

# RESPONSABILIDAD DE LOS ENTES PUBLICOS POR EL MAL ESTADO DE LAS VIAS PUBLICAS \*

PEDRO PIERRY ARRAU

Universidad Católica de Valparaíso

Universidad de Valparaíso

El artículo 177 de la ley 18.290, denominada Ley de Tránsito, establece: "La Municipalidad respectiva o el Fisco, en su caso, serán responsables civilmente de los daños que se causaren con ocasión de un accidente que sea consecuencia del mal estado de las vías públicas o de su señalización".

En lo que a las Municipalidades se refiere, aparentemente la nueva ley no introduciría una innovación al ordenamiento jurídico existente, por cuanto el artículo 62 inciso final del Decreto Ley 1289, Ley de Municipalidades, señala que la Municipalidad es responsable por los perjuicios causados por los usuarios de los servicios municipales cuando funcionen en forma deficiente. Tratándose de vías públicas, su mal estado o defectos de señalización constituyen, a primera vista, un evidente mal funcionamiento del servicio, por lo que la responsabilidad de la corporación local se vería comprometida.

Con respecto al Fisco, la situación es diversa, ya que no existía en nuestro país una disposición semejante que estableciera un tipo especial de responsabilidad extracontractual por el mal estado de los caminos.

---

\* Ponencia presentada en las xv Jornadas de Derecho Público celebradas los días 15, 16 y 17 de noviembre de 1984, en la Universidad de Valparaíso.

Para comprender cabalmente el significado y alcance de la nueva norma es necesario analizar diversos aspectos y consecuencias jurídicas de la institución que regula y que probablemente en un futuro próximo darán origen a una nutrida jurisprudencia que deberá resolver los problemas que ella origina.

## AMBITO DE APLICACION

La ley es particularmente más amplia que las normas vigentes sobre caminos públicos.

Así, en materia rural, de acuerdo al artículo primero, todo camino o vía destinada al uso público corresponde al ámbito de su aplicación, incluyendo a los pertenecientes a particulares.

La legislación sobre caminos, en cambio, ofrecía un concepto más restringido, definiendo a los caminos públicos y relacionándolos con bienes nacionales de uso público, planos oficiales y otros elementos.

Los términos del artículo 1 en relación con el artículo 177 hacen recaer sobre el Fisco y las Municipalidades una obligación cuyas dimensiones son insospechadas por sus consecuencias, al incluir como vías no sólo a las que puedan ser utilizadas por vehículos, sino además a las peatonales, y al incluir a las públicas y a las privadas destinadas al uso público.

## PERSONA PUBLICA RESPONSABLE

Sin entrar a precisar en detalle lo que deberá entenderse por vías públicas para los efectos de determinar la responsabilidad de los entes públicos, debemos tener presente que la disposición se refiere a la responsabilidad de las Municipalidades y del Fisco, excluyendo a otras personas

jurídicas, públicas o privadas, que tengan a su cargo la mantención de las vías públicas.

Dejando de lado la situación que pudiera presentarse por la entrega en concesión de determinadas vías a personas privadas, o por la utilización pública de vías privadas, la principal omisión que presenta la norma es la de excluir a los Servicios de Vivienda y Urbanismo, que son, precisamente, los encargados de su mantención en los sectores urbanos.

La Ley de Pavimentación Urbana, número 8.946; el Reglamento Orgánico de la Corporación de Obras Urbanas, Decreto 323, de 5 de junio de 1968, en relación con los artículos 33 al 41 de la ley 16.742 que legisló sobre mejoramiento urbano, que en su artículo 3 número 8 señaló entre sus funciones: "Estudiar, proyectar, construir, inspeccionar, renovar, conservar y administrar pavimentos de calzadas y aceras en las partes urbanas de las comunas acogidas a la ley 8.946"; y las normas posteriores que le dieron a los SERVIU la calidad de sucesores de la Corporación de Obras Urbanas, le entregan a estos organismos la obligación principal, cuya transgresión puede dar lugar a la responsabilidad de las Municipalidades.

Las Municipalidades, por su parte, sólo en forma subsidiaria tienen facultades para realizar las obras descritas. Así, el artículo 24 de la ley 18.196, de 1982, las faculta para efectuar directamente obras de pavimentación financiadas con sus recursos. No obstante ello, el tutelar de la obligación sigue siendo el SERVIU correspondiente.

