

C.A. de Concepción  
irm

Concepción, veinticuatro de junio de dos mil veinte.

**VISTOS:**

Se reproduce la sentencia en alza y sus complementarias, y se tiene además presente:

**1º.-** Que en estos autos Rol C-2417-2016 del Tercer Juzgado Civil de Concepción, Rol Corte 1335-2018, se dictó sentencia definitiva con fecha 8 de mayo de 2018, escrita de fojas 1.376 a fojas 1.436 vta., que: **I)** Rechazó, sin costas, la tacha deducida por la parte demandante en contra de Armando Francisco Concha Loyola; **II)** Desestimó la excepción de falta de legitimación pasiva opuesta por el Fisco de Chile; **III)** Acogió la excepción de falta de legitimación pasiva opuesta por la demandada Municipalidad de Tomé, y en consecuencia rechazó la demanda deducida en su contra, declarando que en atención a lo resuelto, no emitía pronunciamiento respecto a la excepción de falta de legitimación y demás alegaciones opuestas por esta demandada; **IV)** **Acogió la demanda de fojas 1, sólo en cuanto condenó al Fisco de Chile**, a pagar en favor de los demandantes por concepto de daño moral las sumas que se detallan, reajustadas conforme a la variación que experimente el Índice de Precios de Consumidor desde la fecha de esta sentencia y hasta su entero y efectivo pago, devengando intereses corrientes para operaciones reajustables desde la época en que la presente sentencia quede ejecutoriada y hasta la data del pago; y, **V)** No condena en costas al demandado Fisco de Chile, por no haber sido totalmente vencido.

Esta sentencia fue complementada por la de **31 de enero de 2019**, escrita a fojas 1.641, que complementando el acápite III resolutivo, resuelve que la excepción de falta de legitimación pasiva respecto de la Municipalidad de Tomé se acogía sin costas, por estimar que los actores han litigado motivo plausible.

Con fecha **25 de septiembre de 2019**, se dicta nueva sentencia complementaria que rola a fojas 1.717, en la que se declara que los intereses



otorgados eran aquellos para operaciones reajustables en moneda nacional menores a un año.

**2°.-** Que la parte demandada Fisco de Chile, representada por el abogado Procurador Fiscal don Georgy Schubert Studer, enderezó recurso de apelación en contra de la sentencia definitiva de 8 de mayo de 2018 y su complementaria de 31 de enero de 2019, fundando sus agravios en tres aspectos: **a)** falta de legitimación pasiva del Fisco, toda vez que a la época del accidente, esto es, 09 de febrero de 2013, la Ruta 150 era camino urbano, a cargo de la Municipalidad de Tomé, y no bajo la tuición del Ministerio de Obras Públicas; **b)** inexistencia de nexo causal, aduciendo que el único responsable en el accidente ocurrido fue el conductor del bus; y, **c)** que la falta de servicio que se le atribuye a su representado parte de un supuesto erróneo, por cuanto la Ruta O-150 no estaba bajo la tuición de la Dirección de Vialidad, sino que de la Municipalidad de Tomé.

En uno y otro caso, pide que acogiendo los recursos se revoque la sentencia definitiva de 8 de mayo de 2018 y la complementaria de 31 de enero de 2019, rechazándose en todas sus partes la demanda de indemnización de perjuicios en contra del Fisco de Chile, rechazándose también la excepción de falta de legitimación pasiva opuesta por la Municipalidad de Tomé, con costas.

**3°.-** Que la falta de legitimación pasiva que alega el demandado, la funda en que el lugar donde ocurre el accidente correspondía a zona urbana, por lo que su mantención y fiscalización correspondía exclusivamente a la Municipalidad de Tomé, por lo que ninguna responsabilidad se le podía atribuir al Fisco de Chile, y consecuentemente, se debía acoger su alegación de no tener legitimación pasiva.

