar que el deudor debe la indemnización desde la fecha del accidente o del daño que se pretende reparar, o al menos desde la fecha de la notificación de la demanda; todo ello conforme a jurisprudencia y doctrina que cita.

CUARTO: Que, con fecha 30 de junio de 2021, la demandada evacuo el trámite de la dúplica.

Señala que su representada no es parte en la causa penal investigada por la Fiscalía de Tal Tal, por lo que ignora el contenido de los peritajes a que hace alusión la contraria; sin perjuicio de lo cual destaca que tal investigación no se encuentra concluida, ni existe una sentencia firme y ejecutoriada en contra de su representada.



Reitera sus argumentaciones vertidas en el escrito de contestación y señala que la atribución de responsabilidad, al menos en esta sede, en ningún caso puede ser sustentada en una infracción a las normas del tránsito, como erradamente sostiene y reitera la contraria, toda vez que la responsabilidad solidaria establecida en el artículo 169 (174) de la Ley de Tránsito, tiene aplicación exclusivamente en un juicio con competencia infraccional o penal, y no así en un juicio civil ordinario de indemnización de perjuicios;

QUINTO: Que, con fecha 23 de agosto de 2021, folio 33, se recibió la causa a prueba, resolución debidamente notificada a las partes

SEXTO: Que, a fin de acreditar sus asertos el demandante acompañó en forma legal los siguientes antecedentes:

A folio 1:

1.- Certificado de inscripción y anotaciones vigentes en el Registro de Vehículos Motorizados respecto del vehículo P.P.U. FBPS-19, de propiedad de la Empresa de Transporte Rurales SPA (o Tur Bus), de fecha 17 de diciembre de 2019:

2.- Copia del parte policial de la Primera Comisaría de Taltal, número 922, que da cuenta del accidente ocurrido el día 01 de diciembre de 2019;

A folio 46:

3.- Copia de Informe de Revisión físico y técnico N°209, de vehículo PPU FBPS-19, elaborado por Carabineros de Chile, Prefectura Antofagasta, SEBV Antofagasta;

4.- Copia de Informe Técnico Pericial N°62-E-2019, elaborado por Carabineros de Chile, SIAT de Antofagasta; suscrito por el subcomisario don Ricardo Sepúlveda Marti;

5.- Copia de Informe ZF (Brasil), Evaluación de Transmisión ZF Ecomat2+, de fecha 27.01.2020 a 30.01.2020;

6.-Copia de Peritaje elaborado por el DICTUC, N°1551695, peritaje componentes mecánicos bus modelo MB 0500 RS



accidentado, de fecha 02.12.2020 , suscrito por don José Montecinos R y Felipe Bahamoneds Cid

7.- Copia de Informe técnico Pericial de la SIAT de Carabineros de Chile, Prefectura Antofagasta N°4, N° 70-A-2019;

8.- Copia de informe técnico pericial, elaborado por el perito judicial, ingeniero de transporte, don Paulo Lucchini Traverso;

A folio 47

9.-Anexos (PARTE 1) del Informe de la SIAT de Carabineros, informe N° 70-A-2019;

A folio 48:

10.- Anexos (PARTE 2) del Informe de la SIAT de Carabineros, informe N° 70-A-2019;

A folio 49:

11.- Set de 12 fotografías de doña Sara Cortes y las lesiones por ella sufridas a raíz de los hechos de autos;

12.- Set de 12 fotografías de don Sebastián Espinoza y las lesiones por él sufridas a raíz de los hechos e autos;

A folio 50:

13.- 6 informes psicológicos elaborados por el psicólogo Mauricio Ríos Carmona, respecto de cada una de las víctimas de autos;

A folio 51:

14.-Informe Kinesico, del Dr. Cristofer Garday, de fecha 24.02.2020, respecto de la demandante de autos, Doña Kamila Vidal;

15.- Solicitud de ecografía de partes blandas muslo derecho, de fecha 11.12.2019, respecto de la demandante de autos, doña Kamila Vidal.

16.- Dato de atención de urgencia del Hospital Regional de Antofagasta de fecha 12.12.2019, respecto de doña Kamila Vidal;

17.- Orden de tratamiento kinesico de la Clínica Antofagasta de fecha 15.01.2020, respecto de doña Kamila Vidal;

18.- Informe de Tac de Tórax, Abdomen y Pelvis, de fecha



03.12.2019, respecto de la demandante doña Macarena Purran;

19.- Informe de atención de urgencia de fecha 02.12.2019, respecto de la demandante doña Macarena Purran;

20.- Ecotomografía de fecha 02.01.2020, del Centro de Diagnóstico por imagen, respecto de la demandante doña Macarena Purran;

21 Dato de atención de urgencia de Hospital de Taltal, Servicio de Salud de Antofagasta, de fecha 02.12.2019, respecto de doña Macarena Purran;

22.- Dato de atención de urgencia, Hospital Regional de Antofagasta, de fecha 02.12.2019, respecto de la demandante doña Sara Cortes;

23.- Episodio de Hospitalización del Hospital Regional de Antofagasta de fecha de evolución 03.12.2019, respecto de la demandante doña Sara Cortes;

24.-Episodio de Hospitalización del Hospital Regional de Antofagasta de fecha de evolución 04.12.2019, del servicio de Traumatología, respecto de la demandante doña Sara Cortes;

25.- Episodio de Hospitalización del Hospital Regional de Antofagasta de fecha de evolución 05.12.2019, del servicio de Traumatología, respecto de la demandante doña Sara Cortes;

26.- Episodio de Hospitalización del Hospital Regional de Antofagasta de fecha de evolución 06.12.2019, del servicio de Traumatología, respecto de la demandante doña Sara Cortes;

27.- Episodio de Hospitalización del Hospital Regional de Antofagasta de fecha de evolución 09.12.2019, del servicio de Traumatología, respecto de la demandante doña Sara Cortes;

28.- Epicrisis de fecha 10.12.2019, del Servicio de Traumatología del Hospital Regional de Antofagasta respecto de la demandante doña Sara Cortes;

29.- Protocolo operatorio, de fecha 10.12.2019, del Servicio de Traumatología del Hospital Regional de Antofagasta, respecto de doña Sara Cortés;



30.- Presupuesto de clínica Antofagasta, de fecha 03.03.2020, respecto de doña Sara Cortés;

31.- Episodio Clínico del Hospital Regional de Antofagasta de fecha de evolución 13.12.2019, del Poli de Oftalmología adulto, respecto del demandante de autos don Sebastián Espinoza;

32.- Episodio Clínico del Hospital Regional de Antofagasta de fecha de evolución 30.12.2019, del Poli de Terapeuta ocupacional rehabilitación, respecto del demandante de autos don Sebastián Espinoza;

33.- Episodio Clínico del Hospital Regional de Antofagasta de fecha de evolución 24.01.2020, del Poli de Traumatología, respecto del demandante de autos don Sebastián Espinoza;

34.- Episodio Clínico del Hospital Regional de Antofagasta de fecha de evolución 06.10.2020, del Poli de TMT adulto pos operado, respecto de don Sebastián Espinoza;

35.- Episodio Clínico del Hospital Regional de Antofagasta de fecha de evolución 22.12.2020, del Poli de TMT adulto pos operado contingencia, respecto de don Sebastián Espinoza;

36.- Dato de atención de urgencia N° 19120200003, de la unidad de emergencia del Hospital Regional de Taltal de fecha 02.12.2019, respecto de don Sergio Gutiérrez; demandante de autos;

37.- Epicrisis, del servicio de traumatología, de fecha 02.12.2019, respecto de don Sergio Gutiérrez;

38.- Resultado de tomografía de Abdomen de pelvis, de fecha 02.12.2019, de la Clínica Portada, respecto de don Miguel Collado, demandante de autos;