¿Habría que extender la responsabilidad de las Municipalidades a todos aquellos casos en que ellas no pusieran sobre aviso a los SERVIU acerca del mal estado de las diversas vías públicas? ¿Bastaría para exonerar a las Municipalidades, por el contrario, que se pudiera comprobar que dieron aviso oportuno a los SERVIU de los problemas que presentaban las vías? O, simplemente, tratándose de aspectos que han sido entregados a otros organismos, quedaría

excluida de plano la responsabilidad de las Municipalidades, no obstante su obligación legal de administrar los bienes nacionales de uso público que señala.

Una interpretación más favorable al particular podría establecer que la obligación primaria es de la Municipalidad y que la responsabilidad de los *SERVIU* es solidaria o subsidiaria, pero que la Corporación no puede desentenderse del estado de las vías públicas que pueden causar accidentes a los usuarios, ya que dispondría en todo caso de los medios de policía para cerrar al uso público las vías que ofrecen peligro de accidente, o al menos para señalarlos. Así parece haberlo entendido la jurisprudencia reciente.

Otro aspecto a dilucidar es la situación de las vías entregadas en concesión a particulares. El problema que se plantea es también el de saber si la Municipalidad puede exonerarse de su obligación de mantener la vía por el hecho de entregarla en concesión. Si se estimara que ello es así no habría en estos casos responsabilidad de la Municipalidad. Si, por el contrario, se sostuviera que el ente público mantiene una obligación o relación con el usuario, podría aplicarse la disposición. Es necesario, sin embargo, tener presente que ello no puede ser solucionado en forma categórica, ya que el mal funcionamiento de una vía puede deberse a una situación de descuido generalizada, en cuyo caso podría sostenerse lo segundo, o, caso más probable, a alguna situación puntual o particular, en cuyo caso podría aceptarse que la Municipalidad no puede ser demandada para obtener reparación de los perjuicios y que toda acción debe dirigirse contra el concesionario, en los términos contemplados en el Código Civil.

## RESPONSABILIDAD OBJETIVA O RESPONSABILIDAD SUBJETIVA

La Ley de Municipalidades, en su artículo 62, introdujo en Chile la institución francesa de la falta de servicio, que era desconocida en nuestra legislación, si bien no en la doctrina.

Dicho artículo señala: "La responsabilidad extracontractual procederá, principalmente, para indemnizar los perjuicios que sufran uno o más usuarios de los servicios municipales cuando éstos no funcionen debiendo hacerlo o lo hagan en forma deficiente".

Al respecto, no puede caber duda alguna: se trata de la falta de servicio del derecho administrativo francés, definida por los autores en idénticos términos<sup>1</sup>.

La institución francesa de la responsabilidad extracontractual del Estado descansa básicamente en la distinción entre falta personal y falta de servicio, obra de la jurisprudencia del Consejo de Estado y construida al margen del Código Civil. Esta distinción permitió considerar a la Administración como responsable, sin recurrir a la noción de culpa o dolo por parte del funcionario o agente público.

La falta de servicio la constituye una mala organización o funcionamiento defectuoso de la Administración, ambas nociones apreciadas objetivamente y referidas a lo que puede exigirse de un servicio público moderno, y a lo que debe ser su comportamiento normal. Si por esta falta de servicio se ocasiona un daño a un particular, la Administración deberá indemnizarlo.

Es claro, sí, que todo daño causado por mala organización o mal funcionamiento de los organismos públicos en último término sólo puede provenir de la acción u omisión

---

<sup>1</sup> Al respecto ver nuestro artículo titulado: *De la Responsabilidad Extracontractual de las Municipalidades*. Revista de Ciencias Sociales. Universidad de Chile. Valparaíso, N° 12, año 1978.

de una persona humana, de tal modo que el Estado o el ente público se verá en definitiva condenado a indemnizar daños causados por el hecho ajeno, en este caso, de un agente o agentes públicos. Ahora bien, estos agentes públicos pueden estar o ser perfectamente individualizados, o, por el contrario, dicho mal funcionamiento puede deberse a un conjunto de situaciones imposibles de imputar a nadie en particular.