**4°.-** Que el argumento en que el demandado avala sus dichos, consiste en el Decreto Alcaldicio de N° 2.624 de 8 de septiembre de 2008, mediante el cual la Municipalidad de Tomé aprobó el Plan Regulador Comunal, fijando el límite urbano sur en el sector denominado “Quebrada Honda”, distante a unos 5 kilómetros al sur de la Cuesta Caracoles. Luego,



desde el 8/09/2008 al 24/12/2014, el sector Cuesta Caracol no tuvo la calidad de camino público a cargo de la Dirección de Vialidad, sino que camino urbano.

5°.- Que no obstante los argumentos del demandado, estos sentenciadores, compartiendo el análisis efectuado por el juez *a quo* en los considerandos 10° a 14° de la sentencia recurrida, rechaza la alegación de falta de legitimación que invoca el demandado, toda vez que conforme al mérito de los antecedentes y a la diversa prueba documental acompañada a los autos y no objetada, resulta irredargüible que la Dirección de Vialidad es quien siempre ha ejercido la tuición de la Ruta 150 cuestionada.

6°.- Que, entre los diversos antecedentes que llevan a esa conclusión, resulta útil tener presente que en el considerando 11° de la sentencia en alzada, el sentenciador se refiere a la Resolución D.V. de 20.03.2000, en la cual se consigna la ruta en comento como “N° del camino: 150; Nombre del camino: Concepción – Tomé; Longitud Km: 28,20; Ubicación/Arranque: P. Concepción/Término: P. Tomé...”. Pues bien, según el apelante esta Resolución y su contenido sólo tuvo por finalidad “actualizar los roles”, sin embargo, tal afirmación es inexacta.

En efecto, el llamado “enrolamiento de caminos” está inserto dentro de la regulación jurídica de los caminos públicos, y corresponde a la declaración de un camino en calidad de público, de acuerdo al procedimiento que establece el Decreto N° 850 de 2012. El principal efecto del enrolamiento de un camino radica en su administración, la que corresponde al Ministerio de Obras Públicas, a través de la Dirección de Vialidad, para lo cual esta Dirección cuenta con diversas facultades, entre ellas: le corresponde la realización del estudio, proyección, construcción, mejoramiento, defensa, reparación, conservación y señalización de caminos, puentes, rurales y sus obras complementarias que se ejecuten con fondos fiscales o con aportes del Estado y que no correspondan a otros Servicios de la Dirección General de Obras Públicas.



7°.- Que, sin embargo, y en esto cobra especial relevancia la actitud que ha mantenido desde siempre la Dirección de Vialidad en relación con la Ruta 150, si bien los caminos no enrolados quedan fuera de la tuición legal de esta Dirección, ello no es absoluto puesto que la Dirección puede decidir mantener bajo su cargo un determinado camino, realizando todas las labores de mantención que éste requiera, e incluso de mejoramiento y fiscalización, situación que es la que ha ocurrido en el caso de sub lite y de la cual dan cuenta diversos antecedentes en los cuales consta que la parte demandada entre agosto de 2008 y diciembre de 2014, nunca dejó de realizar su función de tuición sobre la citada Ruta 150, realizando diversas obras de distinta entidad, e incluso tomando decisiones y obligaciones a través de llamados a licitaciones para la ejecución de algunos trabajos y autorizando a la Municipalidad para la realización de algunas obras determinadas no relacionadas con la mantención del camino -instalación de monolito-.

Es del caso tener presente que en todo este periodo la función de la Municipalidad fue la de comunicar a la Dirección cualquier situación que requiriere de reparación o mantención, tal es así que previo al accidente la demandada había comunicado a la Municipalidad que estaba preparando el llamado a licitación para la reparación, sustitución y mantención de las barreras de contención de la Cuesta Caracol que requerían de tales trabajos.