39.- Dato de atención de urgencia de la Clínica La Portada, de fecha 03.12.2019, respecto de don Miguel Collado;

A folio 110:

40.-Acta de audiencia de formalización en causa RIT 897-2019 del Juzgado de Letras, Garantía, Familia y del Trabajo de Taltal, en la que se deja constancia de la formalización de don Mario Alberto Tapia Cataldo, Gerente Corporativo de Mantenimientos de la



demandada y de don MARIO ALBERTO TAPIA CATALDO, Jefe de Mantenimiento Zona Norte Grande de la demandada;

QUINTO: Que, la demandante, rindió la siguiente prueba pericial:

1.-Con fecha 10 de julio de 2022, folio 112, prueba pericial psicológica respecto de don Sebastián Ignacio Espiniza Herrera; suscrito por la perito psicóloga doña Lorena Patricia Mujica Gallardo;

2.-Con fecha 10 de julio de 2022, folio 113, prueba pericial psicológica respecto de doña Macarena Andrea Purran Quiñenao; suscrito por la perito psicóloga doña Lorena Patricia Mujica Gallardo;

3.- Con fecha 10 de julio de 2022, folio 114, prueba pericial psicológica respecto de don Miguel Ángel Collado Quinteros; suscrito por la perito psicóloga doña Lorena Patricia Mujica Gallardo;

4.- Con fecha 10 de julio de 2022, folio 115, prueba pericial psicológica respecto de don Sergio Armando Gutiérrez Pérez; suscrito por la perito psicóloga doña Lorena Patricia Mujica Gallardo;

5.- Con fecha 10 de julio de 2022, folio 116, prueba pericial psicológica respecto de doña Sara Mipal Cortes Marcoleta; suscrito por la perito psicóloga doña Lorena Patricia Mujica Gallardo;

6.- Con fecha 10 de julio de 2022, folio 117, prueba pericial psicológica respecto de don Sergio Armando Gutiérrez Pérez; suscrito por la perito psicóloga doña Lorena Patricia Mujica Gallardo;

SEXTO: Que, la demandante también rindió prueba pericial, agregándose a los autos, por presentación de fecha 31 de agosto de 2022, a folio 122, informe pericial emitido por doña Bárbara Nicole Vilches Urzúa, perito judicial en hechos del tránsito; respeto de la dinámica, circunstancias en que ocurre el hecho y causas que originaron el accidente de tránsito el día 1 de diciembre de 2019;

SEPTIMO: Que, a folio 126, el 17 de octubre de 2022, se incorporó en autos el informe pericial emitido por don Juan Pedro Aros Ojeda, perito médico forense; respeto de las lesiones y secuelas padecidas por los demandantes en el accidente materia de esta causa.



OCTAVO: Que, por su parte, la demandada acompañó la siguiente instrumental:

A folio 58:

- 11 Pautas de mantenimiento que corresponden a los buses Marca Mercedes Benz, Modelo 0500 RSD que corresponde al mismo modelo del bus placa patente FBPS-19, que corresponden a :

1. MP INICIAL O500 RS 360 EURO III, Sección PREVIA A.
2. MP1 v.2 O500 RS 360 EURO III, Sección PREVIA A.
3. MP2 v.2 O500 RS 360 EURO III, Sección PREVIA A.
4. MP3 v.2 O500 RS 360 EURO III, Sección PREVIA A.
5. MP4 v.2 O500 RS 360 EURO III, Sección PREVIA A.
6. MP5 v.2 O500 RS 360 EURO III, Sección PREVIA A.
7. MP INICIAL v.2 O500 RSD 420 EURO III, Sección PREVIA A.
8. MP1 v.2 O500 RSD 420 EURO III, Sección PREVIA A.
9. MP2 v.2 O500 RSD 420 EURO III, Sección PREVIA A.
10. MP4 v.2 O500 RSD 420 EURO III, Sección PREVIA A.
11. MP5 v.2 O500 RSD 420 EURO III, Sección PREVIA A.

En todos ellos se enumeran una serie de elementos que al parecer deben ser objeto de revisión o chequeo.

A folio 59:

1. Copia de Libro de control de clases de curso de capacitación a conductores, emitido por la demandada en relación al periodo del 4 al 22 de abril de 2019, suscrito por don Juan Adolfo Becerra Villanueva;

2. Copia de Pauta de evaluación en ruta del conductor, correspondiente a don Juan Becerra, emitido por la demandada con fecha 25 de abril de 2019;

3. Copia de documentó denominado Capacitación y toma de conciencia, elaborado por Gerencia de Seguridad y Salud Ocupacional 3SO en enero de 2017;

4. Copia de Programa de Seguridad y Salud Ocupacional año 2020 de la Unidad de Negocios Zona Norte, emitido por doña Daniela Martínez

5. Copia de procedimiento de inducción y capacitación



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

Código: ENXDXTBGCX

conductores con vigencia marzo de 2020;

6. Sistema de aseguramiento de conducción eficiente y legal, Informe de tripulantes de la Empresa Tur Bus Limitada respecto a don Juan Becerra Villanueva, emitido por Andes Electrónica con fecha 2 de diciembre de 2019. El documento contiene el período comprendido entre el 02-06-2019 al 02-12-2019;

7. Inducción Corporativa sobre Política Integrada de Seguridad, Salud Ocupacional, Calidad y Medioambiente, emitido por la demandada;

8. Minutes ZF Brasil, Report, "Análisis y evaluación de la transmisión Ecomat 2+ involucrada en el accidente del autobús de la empresa Turbus-Chile";

9. Factura Electrónica N° 2393490 de fecha 27-09-2019 emitida por Comercializadora y Productora Pilay Ltda. y Factura Electrónica N° 2393491 de fecha 27-09-2019 emitida por Comercializadora y Productora Pilay Ltda;

10. Copia de Permiso de circulación de la Municipalidad de María Pinto respecto del Bus Placa Patente FBPS-19-K y Copia de Certificado de seguro obligatorio accidentes personales, Póliza N° 3-0000018, N° Folio 600427 emitido por Chub;

11. Copia de Certificado de Revisión Técnica N° A0222000000002853 respecto del bus placa patente FBPS19, válida hasta el 20 de diciembre de 2019;

12. Sistema de gestión en Seguridad y Salud ocupacional, Procedimiento de trabajo seguro, Estudio de ruta tramo Antofagasta/TalTal", actualizado;

NOVENO: Que, a solicitud de la demandada, se agregó en autos, a folio 120, Respuesta a Solicitud de Oficio dirigido a Municipalidad de Antofagasta, Dirección de Tránsito, enviada por correo electrónico directamente a la demandada de autos, en el que se indica que Juan Adolfo Becerra Villanueva renovó la licencia de conducir clase A1 el 26 de julio de 2019, con vencimiento el 18 de julio



de 2024.

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

1.- Que con fecha 1 de diciembre de 2019, los actores, Sara Mipal Cortes Marcoleta, Sergio Armando Gutiérrez Pérez, Miguel Ángel Colado Quinteros, Kamila Beatriz Vidal Orrego, y Macarena Andrea Purran Quiñenao, viajaban como pasajeros en el Bus PPU FB PS 19-K, de propiedad de la empresa de Transportes Rurales SPA, conducido por el señor Juan Adolfo Becerra Villanueva, que salió del Terminal de Buses Cardenal Carlos Oviedo Cavada de Antofagasta con destino a Ovalle, el cual se desbarrancó cerca de las 23.15 hrs. en la Cuesta Paposo, km 3, en la ruta que une Taltal con Antofagasta, Región de Antofagasta, Ruta B-710, resultando todos ellos con lesiones de diversa gravedad.

2.-Que en parte detenidos N°922 de 1 de diciembre de 2019, de la 1° Comisaría de Tal Tal, se consigna, entre otras cosas, el accidente antes referido y que en cuanto a la visibilidad, era buena en horario nocturno.