En la falta de servicio, sin embargo, la persona del funcionario no interesa, ya que éste no es responsable civilmente ante la víctima ni ante la Administración y para el caso que sea perfectamente individualizable, su acción u omisión puede o no ser constitutiva de una falta administrativa, siendo este hecho, en todo caso, independiente de la existencia de la falta de servicio. En este punto, como veremos más adelante, hay una diferencia entre la doctrina y la legislación municipal que estamos comentando.

Dos ejemplos ilustrarán lo que estamos explicando:

La tapa de un sumidero de aguas lluvias destruida no es repuesta por la Municipalidad. Ello ocurre porque el departamento encargado de confeccionarlas ha trabajado con poco personal y ha dedicado poco tiempo a hacer dichas tapas. Una persona cae en el sumidero y se fractura una pierna. En este caso se trata de una falta de servicio, no interesando la persona o personas debido a cuya acción u omisión se produjo el accidente.

En la misma situación anterior, el departamento respectivo envía una persona a reponer la tapa del sumidero al día siguiente en que la anterior fue destruida. El funcionario municipal, sin embargo, no cumple de inmediato la orden, sino que unas horas después, produciéndose en el intertanto el accidente. También se trata aquí de una falta de servicio, a pesar de la negligencia del funcionario y de estar éste individualizado. La persona del agente no interesa; la responsabilidad civil recaerá únicamente en la Municipalidad.

Resulta preciso destacar, además, que la noción de mal funcionamiento del servicio público es variable según las características del servicio de que se trate y de la gravedad de la falta. Así, la jurisprudencia francesa excluyó en un comienzo a ciertos servicios de toda responsabilidad por su actividad y para otros exigió, para aceptar la noción, un grado de gravedad mayor. Lo anterior es importante, ya que la aplicación indiscriminada de la teoría cada vez que se ocasione un daño a un particular por el mal funcionamiento del servicio podría resultar ilusoria atendidos las condiciones y los medios con que deben funcionar muchas Municipalidades que no cuentan con los recursos económicos adecuados.

Como se ha señalado, entonces, si el mal funcionamiento de la Administración causa un daño, ella verá comprometida su responsabilidad, y no así el agente o funcionario cuya actividad directa o indirecta lo ha ocasionado. Este principio se altera, sin embargo, en el caso de la denominada falta personal, que hará en definitiva recaer en el funcionario la reparación de los perjuicios.

La falta personal es, según la doctrina francesa, aquella que es separable del ejercicio de la función, separación que puede ser material, por el hecho de tratarse de actos realizados fuera del ejercicio de toda función, en la vida privada del funcionario por ejemplo, o psicológica, cuando el acto realizado ha obedecido a móviles personales, cuando se ha obrado con la intención de agraviar, casos en los cuales el funcionario se ha apartado de la finalidad de su función, o cuando ha existido por parte del autor una grave imprudencia o negligencia. Al respecto señala Laferrière, citado por diversos autores franceses<sup>2</sup>, que habría falta

---

<sup>2</sup> André de LAUBADERE. *Traité Élémentaire de Droit Administratif*. 4<sup>a</sup> ed., L.G.D.J. Paris, 1967. N<sup>o</sup> 1132, pág. 609. Marcel Waline: *Droit Administratif*. 9<sup>a</sup> ed., Ed. Sirey, 1963. N<sup>o</sup> 1368, pág. 794. Jean Rivero: *Droit Administratif*. 3<sup>a</sup> ed. Ed. Dalloz, 1965. N<sup>o</sup> 296, pág. 259.

personal cuando el acto revela “al hombre con sus debilidades, sus pasiones, sus imprudencias”; por el contrario, si el acto es “impersonal, si revela un administrador, un mandatario más o menos sujeto a error”, habría falta de servicio.

Como puede apreciarse, el concepto de falta de servicio es independiente de la existencia de culpa por parte del funcionario, supuesto éste de la mayor importancia, ya que un acto culposo puede constituir una falta de servicio y no comprometer la responsabilidad de su autor, la cual sólo quedaría comprometida en el caso que el acto constituya una falta personal. La responsabilidad por falta de servicio no corresponde a lo que el derecho civil conoce como responsabilidad objetiva. En efecto, no obstante que la persona del funcionario no interesa, y que no es necesario probar por lo tanto su culpa o dolo, no puede asimilarse técnicamente a la responsabilidad objetiva.