8°.- Que, por demás, no obstante los argumentos de la demandada, a los cuales se suma el señalar que realizaba las labores de tuición de la Ruta porque no sabía que se había modificado el Plan Regulador Comunal de Tomé, lo cierto es que al parecer “tampoco sabía” que con antelación al 9 de febrero de 2013 cuando ocurrió el accidente, en los antecedentes acompañados al Decreto Exento N° 255 de 18 de Febrero de 2013, (4 años y 6 meses después de la dictación del Plan Regulador Comunal) la Ruta Concepción – Tomé figuraba como camino público según consta en el mapa a color con las vías urbanas bajo la tuición del Ministerio de Obras Públicas, donde se aprecia en toda su extensión la citada Ruta 150, incluida la Cuesta Caracol donde ocurrió accidente.



**9°.-** Que, en segundo lugar, sostiene el recurrente que la sentencia le causa agravio al dar por acreditada la relación de causalidad entre una acción u omisión fiscal y el resultado dañoso, aduciendo que en este caso lo único que ha existido fue una conducta imprudente del conductor del bus, don Hugo Bernardo Contreras Becerra, lo que no obstante haberse acreditado, el sentenciador no consideró ni siquiera para dar por hecho un patrón de conducta.

**10°.-** Que, respecto de la prueba en base a la cual el recurrente sostiene se acredita la responsabilidad del conductor en los hechos, está consistió en: a) Informe Policial N° 613/0091, de 26/03/2013, de la Brigada de Investigación Criminal de Tomé de la Policía de Investigaciones de Chile, con las declaraciones voluntarias de varios de los pasajeros del bus siniestrado. Lo cierto es que, de 9 declaraciones, sólo uno de ellos señaló que “le pareció” que el chofer iba “a gran velocidad”, sin embargo, no explica qué es para él “gran velocidad”, tampoco queda claro si fue a gran velocidad todo el trayecto, o sólo en el sector de curvas; otro señala que sólo al bajar la cuesta el bus iba a exceso de velocidad, sin que se pueda determinar si es que aceleró o si fue el efecto propio de la bajada y el desconocimiento de la ruta; indican que iban más de 30 personas, que muchos iban de pie; todos coinciden en que no vieron beber al conductor, y que tampoco lo vieron fumar, o consumir alguna droga. Sobre esto último, Eduardo Contreras Becerra manifestó que era hermano del conductor, que este tenía problemas de adicción a la pasta base y que no se llevaban bien.

**11°.-** Que, también se acompañó el resultado del examen toxicológico que se realizó al cadáver del conductor y que arrojó trazas de benzoilecgonina, metabolito de cocaína, declarando también los peritos Christian Ortega Venegas y Mariela Valenzuela Guajardo, funcionarios del Servicio Médico Legal, quienes en relación a los hallazgos de sustancia prohibida, sin embargo, ninguno de ellos pudo afirmar que el chofer conducía bajo los efectos de estupefacientes.



**12°.-** Que respecto del informe de la SIAT, que concluye que el chofer conducía a velocidad no razonable ni prudente respecto de la topografía, traspasando la velocidad crítica de 35 km/hora, sumado a la declaración del fiscal jefe de la Fiscalía Local de Tomé, refiere el apelante que el tribunal *a quo* omitió estos antecedentes. Sin embargo, no es efectivo que el tribunal haya omitido estos antecedentes, por cuanto en los considerandos 28° y 29° los analiza y da las razones por las cuales no tienen la entidad suficiente para atribuir la responsabilidad del accidente al conductor.

**13°.-** Que en esta instancia la parte demandada citó a absolver posiciones a Jonathan Andrés Cornejo Becerra, Paulina Francisca Silva Campos, César Danilo Alejandro González Pizarro, Xiomara Isabel López Maulén, Carlos Antonio Godoy Escobar y César Alex Muñoz Huerta, quienes reconocieron haber prestado declaración voluntaria ante la Policía de Investigación en las distintas fechas y lugares que indican, reconociendo cada uno de ellos el tenor de sus declaraciones en las que, en síntesis, manifestaron que no vieron consumir ni drogas ni alcohol al chofer, que no iba a exceso de velocidad, pero que en la Cuesta el bus tomó velocidad; Xiomara agregó que en un momento los hinchas se pusieron a saltar al interior del bus y el chofer les llamó la atención, que en un momento “siente que el bus toma velocidad”, se para y escucha que el chofer grita que se le cortaron los frenos; César Muñoz dijo que al bus “le costó subir”, y segundos antes del accidente lo escuchó que gritaba “no puedo”, “no puedo”.