3.-Que don Juan Adolfo Becerra Villanueva, conductor del bus siniestrado, fallecido en el accidente, no presentaba antecedentes penales y mantenía vigente su licencia de conducir clase A1 hasta el año 2024.

4.-Que, como consta en anotaciones vigentes del registro de Vehículos motorizados, el bus PPU FB PS 19-K, marca Mercedes Benz, modelo O500 RSD 2436 30, año 2013; es de propiedad de la Empresa de Transportes Rurales SpA.

5.-Que Sara Mipal Cortes Marcoleta, al momento del accidente, tenía 28 años de edad.

6.-Que Sergio Armando Gutiérrez Pérez, al momento del accidente, tenía 21 años de edad.

7.-Que Miguel Ángel Colado Quinteros, al momento del



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

Código: ENXDXTBGCX

accidente, tenía 31 años de edad.

8.-Que Kamila Beatriz Vidal Orrego al momento del accidente, tenía 25

Años de edad.

9.-Que Macarena Andrea Purran Quiñenao, al momento del accidente, tenía 24 años de edad.

10.- Que Sebastián Ignacio Espinoza Herrera, al momento del accidente, tenía 21 años de edad

10.- Que de acuerdo a Dato de Atención de Urgencia, Hospital Regional de Antofagasta, de fecha 02.12.2019, doña Sara Mipal Cortes Marcoleta, en virtud del accidente de tránsito materia de autos, resultó policontusa, con deformidad de brazo derecho y con fractura diafisaria de humero derecho, siendo hospitalizada para poder operarse la fractura antes señalada; mismos antecedentes reseñados en epicrisis de 10 de diciembre de 2019.

11.-Que, en protocolo operatorio del Hospital Regional de Antofagasta, de fecha 9 de diciembre de 2019, se consigna que doña Sara Cortes, fue sometida a una operación consistente en reducción y osteosíntesis clavo endomedular 240x7mm brazo derecho

12.-Que, de acuerdo a informe pericial agregado en autos, del perito médico forense don Pedro Aros Ojeda; doña Sara Cortés Marcoleta, a raíz del accidente, resultó con las siguientes lesiones:

- Fractura de Húmero Derecho de Carácter Grave
- Lesión de Manguito Rotador Brazo derecho de Carácter Grave
- Síndrome Vertiginoso de origen Traumático de Carácter

Mediana

Gravedad

- Stress Post Traumático de Carácter Grave
- Heridas Contuso Cortante en Cráneo, Cara y brazos de

Carácter Leve

13.-Que, de acuerdo a Dato de Atención de Urgencia N°



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

Código: ENDXETBGCX

1912020024 del Hospital de Taltal, don Sebastián Ignacio Espinoza Herrera, ingreso el día 2 de diciembre de 2019 a dicho recinto asistencial, con un edema intenso y equimosis en párpado derecho, con fractura a nivel de humero izquierdo, con desplazamiento y compromiso neurológico nervio radial, con hipótesis diagnóstica de S42.3 fractura de la diáfisis del humero y fractura de humero izquierdo 1/3 medico con compromiso nervio radial.

En Ingreso de enfermería unidad de pacientes críticos del Hospital Regional de Antofagasta, de fecha 2 de diciembre de 2019, se consigna que paciente ingresa con múltiples laceraciones en cara, torax y brazo izquierdo, con hematoma subgaleal derecho alto, aumento de volumen en partes blandas en región periorbitaria y malar derecha, fractura de humero izquierdo, fractura de muñeca derecha y fractura de metacarpiano mano izquierda.

Paciente es llevado a pabellón para instalación de tutor de humero izquierdo con reducción del mismo, fijación de estiloides radical con Kirschener percutánea y fijación de segundo metacarpiano con dos agujas percutantes, considerando sutura de lesión supraciliar derecha y comisura labial.

14.- Que en peritaje médico forense agregado en autos, se indica que don Sebastián Ignacio Espinoza Herera, resulto a consecuencia del accidente con las siguientes lesiones agudas:

Politraumatismo de Alta Energía, de Carácter Grave.

- Fracturas Múltiples de la Extremidad Superior Izquierda que comprende Húmero, Radio, y Metacarpo, de Carácter Grave.

- Lesión Traumática del Tendón del Radio, de Carácter Grave

- Fracturas y Pérdida de piezas dentarias, de Carácter Grave

- Traumatismo Cráneo Encefálico con Hematoma Subgaleal de Carácter Mediana Gravedad.

- Lesiones Oculares con fotofobia y limitación lumínica para actividades laborales de Carácter Mediana Gravedad • Traumatismo



Facial con compromiso de Seno Maxilar y Desviación

Traumática de tabique nasal, de Carácter Mediana Gravedad.

- Heridas Contusas y Cortantes Múltiples en Cara, Tórax, Abdomen y Extremidades de Carácter Leve.

Como resultado de ello se mantiene con las siguientes lesiones de Carácter Secuelar:

- Disfunción de función de la Mano Izquierda por secuelas de lesión de

Nervio Radial, de carácter Invalidante.

- Estrés Post Traumático, en grado Moderado a Severo que limita sus capacidades laborales y afecta las condiciones de vida diaria, de carácter invalidante.

15.-Que conforme a informe kinésico de doña Kamila Vidal Orrego, de fecha 22 de enero de 2020 y receta de la Clínica Antofagasta la paciente fue diagnosticada con desgarró bilateral en muslos, siendo objeto de tratamiento kinésico.

16.- Que en peritaje médico forense agregado en autos, se indica que doña Kamila Vidal Orrego Lesión de Morel Lavalle, resultó a consecuencia del accidente de autos con las siguientes lesiones agudas:

- Hematomas Bilaterales en ambos muslos, de carácter Menos Graves.

- Lesión de Morel Lavalle en ambas piernas de Carácter Menos Grave.

- Desgarro Fascia Muscular del Cuádriceps Crural crónico, de Carácter Grave.

- Contusiones y heridas cortantes en brazo y mucosa oral de Carácter Leve.

Como resultado de ello se mantiene con las siguientes lesiones



de Carácter Secuelar:

- Deformidad estética y disfuncional de ambas piernas secundaria a

desgarro de Fascia Muscular de Carácter Parcialmente Invalidante.

- Estrés Post Traumático, en grado Moderado que limita sus capacidades laborales y afecta las condiciones de vida diaria, de carácter parcialmente invalidante.

17.-Que conforme a Dato de Atención De Urgencia N° 1912020016 de fecha 2 de diciembre de 2019, emitido por el Hospital de Tal tal, doña Macarena Purran Quiñenao, a raíz del accidente de autos, ingresó a dicho recinto hospitalario policontusa, con dolor a nivel lumbar, abdominal y en cadera, equimosis hipogástrica, señalándose en informe de TC de torax, abdomen y pelvis de la misma fecha, que presentó fracturas costales desde el 10° al 12 arco posterior derecho, levemente desplazadas

18.- Que en peritaje médico forense agregado en autos, se indica que doña Kamila Vidal Orrego Lesión de Morel Lavalle, resultó a consecuencia del accidente de autos con las siguientes lesiones agudas:

- Traumatismo torácico con fracturas costales, sin compromiso pulmonar, de Carácter Grave.

- Desgarro de Fascia Abdominal con Hernias de Tejido Adiposo cicatrizadas, de Carácter Menos Grave.

19.- Que conforme a Dato de Atención de Urgencia N°1912020003, de 2 de diciembre de 2019, emanado del Hospital de Tal tal, se puede tener por acreditado que don Sergio Armando Gutiérrez Pérez , ingresó a dicho recinto con una fractura a nivel de la muñeca y de la mano, poli contuso, con tec leve y fractura de muñeca izquierda, indicándose en la epicrisis de 6 de diciembre de 2019, que respecto a su fractura c2a2 se realizó reducción cruenta más síntesis



con placa anatómica para radio distal, lavado y cierre.