La falta de servicio es considerada como la “culpa del servicio”. De allí por lo tanto que la responsabilidad continúa siendo subjetiva, basada en la culpa. En este caso, en la “culpa del servicio”, como señalan Mazeaud y Tunc<sup>3</sup>, la exigencia establecida por la ley, que implica probar el mal funcionamiento del servicio o el no funcionamiento del mismo, descarta la idea de responsabilidad objetiva.

---

<sup>3</sup> Henri y León MAZEAUD y André TUNC. *Tratado Teórico y Práctico de la Responsabilidad Civil, Delictual y Contractual*. Ediciones Jurídicas Europa-América. Buenos Aires, 1962. Tomo I, Vol. 11, N° 819, pág. 561. También señalan en tomo III, Vol. I, N° 2005, pág. 8: “Es la misma Administración la que ha incurrido en culpa, igual que una persona moral de derecho privado en el caso de daño causado por uno de sus órganos. Esa culpa es un acto administrativo”. Más adelante: “Por ello, la doctrina y la jurisprudencia están de acuerdo para considerar la falta de servicio, en el estado puro, como una culpa de la Administración, que absorbe y elimina la culpa del funcionario”.

No obstante lo anterior, la Corte Suprema, en fallo de fecha 24 de marzo de 1981, en el caso "Tirado con Municipalidad de La Reina", señaló en su considerando cuarto: "Que no puede haber infracción de las disposiciones del Código Civil cuando la sentencia, con extensos razonamientos, ha aplicado el principio de la responsabilidad objetiva establecido en el artículo 62 de la Ley Orgánica de Municipalidades, descartando la responsabilidad por la culpabilidad o fundándola exclusivamente en el hecho que ha provocado el riesgo, o sea, la causalidad material".

La sentencia, en su considerando transcrito, no toma en cuenta para nada que el artículo 62 requiere que el servicio no haya funcionado debiendo hacerlo o haya funcionado en forma deficiente, lo que evidentemente implica algo más que la mera causalidad material; implica la falta de servicio o, como hemos señalado, la "culpa del servicio".

Es necesario precisar los términos que van a emplearse en el derecho chileno frente a esta nueva institución, y por ello llamamos la atención sobre el particular. El profesor don Eduardo Soto Kloss, en artículo aparecido en la Revista de Derecho y Jurisprudencia, aplaudiendo el fallo de la Corte Suprema, reitera que aquí estamos en presencia de la responsabilidad objetiva. Únicamente hace una prevención sobre la "expresión formal" usada en el fallo, "pues en materia de responsabilidad del Estado administrador, la llamada 'responsabilidad objetiva' adquiere una tonalidad propia no enteramente idéntica a la mera causalidad material"<sup>4</sup>.

Aparentemente pudiera ser que la Corte Suprema ha calificado de objetiva la responsabilidad de la Municipalidad para distinguirla de la responsabilidad del Código Civil, que implica necesariamente la prueba de la culpa o

---

<sup>4</sup> Eduardo Soto Kloss. *Responsabilidad Administrativa Municipal*. Revista de Derecho y Jurisprudencia. Tomo LXXVIII. Enero-Abril 1981, pág. 39.

dolo de las personas directamente responsables —art. 2314— o de aquellas por las cuales se responde, art. 2320. Sería por lo tanto objetiva en cuanto a que no hay que probar culpa o dolo de un individuo. Esta conclusión podría extraerse de los considerandos del fallo, por cuanto el Tribunal de primera instancia aplicó precisamente las normas del Código Civil, y la Corte de Apelaciones, en cambio, aplicó la Ley de Municipalidades. Sería, por lo tanto, responsabilidad objetiva en relación a la culpa o dolo de individuos en particular que constituiría la responsabilidad subjetiva.