**14°.-** Que tal como se indica en los fundamentos 27° y 28° del fallo impugnado, los antecedentes consignados no resultan suficientes ni idóneos para atribuirle al conductor la responsabilidad del accidente.

En este sentido, no puede sino observarse que la mayoría de las declaraciones e informes acompañados por los demandados, parten de una premisa que tiene plena validez para todo aquél conocedor de la ruta por la que transita con frecuencia y que en base a ese conocimiento y experiencia,



afirman que es una camino muy peligroso por sus curvas, por las pendientes, e incluso coincidiendo que no se puede superar los 30 k/h. Lo cierto es, que todas aquellas características propias de la ruta son las que requieren que la señalización sea clara, precisa y suficiente, en orden a permitir que una persona cualquiera, pueda, guiándose con una señalética adecuada “prepararse” para afrontar la bajada, puesto que en este caso debido a las condiciones del camino, no basta con la señalética “normal”, ni con una conducción “atenta a la condiciones del tránsito”, requiere más que aquello, estos es, advertir extremar los cuidados.

**15°.-** Que en cuanto a falta de servicio en la que se funda la demanda, la sentencia realiza un completo y acabado análisis que esta Corte comparte, en los fundamentos 17° en delante de la sentencia en revisión, y que por razones de economía procesal no es necesario repetir ni entrar a profundizar sobre lo mismo, puesto que, además, la jurisprudencia y doctrina lo ha tratado extensamente, para concluir que los órganos del Estado tienen responsabilidad por la falta de servicio.

**16°.-** Que, en este sentido, y tal como puede observarse, el fallo recurrido desarrolla cada uno de los requisitos para que prospere la acción intentada, esto es, la existencia de: a) una acción u omisión imputable a la administración; b) un daño o lesión; c) un nexo causal entre la actuación del órgano fiscal y el resultado lesivo; y d) invocar y acreditar la existencia de falta de servicio, entendiéndose por tal, no sólo la inexistencia y denegación de éste, sino también su inadecuada o insuficiencia prestación.

**17°.-** Que, la responsabilidad indemnizatoria de la administración por daños derivados de insuficiencias en los caminos se desprende del artículo 174 inciso 5° de la ley n° 18.290, de tránsito, al establecer que: *"La municipalidad respectiva o el fisco, en su caso, serán responsables civilmente de los daños que se causaren con ocasión de un accidente que sea consecuencia del mal estado de las vías públicas o de su falta o inadecuada señalización"*, esto debido a que la Municipalidad no resulta responsable a todo evento, sino solamente en aquellos casos en que no



exista otro órgano administrativo que haya asumido la administración de tales vías.

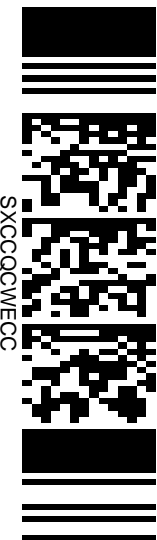
En otras palabras, la conjunción “o” utilizada por el legislador da cuenta del establecimiento de una responsabilidad alternativa y no conjunta, de manera que no resulta posible sostener que, habiéndose asumido la administración de la vía por la Dirección de Vialidad, el Municipio mantenga una responsabilidad por el mismo mantenimiento y conservación que ya ha pasado a fiscales, como en este caso.

**18°.-** Que en esta materia lo que dispone la Ley N° 18.290, de Tránsito, en su artículo 100, que: *"Será responsabilidad de las municipalidades la instalación y mantención de la señalización del tránsito, salvo cuando se trate de vías cuya instalación y mantención corresponda al Ministerio de Obras Públicas"*.