20.- Que en peritaje médico forense agregado en autos, se indica que don Sergio Armando Gutiérrez Pérez, resultó a consecuencia del accidente de autos con las siguientes lesiones agudas:

- Fractura de Muñeca Derecha, de Carácter Grave.
- Fractura expuesta de Muñeca Izquierda, de Carácter Grave.
- Fractura de Escapula, de Carácter Grave.
- Fractura de Costilla Izquierda, de Carácter Grave.
- Traumatismo Craneal de carácter Leve.
- Contusiones, heridas cortantes en Pabellón Auricular y Cuero Cabelludo de Carácter Leve.

Como resultado de ello se mantiene con las siguientes lesiones de Carácter Secuelar:

- Disfunción de función de ambas manos por dolor crónico lesiones secuelares en ambas muñecas de Carácter Invalidante.
- Estrés Post Traumático, en grado Severo que limita sus capacidades laborales y afecta las condiciones de vida diaria, de carácter invalidante.

21.-Que, conforme a Dato De Atención de Urgencia N° 3387 de fecha 3 de diciembre de 2019. Emitido por Clínica la Portada, se puede tener por establecido que don Miguel ángel Collado quinteros, ingresó a dicho recinto, luego del accidente de autos, presentado aumento de volumen intraabdominal, con otras disfunciones neuromusculares de la vejiga y contusión de la pared abdominal.

22.- Que, en peritaje médico forense agregado en autos, se indica que don Miguel Ángel Collado Quinteros, resultó a consecuencia del accidente de autos con las siguientes lesiones agudas:

- Traumatismo Abdominal Cerrado de Carácter Menos Grave.
- Hidronefrosis Secundaria a Trauma de Carácter Grave.



- Pielonefritis Secundaria en Hidronefrosis de Carácter Grave
- Trastornos de Dinámica Uterina con Incontinencia, de Carácter Grave
- Desforramiento en Mano y Nudillos de Carácter Menos Grave.
- Contusiones Múltiples de Carácter Leve.
- Edema Óseo Bilateral en Tibia de diagnóstico tardío, de Carácter Grave.

Como resultado de ello se mantiene con las siguientes lesiones de Carácter Secuelar:

- Disfunción de función Vesical de Carácter Invalidante, Secuelas que

impiden un desplazamiento normal por dolor derivado de Edema Óseo de ambas piernas de diagnóstico tardío, de Carácter Invalidante.

- Estrés Post Traumático, en grado Severo que limita sus capacidades laborales y afecta las condiciones de vida diaria, de carácter invalidante.

23.-Que, del informe pericial psicológico emitido por doña Lorena Patricia Mujica Gallardo, respecto de cada uno de los demandantes de autos, se puede tener por acreditado que las víctimas resultaron con las siguientes secuelas psicológicas a raíz del accidente y lesiones sufridas:

Sebastián Ignacio Espinoza Herrera:

Presenta indicadores de trastorno de estrés postraumático de acuerdo con criterios del manual diagnóstico y estadístico de los trastornos mentales DSM V y daño psíquico de alta complejidad que se ha cronificado en el tiempo.

Su daño emocional es de tipo crónico y severo, siendo este posible de asociar al accidente automovilístico del año 2019.

El pronóstico de recuperabilidad es de alta complejidad, siendo posible con un tratamiento terapéutico a largo plazo, en tanto ha



continuado presentando síntomas postraumáticos.

24.-Andera Purraacan Quiñenao:

Presenta indicadores de trastorno de estrés postraumático en comorbilidad con trastorno de ansiedad de acuerdo con criterios del manual diagnóstico y estadístico de los trastornos mentales DSM V.

Presenta un daño emocional de tipo transitorio y moderado, siendo este posible de asociar a secuelas del accidente automovilístico.

Su pronóstico de recuperabilidad es de mediana complejidad, siendo posible con un tratamiento terapéutico de mediano a largo plazo, en tanto ha continuado presentando síntomas postraumáticos y ansiosos.

25.-Miguel Ángel Collado Quinteros:

Presenta indicadores de trastorno de estrés postraumático en comorbilidad con trastorno depresivo moderado con ansiedad de acuerdo con criterios diagnósticos del manual diagnóstico y estadístico de los trastornos mentales DSM V.

Presenta daño emocional de tipo crónico y severo, siendo este posible de asociar al accidente automovilístico del año 2019.

Su pronóstico de recuperabilidad es de alta complejidad, siendo posible con un tratamiento terapéutico a largo plazo, en tanto ha continuado presentando síntomas postraumáticos, depresivos y ansiosos.

26.- Sergio Armando Gutiérrez Pérez

Presenta indicadores de trastorno de estrés postraumático en comorbilidad con trastorno de depresión mayor de acuerdo con criterios del manual diagnóstico y estadístico de los trastornos mentales DSM V.

Su daño emocional de tipo transitorio y grave, siendo este posible de asociar a secuelas del accidente automovilístico.

Su recuperabilidad es de alta complejidad, siendo posible con un



tratamiento terapéutico a largo plazo, en tanto ha continuado presentando síntomas postraumáticos y depresivos.

27.-Sara Mipal Cortes Marcoleta:

Presenta indicadores de trastorno de estrés postraumático en comorbilidad con trastorno de depresión mayor conforme a criterios del manual diagnóstico y estadístico de los trastornos mentales DSM V.

Su daño emocional de tipo transitorio y grave, siendo este posible de asociar a experiencia vivida en el accidente de tránsito que inicia la presente causa.

Su recuperabilidad es de alta complejidad, siendo posible con un tratamiento terapéutico a largo plazo, en tanto ha continuado presentando síntomas postraumáticos y depresivos.

28.-Kamila Beatriz Orrego Vidal:

Presenta indicadores de trastorno de estrés postraumático en comorbilidad con depresivo persistente de acuerdo con criterios del manual diagnóstico y estadístico de los trastornos mentales DSM V

Su daño emocional de tipo transitorio y moderado, siendo este posible de asociar a secuelas del accidente automovilístico.

Su recuperabilidad es de mediana complejidad, siendo posible con un tratamiento terapéutico de mediano a largo plazo, en tanto ha continuado presentando síntomas postraumáticos y depresivos

29.- Que los hechos antes expuestos motivaron el inicio de una investigación penal, causa Ruc 1901300026-6, Rit 87-2019 ante el Juzgado de Letras, Garantía, Familia y del Trabajo de Taltal, habiéndose formalizado con fecha 30 de junio de 2022, en calidad de imputados del cuasidelito de homicidio y lesiones, a Mario Alberto Tapia Cataldo, Gerente Corporativo de Mantenimiento de la demandada de autos y a don Víctor Rafael Brito Riquelme, Jefe de Mantenimiento Zona Norte Grande de la demandada.

30- Que de acuerdo el documento denominado informe revisión física y técnica del vehículo, emitido por SEBV de Antofagasta, con



fecha 4 de diciembre de 2019, se determina que el bus siniestrado corresponde al bus marca Mercedes Benz modelo 500RSD, color blanco verde, año 2012, PPU FBPS-19 con patentes y chasis original de fábrica.

31.- Que el bus siniestrado mantenía permiso de circulación y revisión técnica al día.

32.- Que de acuerdo a documento consistente en Informe Técnico Pericial de SIAT 70-A-19, evacuado el Teniente de Carabineros don Carlos Cabeza, la causa basal del accidente investigado corresponde a "El participante, debido a que conduce el móvil a exceso de velocidad (66 km/hora) en zona restringida a 40 km/hora, sumado al diseño geométrico de la vía (pendiente descendente en 9%), activa el sistema de frenos de servicio perdiendo la eficiencia de éstos debido al uso excesivo y prolongado del mismo, como también el control y maniobrabilidad del móvil, para finalmente al ingresar al desarrollo de una curva hacia la derecha, continuando su trayectoria en forma tangencial a su desplazamiento inicial, chocando una barrera de contención compuesta de hormigón emplazada en el lugar, para luego volcar".