Lamentablemente ello no es así en la doctrina y el razonamiento resulta inconsistente, ya que, como se ha venido exponiendo, la falta de servicio del derecho francés, introducida por el artículo 62 de la Ley de Municipalidades, forma parte de la responsabilidad subjetiva. De acuerdo a ello, por lo tanto, cabe sólo concluir que el Tribunal Supremo erró al calificar la institución jurídica que aplicaba.

El legislador al momento de establecer la responsabilidad municipal tuvo diversas opciones. Pudo, como lo hizo, optar por la responsabilidad por culpa, en la forma más perfeccionada que ofrece el derecho francés. Es también el sistema de Estados Unidos e Inglaterra, aunque en ellos la culpa corresponde al funcionario<sup>5</sup>. Pudo también haber optado por el sistema de la responsabilidad objetiva contemplado en el derecho español<sup>6</sup>. No lo hizo así, dado el

---

<sup>5</sup> Federal Tort Claims Act, 1946. Al respecto ver nuestro artículo titulado: *La Responsabilidad Extracontractual del Estado*, Revista de Ciencias Jurídicas, Valparaíso, N° 5, 1975, y también en Anuario de Derecho Administrativo 1975-1976, Ediciones Revista de Derecho Público, Universidad de Chile, Santiago.

<sup>6</sup> En efecto, la responsabilidad de la Administración en España se establece como una responsabilidad directa prescindiendo del elemento ilicitud o culpa, articulándose como una responsabilidad puramente objetiva. Ello fue consagrado en el artículo 121 de la Ley de Expropiación Forzosa y artículo 40 de la Ley de Régimen

claro tenor literal del artículo 62 de la Ley de Municipalidades. Nosotros estimamos que la intención del legislador debe respetarse en este punto, y que aunque la Corte Suprema erradamente ha denominado responsabilidad objetiva a algo que no lo es, la aplicación sucesiva de la norma deberá en todo caso exigir, para estimar responsable a la Corporación Municipal, la prueba de la falta de servicio, llámese como se le llame, aunque hubiera sido preferible darle el sentido que le dan la doctrina y el derecho comparado.

Las consecuencias de adoptar uno u otro sistema son evidentes. Así, tomando un ejemplo clásico, supongamos que un semáforo, sin que nada pudiera suponer un desperfecto, se descompone y comienza a dar en dos sentidos luz verde a las doce del día. El desperfecto es detectado, se da aviso a la Municipalidad, la que concurre a repararlo a las 12.30 horas. Nadie podría acusar a la Corporación de negligencia, ya que, por el contrario, su conducta diligente aparece como evidente. Ahora bien, si un accidente ocurrió a las 12.15 horas debido al mal funcionamiento del semáforo, la Municipalidad no podría ser considerada responsable aplicando el criterio de la falta de servicio. Por el contrario, con el sistema de la responsabilidad objetiva, siempre sería responsable el ente público a contar desde el mismo momento que el semáforo comenzó a funcionar defectuosamente.

Este ejemplo puede darse en todos los casos en que el mal estado de las vías o de su señalización produzca un accidente, y ello comprometería la responsabilidad fiscal o municipal, de acuerdo al sistema de la responsabilidad objetiva.

Sin entrar a la justificación teórica y doctrinaria de uno u otro tipo de responsabilidad, habrá que tener par-

tualmente presente, sin embargo, que algunos de los fundamentos de la responsabilidad objetiva deben quedar descartados tratándose del estado de las vías públicas. En efecto, tanto la teoría del riesgo como la teoría del provecho, que le complementa, mencionadas frecuentemente por los civilistas para justificar la responsabilidad objetiva, no pueden ser aplicadas en esta materia. No se trata de un actuar del Estado en la consecución de sus fines de interés público, sino que por el contrario, de proporcionar medios de desplazamiento precisamente a quienes van a utilizar la vía en su particular provecho y con su actividad material. La responsabilidad objetiva podría utilizarse en materia de actividad pública, pero resulta difícil cuando se trata de una situación pasiva por parte del Estado<sup>7</sup>.

Si bien no cabe duda que la responsabilidad contemplada en el artículo 62 de la Ley de Municipalidades no es objetiva, como se ha venido señalando, la situación no es tan clara en el artículo 177 de la Ley 18.290, ya que no precisa un mal funcionamiento del servicio, sino que únicamente un mal estado de la vía.