**19°.-** Que por lo general la prueba de la falta de servicio, se rige por lo establecido en el artículo 1698 del Código Civil que determina que incumbe probar las obligaciones, o su extinción, al que alega aquéllas o ésta. Así, al actor le corresponderá acreditar la existencia y/o efectividad de los hechos y de sus consecuencias, de forma que precisamente, de esa prueba resultarán los elementos para que el tribunal determine el estándar de servicio debido y compruebe si fue observado.

En el caso de la falta de servicio, su prueba supone que el daño sea atribuible a un funcionamiento anormal del servicio. Esta anormalidad se muestra en que el servicio no funcionó cuando debió funcionar o funcionó sin cumplir con el estándar de servicio exigible a ese particular servicio público, atendidas las circunstancias.

**20°.-** Que, en el caso de auto, y tal como lo dio por establecido el tribunal *a quo* se puede extraer de los diversos informes, peritajes, declaraciones de testigos, documental, percepción documental y exhibición de material de que varios hechos podrían haber incidido en el accidente, sin que sean excluyente de otros o los únicos, pero todos ellos tienen un





denominador común, esto es, la peligrosidad de la Ruta y la falta de una adecuada señalética-

**21°.-** Que, en esta materia, existe consenso en que la señalética en los caminos debe ser suficiente e idónea, acorde a las condiciones peligrosas del camino, en especial distintivo o señal en el lugar del accidente que así lo indicara. Además, en materia de señalización no puede dejar de mencionarse que nuestro país suscribió la Convención sobre Señalización Vial de Viena en 1968, y que el servicio encargado de la confección de la señalética es el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, encontrándose a cargo de su instalación y emplazamiento la dirección de Vialidad, conforme a lo previsto por el artículo 94 de la Ley de Tránsito.

**22°.-** Que la prueba presentada por la parte demandada, y analizada por el tribunal *a quo*, resulta totalmente insuficiente para excepcionarse de responsabilidad en el accidente ocurrido y el daño causado, y por el contrario, ha quedado acreditada la existencia de falta de servicio que se le atribuye, porque el órgano público no cumplió en forma adecuada con su obligación de prestación de los servicios que por ley le corresponde, y que debió materializarse en la adecuada señalética que debía tener el camino, en especial por ser un camino de pendientes y curvas, donde además se conjuga frondosa vegetación, e incluso según el clima es un sector de mucha neblina.

Más aún, no puede obviarse que no es el único ni primer accidente ocurrido en el sector, -si de la magnitud que éste tuvo-, puesto que previo a éste ya habían ocurrido varios, situación de la cual la Dirección de Vialidad tenía pleno conocimiento, tanto así que debido a lo mismo normalmente se estaban arreglando las barreras de contención, de hecho, estaba pendiente la licitación de tales reparaciones o sustituciones como consta de Ord N° 174 de fecha 26 de noviembre de 2012, MAT. Informa mal estado de carpeta de rodado “Retorno Quebrada Honda” Ruta 150 Concepción - Tomé y “falta de barreras camineras”, de Jefe Provincial Vialidad Concepción a Alcalde de Tomé, comunicándole los trabajos que se iban a efectuar y que “En



relación a las barreras metálicas de la cuesta Caracol” estaba próximo a licitación el contrato respectivo donde se realizaría la reposición de éstas.

**23°.-** Que la prueba aportada por el demandado Fisco de Chile en esta instancia, no atenúa ni modifica la responsabilidad que se estima le corresponde a dicho demandado; tales probanzas consisten en 14 archivos digitales en formato PDF con diversas actuaciones y diligencias realizadas por el Ministerio Público en la causa penal que dio origen esta situación, en la que, como se indicó anteriormente, operó principio de oportunidad, acompañándose también diversos documentos y pericias en igual sentido; acompañó también fotografías del bus de locomoción colectiva de la Asociación Trans O’Higgins PPU DCHH.38, marca Zhong Tong, y croquis del mismo bus con distribución de asientos y número de los mismos, acompañando posteriormente gráfica del bus siniestrado, con disposición de los asientos y pasajeros, antecedentes que a juicio de estos sentenciadores no alteran lo resuelto, toda vez que es un hecho pacífico que el día del accidente el bus llevaba más pasajeros que la capacidad del mismo, tal es así que muchos de ellos iban de pie, sin embargo, tal circunstancia no es causa del accidente.