33.- Que de acuerdo a documento consistente en Informe Técnico Pericial N° 62-E-2019, de SIAT Antofagasta, suscrito por el Capitán de Carabineros don Ricardo Sepúlveda Martínez y el Teniente Coronel de Carabineros don Carlos Maureira Herrera, el testigo Marco Antonio Arancibia Guzmán, quien se encontraba el día del accidente como Jefe de tripulación del bus siniestrado, declaró que el día del accidente se percató de la alta velocidad a la que transitaban, y que el conductor le señaló que el reductor de velocidad no respondía como tampoco el freno del pedal; percatándose que el Maxi tampoco funcionaba, por lo que se dirigió al salón y gritó que " vamos cortados aseguren sus cinturones".

34.- Que de acuerdo a documento denominado ZF BRASIL-



REPORT, realizado por L. Massi (ZF), R. Moscatelli (ZF), F. Machado (ZF), R. Muñoz (ZF), M. Martinez (Emasa), J.L. Vivar (Emasa), Capitán Sebastián Casanueva (SIAT), Teniente Carlos Cabezas Nova (SIAT) and Cabo 1ro. Carlos Figueroa Caceres (SIAT), entre el 27 de enero al 30 de enero de 2020, se determinó que el bus siniestrado se encontraba equipado con una transmisión ZF Economat 2+, detectando varios fallos en la reparación del producto, como utilización de piezas NO originales, algunos tornillos sin par de apriete, bien como la falta del rodamiento de aguja del Eje Primario/Puerta Lamilas (paquete A) y la utilización de mano de obra NO calificada en la reparación del producto (transmisión), comprometiendo en términos la funcionalidad y vida útil de la transmisión .

Se determinó además que el día del accidente hubo picos de velocidad de 133KM/h, picos de temperatura de 137°C en el carter de transmisión y reducción del funcionamiento del retardador en 30% del tiempo de accionamiento debido a la alta temperatura de trabajo del carter de transmisión.

35-Que el informe técnico pericial suscrito por don PAULO LUCCHINI TRAVERSO, ingeniero en transporte, establece que:

La Ruta B-710, se encontraba convenientemente señalizada, tanto en la regulación de velocidad máxima, como advirtiendo la necesidad de enganchar, debido a la pendiente, asimismo todas las curvas del trazado de la cuesta se encontraban señalizadas con la correspondiente señalización de advertencia de peligro. Del mismo modo la Pista de Emergencia contaba con la señalización de advertencia y de localización

Que no se cumplió con mantenciones sumamente relevantes para el buen funcionamiento de la transmisión y freno retardador del bus y que por lo tanto hubo fallas atribuibles a una deficiente mantención y al no cumplimiento, por parte del conductor, del procedimiento de detener unos minutos el bus para enfriar el aceite de



la caja de transmisión, procedimiento ampliamente usado por los conductores más experimentados antes de bajar dicha cuesta.

Que la mantención de la transmisión, que debió hacerse en el único taller autorizado por el fabricante, se hizo en los talleres de Turbus Antofagasta.

Que el autobús presentó una falla del sistema de freno auxiliar de retardador.

Que el conductor Sr. Becerra no tenía experiencia alguna en la bajada de la Cuesta Paposo, en el bus de dos pisos automático, sino que apenas tenía 2,5 horas, pero en el trayecto de subida y en bus con transmisión mecánica.

-Que en peritaje componentes mecánicos bus modelo MB 0500 RS, de fecha 2 de diciembre de 2020, emanado de DICTUC, se establece que de las 79 mantenciones al bus siniestrado, no se menciona revisión del freno Top Brake ni la revisión de niveles de la transmisión, considerando que es muy importante para el funcionamiento adecuado del cambio de marchas y el freno retardador.

Se establece también que la probable ausencia del efecto de frenado que ejercen los frenos auxiliares y el consecuente peligro de pérdida de control del vehículo puede deberse a las siguientes causas:

1) La desconexión automática del freno retardador puede ser causado al exceder la temperatura permisible en el cárter de aceite de la transmisión, lo que puede ocurrir después haber estado activo durante largos intervalos de tiempo en el descenso de la cuesta.

2) La desconexión o desactivación de los frenos auxiliares (retardador, Top Brake), puede ocurrir por el cambio de marcha a neutro "N" en la transmisión, como se deduce de los registros del tacógrafo electrónico. La causa posible de este cambio de marcha puede ser debido a:

- falla en el sistema de comunicación CAN, como por ejemplo un



corto circuito o un corto a masa, el sistema de control de la transmisión realiza en forma automática el cambio a neutro “N”.

- falla en la unidad de control de cambio de marchas, la transmisión selecciona en forma automática el cambio a neutro “N”.

36.- Que el conductor Juan Adolfo Becerra Villanueva, realizó el curso práctico largo para conductores del 4 al 22 de abril de 2019(80 horas).

37.- Que Tur Bus somete a sus conductores a exámenes sicotécnicos, ya sea a causa de algún evento o en forma anual, habiéndose examinado a Juan Adolfo Becerra Villanueva, con fecha 25 de septiembre de 2019.

38.- Que en informe pericial técnico, de fecha 19 de agosto de 2022, suscrito por la perito nombrada en autos, doña Bárbara Nicole Vilches Urzúa, se concluye que:

El conductor realizó “curso práctico largo para conductores” del sector de Paranal a Taltal que es el mismo recorrido que realizó el día del siniestro, este curso fue de 2 horas 30 minutos, en horario diurno, utilizando un bus de dos pisos con caja mecánica, posteriormente realiza el recorrido de “Taltal a Paranal” en horario nocturno, utilizando un bus de dos pisos con caja automática. En cuanto a las clases teóricas los temas de conducción en tramos de vías con pendiente ascendente y descendiente (8 horas), reducción de velocidad con caja, uso de aplicación de los sistemas de frenos, distancia de frenado y además de conducción diurna y nocturna (8 horas) se conforma de un total de 16 horas, por lo tanto se comprueba que no constaba con experiencia suficiente para haber tenido una mejor reacción del uso de la pista de emergencia y descenso de la cuesta, por otra parte la empresa Turbus tampoco consta de una capacitación intensa o algún tipo de manual.

Que el conductor tenía falta de experiencia o capacitación en la toma de decisiones, con baja condición de precisión y velocidad de las



respuestas, por no dominar el tiempo de reacción para frenar, con una percepción débil al momento de perder el control de móvil y no ejecutando una preparada maniobra, tomando la decisión de detener el bus unos minutos dejar enfriar el aceite de la caja de transmisión, ya que solo venia usando el freno de servicio y no tomo conocimiento de la temperatura, condición que los demás conductores conocedores de la ruta realizaban antes de descender la cuesta, asimismo una actitud negligente que se comparte en lo que determina la causa basal del informe de la SIAT de carabineros

Que hubo falta de mantención por parte de la empresa TurBus, ya que no cumplía como era correspondiente con las mantenciones debidas, existiendo también falta de capacitación y entrenamiento para conductores, principalmente tomar la decisión de que el Sr Becerra, el chofer menos experimentado, transitara por la cuesta con turno de noche.