No obstante esto, nosotros estimamos que la legislación sobre la materia habrá de guardar una necesaria armonía y así como el artículo 62 del Decreto Ley 1.289 se encuentra vigente y el mal estado de una vía puede o no constituir una falta de servicio, estimamos que debe concluirse que la responsabilidad se verá comprometida cuando el mal estado sea imputable a una falta de servicio de los entes públicos. Más aún, esto último se concluye relacionando el artículo 177 precisamente con el artículo 62 de la Ley de Municipalidades, pudiendo incluso sostenerse, de no existir esta última disposición, que, de acuerdo a las re-

---

<sup>7</sup> Sobre fundamento de la responsabilidad objetiva en derecho civil. Ver Henri y León MAZEAUD y André TUNC. *Tratado Teórico y Práctico de la Responsabilidad Civil, Delictual y Contractual*. Obra citada. Tomo I, Vol. 11, N° 336, págs. 1 y ss.

glas generales, el mal estado de las vías sólo comprometería la responsabilidad a condición de probarse culpa o dolo de funcionarios determinados, según el Código Civil<sup>8</sup>. Esto, sin embargo, habrá de quedar descartado por la relación que debe existir entre la legislación y proponemos que también lo sea para establecer la responsabilidad del Fisco, aun cuando a esta última no se refiera la Ley de Municipalidades.

En otros términos, sostenemos que el artículo 177 debe entenderse referido en general para la responsabilidad de los entes públicos, a la falta de servicio.

La idea anterior aparece como la más adecuada, no sólo para guardar la necesaria armonía de la legislación, como hemos venido expresando, sino porque además la ley amplía tanto el ámbito de su aplicación, que incluirá a vías privadas, dadas en concesión y, sobre todo, en sectores urbanos, a calles y calzadas cuya mantención y reparación corresponde a los SERVIU. Aparecería como absolutamente desproporcionado si se hiciera recaer una responsabilidad objetiva en un órgano que ni siquiera tiene a su cargo la mantención de la vía y que su responsabilidad emanaría en teoría únicamente de no haber adoptado las providencias de cerrar la vía o advertir el peligro. En otras palabras, la justificación teórica estaría siempre en estos casos en una falta del ente público, ya que si se analizara el punto rigurosamente, la responsabilidad objetiva debiera recaer en la persona que tiene a su cargo la mantención de la vía; en el SERVIU, por ejemplo. Si la ley no lo ha establecido así y ha hecho recaer la responsabilidad en la Municipalidad, será precisamente cuando ella cometa una falta, o sea, cuando exista culpa de su parte, cuando nos encontremos en presencia de una falta de servicio.

---

<sup>8</sup> Cfr. Arturo ALESSANDRI Rodríguez: *De la responsabilidad extracontractual en el Derecho Civil Chileno*. Imprenta Universitaria. Santiago de Chile, 1943; N° 220, pág. 319.

## PRESUNCION DE FALTA

En materia de falta de servicio, incumbe al demandante probar dicha falta, o lo que es lo mismo, el mal funcionamiento o funcionamiento defectuoso. Sin embargo, y en esta materia debemos basarnos necesariamente en la jurisprudencia francesa que constituye la doctrina más importante sobre el punto, en relación con los accidentes causados por el mal estado de vías públicas; dicho mal estado constituye una presunción de funcionamiento defectuoso del servicio, correspondiendo, por lo tanto, al servicio público la prueba del funcionamiento adecuado. De acuerdo a ello, la presunción en contra de la Administración, favorece notablemente al usuario, quien sólo deberá probar la relación de causalidad entre el mal estado de la vía y el daño producido, pero no deja a la Administración sin posibilidad de defensa, ya que ésta podrá, a su vez, probar que no ha cometido ninguna falta.

Corresponde a la Administración mantener en buen estado de funcionamiento las vías públicas. Los defectos hacen presumir su mala mantención constitutiva de falta de servicio. Los defectos, sin embargo, deberán ser suficientemente importantes, lo que apreciarán los tribunales. Se trata de una presunción simple de falta. La Administración deberá probar su esmero. De este modo, si un obstáculo transforma la vía pública en peligrosa, la Administración podrá justificarse probando que no ha transcurrido un tiempo suficiente entre la aparición del obstáculo y el accidente, como para que haya podido despejar la vía.