Tampoco altera lo decidido la percepción de video que se realizó ante esta Iltma. Corte como medida para mejor resolver, video con una duración de 09:54 m/s y abarca desde el cruce del sector Punta de Parra, específicamente desde el km 18.8 hasta el final de la Cuesta Caracol en el acceso a la ciudad de Tomé, quedando en evidencia lo que a esa fecha existía de señalización, y que conforme a la demás prueba rendida por las partes, no resulta suficiente en relación con las condiciones del camino.

Que también acompañó el demandado diversos Dictámenes de la Contraloría General de la República, relativos al alcance de la normativa de la Ley Orgánica de Municipalidades en relación a la administración de bienes nacionales de uso público, asunto no controvertido, considerando que en este caso lo debatido ha sido la calidad de camino público de la Ruta



150, como también, la condición de camino “no enrolado”, pero sujeto a tuición de MOP.

**24°.-** Que, respecto de esto último, del conjunto de normas y antecedentes que constan en autos, se desprende que no era exigible un determinado comportamiento al ente municipal, -salvo advertir y comunicar a la Dirección de Vialidad cualquier inconveniente o evento que se produjera en el camino para su pronta reparación y para que en lo inmediato se adoptaran las medidas tendientes a evitar accidentes-, por lo que en su caso no puede atribuírsele una falta de servicio que le obligue a indemnizar a los demandante, en la forma como lo establece el artículo 141 de la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades, por no darse a su respecto los requisitos de legitimado pasivo, tal como lo resolvió el tribunal de primera instancia.

**25°.-** Que, de esta manera, ha existido una omisión imputable a la administración que originó un daño, guardando la debida relación causal entre la actuación del órgano fiscal y el resultado lesivo por su falta de servicio.

**26°.-** Que lo discutido por el demandado en cuanto a la responsabilidad del conductor del bus, respecto-a más de lo ya señalado- a la sobre carga que llevaba, tampoco en nada incide en la causa del accidente, porque ella, como se dijo, fue la falta de servicio, y sin que se haya solicitado como una forma de responsabilidad o reducir la indemnización.

Por otra parte, el hecho de que la denuncia presentada en sede penal terminaran con una resolución del Juzgado de Garantía aprobando la decisión de sobreseimiento definitivo, no es óbice, esta vez en sede civil, para acreditar una falta de servicio y dar lugar a la demanda, el artículo 67 del Código antes referido dispone la independenciam de la acción civil respecto de la acción penal, e incluso la circunstancia de dictarse sentencia absolutoria en materia penal no impide que se dé lugar a la acción civil, si fuere legalmente procedente.



En este aspecto se debe tener también presente que la responsabilidad investigada en sede penal es diversa a la que se ha hecho valer en contra del Fisco, además que, aún cuando un resultado tiene más de una causa, cada causa lo es de todo el daño, no pudiendo pretenderse la reducción o inexistencia de la responsabilidad por el hecho o excusa de existir otras causas. (Arturo Alessandri R. “Responsabilidad Extracontractual en el Derecho Civil Chileno, N° 157).

**27°.-** Que los demás antecedentes probatorios acompañados por las partes en nada alteran lo que se ha concluido, por estar establecida la falta de servicio, el daño ocasionado y la relación de causalidad, debiendo acogerse la demanda, en la forma que se dirá a continuación.

**28°.-**Que el apoderado de los demandantes señala en su adhesión a la apelación que la sentencia causa profundo agravio a su parte por la forma de establecer el monto reparatorio de sus representados, al no considerar todas las circunstancias que indica y que se refieren, en síntesis, a la circunstancia que la reparación del daño debe ser total, considerando también que ninguna de las víctimas fatales y lesionados al accidente aparece vinculado con alguna situación fáctica o jurídica que disminuya, minimice, o limite el daño causado. Estima que se debe subir el monto de las indemnizaciones, para que realmente se cumpla con la reparación integral del daño sufrido, ocupando criterios de igualdad en base a criterios que tanto la jurisprudencia como la doctrina han sostenido en materia de indemnización.