UNDÉCIMO: Que, como se adelantó, en estos autos se ha deducido demanda de indemnización de perjuicios por responsabilidad extracontractual, por don Sebastián Ignacio Espinoza Herrera, doña Sara Mipal Cortes Marcoleta, don Sergio Armando Gutiérrez Pérez, don Miguel ángel Callado Quinteros, doña Kamila Beatriz Vidal Orrego y doña Macarena Andera Purran Quiñenao en contra de TRANSPORTES RURALES SPA (Tur Bus)., Tur Bus Ltda., representada legalmente por don José Antonio Errandonea Teran, por su responsabilidad en el accidente ocurrido el día 1 de diciembre de 2019, en la ruta que une Taltal con Antofagasta, en los que resultaron heridos de gravedad los demandantes de autos.

Que, por lo anterior, demandan indemnización de daño moral, por la suma total de\$360.000.000

DECIMO SEGUNDO: Que la responsabilidad extracontractual o aquiliana responde a la idea de la producción de un daño a otra persona por haber transgredido el genérico deber de abstenerse de un



comportamiento lesivo a los demás

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

Que, no obstante, habiéndose alegado por la demandada Tur Bus las excepciones consistentes en la eximente de responsabilidad por un hecho de un tercero y ausencia de responsabilidad infraccional, procederá hacerse cargo previamente de estas alegaciones.

DECIMO CUARTO: Que respecto de la eximente de responsabilidad por un hecho de un tercero, la demandada señala que capacitó al conductor del vehículo, en forma reiterada, porque éste conocía y sabía utilizar todos y cada uno de los elementos y sistemas de seguridad con los que cuentan este tipo de buses, los que se encontraban en perfecto estado de funcionamiento.

Indica que el conductor conocía y fue instruido especialmente para la conducción en esta ruta.

DECIMO QUINTO: Que, para que opere la eximente de responsabilidad en estudio, deben concurrir, de forma copulativa, los requisitos de irresistibilidad, imprevisibilidad y la exterioridad del hecho respecto del demandado; siendo indispensable que se trate de un hecho de una persona por cuyo obrar no sea responsable la demandada; vale decir, que dicho obrar sea completamente externo a la esfera jurídica de éste último, lo que en caso de autos no ocurre, pues el conductor del bus siniestrado era dependiente y trabajador de



la demandada; no pudiendo entenderse que su actuar sea atribuible a un “tercero”; por lo que basta esta precisión para desechar la presente alegación, sin perjuicio que, al tiempo de analizar los elementos de la responsabilidad civil extracontractual, el tribunal se hará cargo también de la alegación de la demandada en torno a haber capacitado al conductor del bus siniestrado y el buen mantenimiento del bus siniestrado.

DECIMO SEXTO: Que, respecto de la falta de responsabilidad infraccional, señala la demandada que el artículo 174 de la Ley 18.290 invocado por la contraria, resulta inaplicable a su respecto, por cuanto se trata de una norma que se refiere estrictamente al conductor del vehículo, y teniendo presente además que lo que se ha demandado es una eventual responsabilidad directa y no una responsabilidad solidaria en los términos que dispone la citada ley; no sería aplicable a su respecto.

Agrega que el conductor del bus siniestrado no vulneró ninguna norma de la Ley 18.290 al no haber sido condenado por Tribunal alguno: careciendo este tribunal de las atribuciones suficientes para determinar la infracción a la Ley 18.290.

DECIMO SEPTIMO: Que, concuerda esta magistrado que las infracciones de tránsito son de competencia de los Juzgados de Policía Local; sin embargo, nada obsta la competencia de éste tribunal para referirse a la responsabilidad civil extracontractual demandada, debiendo tenerse presente que resulta imposible que se hubiera sancionado al conductor del bus siniestrado, en sede de Policía Local o Penal, por cuanto éste falleció.

Aclarado lo anterior, debe tenerse en consideración que del texto de la demanda se desprende que la acción se ejerce, en primer lugar, conforme a lo disponen los artículos 2314 y 2329 del Código Civil en relación con el artículo 174 de la Ley 18.290; y en subsidio, se invoca la responsabilidad por los dependientes, de conformidad al artículo



2320 del Código Civil.

DECIMO OCTAVO: Que, el inciso segundo del artículo 174 de la Ley 18.290, dispone que “El conductor, el propietario del vehículo y el tenedor del mismo a cualquier título, a menos que estos últimos acrediten que el vehículo fue usado contra su voluntad, son solidariamente responsables de los daños o perjuicios que se ocasionen con su uso, sin perjuicio de la responsabilidad de terceros de conformidad a la legislación vigente”.

Que, a su vez, puede definirse la solidaridad, como obligación impuesta a cada uno de los deudores, de pagar solo por todos, la cosa que deben en común.

Que, en el contexto ya reseñado, resulta factible que, al fallecer el chofer del bus, la demandante dirija su acción en contra del propietario del mismo, ya que éste es solidariamente responsable de los daños que se ocasionen con el uso del bus de su propiedad.

Que, a su vez, si bien la demanda no utiliza el término “demanda en forma solidaria a ..” se desprende de las normas antes transcritas, que es la figura legal por la cual se ha accionado.

Finalmente, respecto de la afirmación de la demandada en cuanto a que el conductor del bus no infringió norma alguna de la Ley de tránsito, ha de tenerse presente que, conforme a informe técnico pericial 70-A-2019 de SIAT de Carabineros de Chile, se establece que la causa basal del accidente fue causada, entre otros factores, por el exceso de velocidad al que transitaba el conductor del Bus; misma conclusión a la que arriba el informe pericial evacuado por don Paulo Lucchini Traverso y por doña Bárbara Nicole Vilches Urzúa, por lo que la presente excepción será rechazada.

DECIMO NOVENO: Que, luego, entrando al fondo del asunto controvertido, conviene tener presente que en el caso de autos corresponde a la demandante probar los fundamentos de su acción y, por consiguiente, la concurrencia de los presupuestos de la



responsabilidad extracontractual, lo anterior, en conformidad al artículo 1698 del Código Civil e interlocutoria de prueba de 23 de agosto de 2021, de folio 33 , actualmente en apelación, oportunidad en que se establecieron como hechos a probar, los siguientes:

1.- Efectividad y circunstancias en que se produjo el accidente materia de autos.

2.-Propietario del Bus Placa Patente Única FBPS19-K.

3.- Si los hechos fueron objeto de investigación por el Ministerio Público, en su caso, antecedentes y estado de la misma.

4.- Existencia de una acción u omisión dolosa o culpable del demandado o sus dependientes.

5.- Si como consecuencia de dicha acción u omisión dolosa o culpable, los demandantes sufrieron perjuicios; en su caso, naturaleza y monto de los mismos.

Que, como se adelantó, en el caso de autos la demandante indica que el accidente de tránsito antes referido, en que se vio involucrado el bus de transporte de pasajeros conducido por don Juan Adolfo Becerra Villanueva, tuvo su origen en el exceso de velocidad al que transitaba y a la deficiente mantención que del mismo hizo la demandada.

Que, para estos efectos, debe tenerse necesariamente presente el acta de audiencia de formalización de fecha 30 de junio de 2022 en causa rit 897-2019, del Juzgado de Letras, Garantía, Familia y del Trabajo de Taltal, antecedentes que fueron acompañados a estos autos; en la que se formaliza al Gerente Corporativo de Mantenimiento de buses y al Jefe de Mantenimiento Zona Norte Grande de la demandada, como autores de cuasidelito de homicidios y lesiones graves en las personas que allí se indican.(todos pasajeros del bus siniestrado)

Que en dicha causa, así como en la actual, en que se han acompañado documentos denominados “informes periciales”, que



resultan ser concordantes entre sí en lo que respecta a sus conclusiones, tanto en relación al estado de mantenimiento del bus siniestrado cuanto a la causa basal del accidente.