Ejemplo: accidente acaecido a las dos de la madrugada, en una ruta de gran circulación e imputable a la presencia de una capa de humo emanada de una barricada inflamada levantada por desconocidos. La vía estaba libre aún una hora tres cuartos antes del accidente; los servicios encargados de la mantención —no se alegó que hubieran sido prevenidos— no disponían, en plena noche, del tiempo ne-

cesario para retirar los obstáculos o señalar el peligro. Funcionamiento normal<sup>9</sup>. Sin embargo, aun cuando el obstáculo sea reciente, existirá falta cuando la causa es imputable a la Administración, como por ejemplo, la caída de un árbol seco a la orilla del camino. Sobre este punto, por lo demás, caída de árboles, la jurisprudencia ha presumido la falta de la Administración, aceptando únicamente como prueba en contrario que el árbol caído era sano y vigoroso<sup>10</sup>.

Complementando lo anterior, la jurisprudencia francesa ha ido construyendo todo un sistema de presunciones de falta y ha precisado de manera detallada diversas situaciones que constituyen falta de servicio en materia de vías públicas y, en general, de obras públicas.

De este modo, en materia de señalización, los usuarios tienen el derecho de ser prevenidos en forma aparente, a una distancia suficiente, de ripiados y todo otro trabajo que pueda comprometer la estabilidad de su vehículo. La señalización debe tener ciertas características y debe encontrarse a distancia conveniente<sup>11</sup>.

En materia de desniveles en la calzada, la jurisprudencia ha llegado al punto de precisar en centímetros cuándo el desnivel constituye una falta de servicio y cuándo, por el contrario, se trata simplemente de obstáculos en la ruta que todo individuo debe atender al transitar.

Particular interés reviste la jurisprudencia francesa en materia de accidentes causados por mal funcionamiento de los semáforos, en que la Administración, según se ha establecido, no puede excusar su responsabilidad probando la falta de la víctima, por exceso de velocidad, por ejemplo,

<sup>9</sup> Fallo del Consejo de Estado. Bergon, 22 de octubre de 1975.

<sup>10</sup> Cfr. *Traité de la Responsabilité Civile*. René Savatier. L.G.D.J. Paris, 1951. 2ª ed., tomo I, N° 439, pág. 553.

<sup>11</sup> *Traité de la Responsabilité Civile*. René Savatier. Obra citada. N° 442, pág. 557.

cuando ha quedado establecido dicho mal funcionamiento imputable al ente público. Constituye esto una excepción al principio de exoneración de responsabilidad en caso de falta de la víctima.

## CONCLUSION

Diversas clasificaciones y opciones se ofrecen en el futuro a nuestra jurisprudencia en materia de accidentes por mal estado de las vías.

En primer término habrá que distinguir entre el mal estado de las vías y de su señalización, como hace la propia ley. En el primer caso habrá que tomar un criterio comparativo general del estado de las vías en el país o en la comuna, para poder determinar lo que es exigible a la Municipalidad o al Fisco en materia de conservación y señalización de vías.

Por otra parte, en materia de señalización, la distinción que se impone es entre señalización por avisos y señalización por semáforos. En este último caso, si bien se trata, lógicamente, de una señalización, adquiere una particular relevancia, ya que la luz verde más que una autorización al paso, equivale a una verdadera orden de avanzar, atendida la situación del tráfico en las calles de gran circulación.

La señalización por avisos, por su parte, presentará diversos matices que van desde un aviso general de prevención de un camino en mal estado, a las situaciones de precisión máxima, como la necesidad, por ejemplo, de prevenir a un vehículo alto que, a la velocidad máxima permitida, una curva, con un desnivel determinado, puede ocasionar un volcamiento.

Los ejemplos y los casos se multiplican y ello sirve para enfatizar la conveniencia de no adoptar, pura y simplemente, el criterio de la responsabilidad objetiva, que puede

traer consecuencias imprevisibles para los intereses públicos. La presunción de falta que proponemos como criterio jurisprudencial habrá de bastarnos para estimar que se concilian adecuadamente los intereses públicos y privados, y que se ajusta a la ley que hemos venido comentando.