Solicita conforme al mérito de los antecedentes, a las probanzas rendidas, se confirme la sentencia de primera instancia, con declaración que se aumentan las indemnizaciones otorgadas a cada uno de sus representados a las sumas solicitadas en la demanda de autos, por concepto del daño moral sufrido, o bien, a las sumas que esta Corte determine en equidad y justicia, y superiores a las determinadas por el *a quo*, con costas.

**29°.-** Que, en general, el monto de la indemnización de perjuicios determinada en la sentencia recurrida aparece coherente con los daños



sufridos por los demandantes, estimándose que los montos fijados aparecen prudentes y razonables, y por consiguiente ajustados a derecho.

Sin embargo, este equilibrio se estima que se rompe respecto de la situación particular de Nicolás Roberto Núñez Dávila, quien, recién recibido como profesional de ingeniería en construcción civil sufre este accidente quedando con secuelas de por vida, con una invalidez que además le impide valerse por sí mismo, al haber quedado, con graves disminuciones motrices y complicaciones orgánicas, que no sólo le impiden el desplazamiento, sino cuidados que van desde alimentación a necesidades fisiológicas, siendo en un 100% dependiente de terceros, y hoy al cuidado de su madre, sin ninguna posibilidad de trabajar ni realizar labor alguna.

**30°.-** Que, considerando la ausencia de baremos legales que permitan fijar la cuantía de la indemnización del daño moral o extra patrimonial, ésta queda entregada en último término a la prudencia del sentenciador, estimando que en el particular caso del actor Nicolás Roberto Núñez Dávila, la suma fijada en el fallo recurrido como indemnización de perjuicios no se ajusta necesariamente a criterios de equidad, justicia y proporcionalidad, considerando la magnitud de daño sufrido.

**31°.-** Que, por consiguiente, estos sentenciadores habrán de aumentar el *quantum* de la indemnización fijada para Nicolás Roberto Núñez Dávila, teniendo en cuenta la gran envergadura, entidad y naturaleza de las secuelas del daño, como del hecho originador del perjuicio moral ocasionado, su duración y persistencia y las nocivas consecuencias derivadas del mismo.

**32°.-** Que, de este modo, únicamente habrá de prosperar la adhesión a la apelación de la demandante de la forma que se dirá.

Por estas consideraciones y normas citadas, **se confirma**, sin costas del recurso, la sentencia definitiva de fecha ocho de mayo de dos mil dieciocho, escrita de fojas 1.376 a fojas 1.436 vta., complementada por la de treinta y uno de enero de dos mil diecinueve de fojas 1.641, y por la de veinticinco de septiembre de dos mil diecinueve, escrita a fojas 1.717, **con declaración** que se aumenta la indemnización de perjuicios por daño moral



que el Fisco de Chile deberá pagar al demandante Nicolás Roberto Núñez Dávila, por concepto de daño moral la suma de ciento treinta millones de pesos, la que habrá de ser enterada con el sistema de ajustes económicos señalados en el mismo fallo.

Regístrese y devuélvase con sus agregados.

Se deja constancia que para la redacción de esta sentencia se hizo uso de la facultad establecida en el artículo 82 del Código Orgánico de Tribunales, según consta de fojas 225.-

Redactada por la ministro Viviana Alexandra Iza Miranda.

N°Civil-1335-2018. Y acumulada rol N°863-2019-civil.



Pronunciado por la Tercera Sala de la C.A. de Concepción integrada por los Ministros (as) Rodrigo Cerda S., Carola Rivas V., Viviana Alexandra Iza M. Concepcion, veinticuatro de junio de dos mil veinte.

En Concepcion, a veinticuatro de junio de dos mil veinte, notifiqué en Secretaría por el Estado Diario la resolución precedente.