Así, tenemos primeramente, que SIAT, en su informe N° 70°-A-2019, establece como causal basal del accidente -como ya se adelantó- lo siguiente: "participante, debido a que conduce el móvil a exceso de velocidad (66 km/hora) en zona restringida a 40 km/hora, sumado al diseño geométrico de la vía (pendiente descendente en 9%), activa el sistema de frenos de servicio perdiendo la eficiencia de éstos debido al uso excesivo y prolongado del mismo, como también el control y maniobrabilidad del móvil, para finalmente al ingresar al desarrollo de una curva hacia la derecha, continuando su trayectoria en forma tangencial a su desplazamiento inicial, chocando una barrera de contención compuesta de hormigón emplazada en el lugar, para luego volcar"; misma conclusión a la que arriba el señor perito Paulo Luchinni Traverso, quien destaca la actitud negligente o por falta de capacitación/entrenamiento, del conductor Sr. Becerra, que venía usando solo el freno de servicio, en circunstancias que si hubiera estado convenientemente entrenado en bajada de cuevas (En su prueba de manejo solo condujo el bus de subida por la cueva Paposó) habría tomado conocimiento que el alza de la temperatura en la transmisión desconecta el freno retardador y por ende, habría tomado la decisión de detener el bus para enfriar el aceite y de esa manera poder usar el retardador que establezca recomendaciones para situaciones de alto riesgo y uso de pistas de emergencia. En este caso, un conductor capacitado y con entrenamiento habría hecho uso de la pista de emergencia, como fue la reacción del jefe de maquina Sr. Arancibia, pero al comunicarlo al Sr. Becerra, este ya la había pasado.

Por su parte, el informe técnico pericial evacuado por doña Bárbara Vilches Urzúa, arriba a la misma conclusión antes reseñada,



destacando falta de experiencia o capacitación en la toma de decisiones de parte del conductor, con baja condición de precisión y velocidad de las respuestas, por no dominar el tiempo de reacción para frenar, con una percepción débil al momento de perder el control de móvil y no ejecutando una preparada maniobra, tomando la decisión de detener el bus unos minutos dejar enfriar el aceite de la caja de transmisión, ya que solo venia usando el freno de servicio y no tomo conocimiento de la temperatura, condición que los demás conductores conocedores de la ruta realizaban antes de descender la cuesta.

VIGESIMO: Que, por otra parte, en cuanto al análisis que se realizó de parte de la empresa Andes Electrónica, aportando información desde la tarjeta SD del Tacógrafo digital , se logró determinar la velocidad del autobús, unos segundos antes del desbarrancamiento, alcanzo a 152 km/hora.

A su vez, el informe de la empresa ZF Brasil, determina que no existe registro de que la concesionaria EMASA en los últimos 5 años realizara las mantenciones de transmisiones automáticas ZF, siendo Emasa quien debía realizar las prestaciones de servicios preventivos o correctivos, además de que al realizar el análisis fueron detectados varios fallos en la reparación del producto y la falta de especialistas calificados; destacando el informe de DICTUC que las mantenciones realizadas corresponden al uso y desgaste de elementos del bus, efectuadas dentro del taller de la empresa Turbus en Antofagasta, donde la mayoría fueron reemplazadas o reparadas, formando parte importante de la seguridad en cuanto a la operación del vehículo, no cumpliendo con realizar las mantenciones en el único taller autorizado para un buen funcionamiento

VIGESIMO PRIMERO: Que, por otra parte, si bien la demandada acompañó en su oportunidad documentos tendientes a acreditar la capacitación del chofer que conducía le bus el día del siniestro, y



documentación que da cuenta que éste mantenía su licencia de conducir al día y el bus había cumplido con la revisión técnica; dicha no prueba no permite arribar a una conclusión diversa de los peritajes ya indicados, por cuanto no puede obviarse que ante una actividad como la desarrollada por la demandada, que comprende en parte el Transporte de Pasajeros, asunto de suyo delicado, se requiere extremar todas las medidas de seguridad dispuestas por la Ley y autoridad administrativa, debiendo mantener sus buses en excelente estado de conservación y funcionamiento para precaver cualquier evento que pueda acarrear un riesgo o peligro adicional a dicha actividad.

Que, por otra parte, en cuanto a la alegación de la demandada en relación a que la ruta cuenta con una señalización confusa respecto de los límites de velocidad, para finalmente contar con una pista de emergencia que se encuentra mal emplazada y señalizada, cabe tener presente que dicho antecedente no se encuentra suficientemente determinado en autos, no siendo tampoco la causa que dio origen a la pérdida de control del bus de transporte de pasajeros.

Que, de este modo, se tiene por acreditado que el bus PPU FBPS-19, de propiedad de la demandada, al momento de los hechos no se encontraba en óptimas condiciones mecánicas y de funcionamiento, producto de deficientes mantenciones a la referida máquina, lo que provocó junto, a la falta capacitación adecuada del conductor, el accidente materia de autos.

VIGÉSIMO SEGUNDO: que, como se ha venido desarrollando a lo largo de esta sentencia, aparece que los daños ocasionados a los demandantes resultan ser una consecuencia del actuar de la demandada, pues, de haber mantenido el bus en buen estado de funcionamiento, y de haber capacitado al conductor del bus de una manera adecuada; los daños de los demandantes se podrían haber evitado al evitarse el accidente de tránsito que los causó.



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

VIGÉSIMO CUARTO: Que, en cuanto al daño moral, y como se adelantó, se solicitó la suma de \$70.000.000 para don Sebastián Ignacio Espinoza Herrera; \$60.000.000 para doña Sara Mipal Cortes Marcoleta; \$70.000.000 para don Sergio Armando Gutiérrez Pérez; \$50.000.000 para Miguel Ángel Collado Quinteros; \$60.000.000 para doña Kamila Betariz Vidal Orrego y \$50.000.000 para Macarena Andrea Purran Quiñenao.

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

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

El daño moral también se ha entendido como “el dolor, pesar o molestia que sufre una persona en su sensibilidad física, en sus sentimientos o afectos o en su calidad de vida”. En cuanto a la prueba del daño moral, tanto la doctrina como la jurisprudencia mayoritaria coinciden en señalar que el daño moral no requiere prueba, y que sólo basta que la víctima acredite la lesión de un bien personal para que se infiera el daño.

La opinión doctrinaria mayoritaria que adscribe a un concepto



genérico de daño como lesión de cualquier interés cierto y legítimo, y que en el último tiempo el daño moral ha tendido a expandirse para cubrir cualquier interés legítimo de la víctima. Una clasificación elemental de estos tipos de intereses susceptibles de perjuicio moral comprende, intereses relacionados con la integridad física y psíquica, tales como el dolor corporal, los perjuicios estéticos o de agrado; cualquier deterioro del normal desarrollo de la vida familiar, afectiva o sexual, los daños en la autoestima a consecuencia de lesiones o la pérdida de miembros, y los llamados perjuicios de afección, ocasionados por el sufrimiento o muerte de un ser querido.

VIGÉSIMO SEXTO: Que, a fin de acreditar el daño moral de los demandantes de autos, no sólo se acompañó el informe pericial psicológico de cada uno de ellos, emitido por la perito psicóloga doña Lorena Patricia Mujica Gallardo que, como se indicara en el considerando décimo de esta sentencia, resultaron con las secuelas psicológicas que allí se indican; sino, que además, en el peritaje agregado a folio 126, emitido por el perito médico forense don Juan Pedro Aros Ojeda; se incorporó las entrevistas realizadas por éste a cada uno de los demandantes, las que permiten al tribunal conocer las experiencias vividas por ellos en primer persona.

Así, del relato de don Sebastián Espinoza Herrera, se desprende que producto de las lesiones y el accidente experimentado, presentó dificultades para dormir, reviviendo permanentemente el accidente. Además, dejó de viajar por tierra por temor, sintiéndose inútil ante la imposibilidad de trabajar y ayudar a su hija menor de edad.

Presentó crisis de cefalea y sudoración, y al ir a urgencias le decían que tenía alterado el sistema nervioso.

Estuvo más de un año sin poder trabajar, y en la actualidad se encuentra tramitando una evaluación el COMPIN para su discapacidad.



Como resultado de ello se mantiene con las siguientes lesiones de Carácter Secuelar:

- Disfunción de función de la Mano Izquierda por secuelas de lesión de

Nervio Radial, de carácter Invalidante.

- Estrés Post Traumático, en grado Moderado a Severo que limita sus capacidades laborales y afecta las condiciones de vida diaria, de carácter invalidante.

Que, por su parte, doña Sara Mipal Cortes Marcoleta, de 28 años de edad al tiempo del accidente, presentó sentimientos de culpabilidad por la muerte una pasajera que le había cambiado el asiento del bus, teniendo problemas para dormir severos, lo que incluyen despertarse gritando al acordarse del accidente, debiendo ser medicada con Quetiapina.

Tampoco puede viajar en bus por temor a lo ocurrido y mantiene con las siguientes lesiones de Carácter Secuelar:

- Disfunción del Brazo Derecho por secuelas de lesión Humeral y del Manguito Rotador de carácter Invalidante.

- Estrés Post Traumático, en grado Severo que limita sus capacidades laborales y afecta las condiciones de vida diaria, de carácter invalidante

-Que, doña Kamila Beatriz Vidal Orrego, de 25 años de edad a la época del accidente, presentó, entre otras lesiones, hematomas bilaterales en ambos muslos, lesión de Morel Lavalle en ambas piernas y desgarró Fascia Muscular del Cuádriceps Crural crónico; lo que provocó mucho dolor en las piernas, no poder caminar, pesadillas, ansiedad, subida de peso, temor a transportarse en bus y deformidad en sus piernas.

Que como resultado de ello se mantiene con las siguientes lesiones de Carácter Secuelar:

- Disfunción de función del Brazo Derecho por secuelas de lesión



Humeral y del Manguito Rotador de carácter Invalidante.

- Estrés Post Traumático, en grado severo que limita sus capacidades laborales y afecta las condiciones de vida diaria, de carácter invalidante.

-Que, don Sergio Armando Gutiérrez Pérez, de 21 años de edad al tiempo del accidente, sufrió Fractura de Muñeca Derecha, Fractura expuesta de Muñeca Izquierda, Fractura de Escapula, Fractura de Costilla Izquierda y Traumatismo Craneal de carácter Leve entre otras lesiones, producto de las cuales quedo con secuelas en las dos manos que le impiden trabajar como lo hacía antes, con depresión, sintiéndose disminuido al no poder ayudar económicamente a su familia, no puede dormir, no puede viajar por tierra y mantiene sentimientos de menoscabo por sentirse inútil y ver que los demás lo tratan con lástima.

Como resultado de ello se mantiene con las siguientes lesiones de Carácter Secuelar:

- Disfunción de función de ambas manos por dolor crónico lesiones secuelares en ambas muñecas de Carácter Invalidante.

- Estrés Post Traumático, en grado Severo que limita sus capacidades laborales y afecta las condiciones de vida diaria, de carácter invalidante.

Que, don Miguel Ángel Collado Quinteros, resultó, entre otras lesiones, con Traumatismo Abdominal Cerrado, Hidronefrosis Secundaria a Trauma, Pielonefritis Secundaria en Hidronefrosis, Trastornos de Dinámica Uterina con Incontinencia, Desforramiento en Mano y Nudillos y Edema Óseo Bilateral en Tibia de diagnóstico tardío, lo que le causó crisis de pánico al viajar, percibir permanentes imágenes y olores que le recuerdan el accidente y problemas familiares, ya que su hija teme que se muera y su esposa se debió cambiar de lugar de trabajo para no tener que tomar el trayecto en bus que le causó a él tanto sufrimiento.



Como resultado de ello se mantiene con las siguientes lesiones de Carácter Secuelar:

- Disfunción de función Vesical de Carácter Invalidante, Secuelas que impiden un desplazamiento normal por dolor derivado de Edema Óseo de ambas piernas de diagnóstico tardío, de Carácter Invalidante.
- Estrés Post Traumático, en grado Severo que limita sus capacidades laborales y afecta las condiciones de vida diaria, de carácter invalidante.

VIGESIMO SÉPTIMO: Que en cuanto al quantum de dicho daño, si bien evaluar el daño afectivo, tal como lo señala el profesor Enrique Barros Bourie, en su Tratado de responsabilidad extracontractual, “La evaluación del perjuicio afectivo presenta dificultades generales de evaluación del daño, en cuanto a la subjetividad de la evaluación, el carácter punitivo de la indemnización y la ausencia de criterios formales o informales que permitan una comparación objetiva de las sumas asignadas a título de indemnización”.

Corresponde en definitiva determinar prudencialmente el daño por los jueces del fondo, y en la especie, para dicho efecto, es preciso tener presente, entre otros factores, la gravedad y extensión de este daño, la actitud asumida por la demandada desde el momento mismo del hecho generador del daño y la gravedad de la culpa del autor del daño.

VIGESIMO OCTAVO: Que conforme se ha venido razonando y teniendo presente los informes periciales antes señalados; considerando la edad que tenía los demandantes al tiempo del accidente, sus secuelas físicas y emocionales, y el grado de invalidez que les generará a cada uno de ellos en el futuro, se accederá a la demanda por los montos solicitados respecto de cada uno de ellos.

Dicha suma deberá ser pagada con más reajustes de acuerdo a la variación que experimente el índice de precios al consumidor e intereses corrientes para operaciones no reajustables, ambos



contados desde la fecha de notificación del presente fallo y hasta su pago efectivo;

VIGESIMONO NOVENO: Que, habiéndose acogido la demanda principal, se omitirá pronunciamiento respecto de la demanda subsidiaria.

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

TRIGÉSIMO PRIMERO : Que, atendido lo dispuesto por el artículo 144 del Código de Procedimiento Civil, habiendo resultado totalmente vencida la demandada, se le condenará en costas.

Y visto además lo dispuesto en los artículos 1698, 2314, 2316, 2329, 2446 y siguientes del Código Civil; 144, 170, 342, 346, 358, 384 y siguientes del Código de Procedimiento Civil; Título VI de la Ley N° 18.290 y demás normas pertinentes, se decide que:

I.-Se rechazan las excepciones opuestas por la demandada consistente en un hecho de tercero como eximente de responsabilidad y ausencia de responsabilidad infraccional.

II.-Que SE ACOGE la demanda deducida de folio 1 y se condena a la demandada, Empresa de Transportes Rurales Limitada, al pago de \$70.000.000 en beneficio de don Sebastián Ignacio Espinoza Herrera; \$60.000.000 en beneficio de doña Sara Mipal Cortes Marcoleta; \$ \$70.000.000 en beneficio de don Sergio Armando Gutierrez Pérez; \$50.000.000 en beneficio de don Miguel ángel Collado Quinteros; \$ 60.000.000 en beneficio de doña Kamila Beatriz Vidal Orrego y \$50.000.000 en beneficio de doña Macarena Andrea Purran Quiñenao, por concepto de daño moral causado producto del accidente sufrido el día 1 de diciembre de 2019.

III.- Que **se condena en costas** a la parte demandada.

Notifíquese, dése copia y archívese en su oportunidad.



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

Código: ENDXETBGCX

ROL N° 2257-2021

Dictada por doña María Soledad Oyanedel Rodríguez, Juez suplente.

Autoriza doña Ximena Andrade Hormazábal, secretaria subrogante.



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

Código: ENDXETBGCX

C-2257-2021

Foja: 1

Se deja constancia que se dio cumplimiento a lo dispuesto en el inciso final del art. 162 del C.P.C. en **Santiago, tres de Abril de dos mil veintitrés**



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

Código: ENDXETBGCX