

EN SEIS (6) VIAJES, PROFESIONALES Y ENFERMERAS (TODOS VOLUNTARIOS) DEL “TREN HOSPITAL ALMA” ATENDIERON SOLO EL AÑO ANTERIOR, A MÁS DE 3.000 CHICOS DEL NORTE ARGENTINO, TAREA QUE SE VIENE REALIZANDO DESDE 1980⁽¹⁾

RESPONSABILIDAD CIVIL POR ACCIDENTES FERROVIARIOS -AGRESIONES “A” LOS TRENES Y “EN” LOS TRENES-

“...No es admisible a esta altura de los tiempos que el pasajero de un tren deba asumir el riesgo de ser lesionado por proyectiles arrojados desde las inmediaciones, pues el Derecho estaría entonces retrocediendo a la época en que los primeros trenes que cruzaban el Oeste norteamericano eran atacados por los indios”⁽²⁾

“EL FERROCARRIL, EN LA ZONA NORTE”⁽³⁾

La historia dice que en 1830 se inauguró en Inglaterra la primera línea de ferrocarril del mundo, y que la Argentina solo tardó 27 años en sumarse a este progreso, ya que en 1857 la locomotora “La Porteña” hizo su viaje inicial desde Plaza Lavalle hasta la estación La Floresta.

En 1862 comenzó a funcionar el antiguo ramal del Ferrocarril del Norte de Buenos Aires (hoy ramal Retiro-Tigre del Ferrocarril Mitre), que inicialmente unía la ciudad de Buenos Aires -que todavía no era Capital de la República- con el entonces pueblo de Belgrano. En 1865 completó su recorrido hasta Tigre, creándose estaciones intermedias en Rivadavia, Olivos, San Isidro y San Fernando. Con el tiempo, se sumaron las restantes estaciones. En ese entonces no existía el puerto de Buenos Aires, y la mercadería que venía desde el Litoral atracaba en pleno delta, la que era distribuida en gran parte por vía ferroviaria. Por el mismo medio viajaban los trabajadores rurales a las numerosas quintas existentes en la zona norte.

Como en 1916 se pasó de las máquinas de vapor a trenes eléctricos, el ramal Retiro-Tigre fue el primer ferrocarril eléctrico de América del Sur y el primero de trocha ancha en el mundo.

En febrero de 1926 se registró un record de velocidad, logrado por un tren que debía entregar una edición periodística especial anunciando una proeza de la época: la del avión Plus Ultra, que cruzó el Atlántico, que tras recorrer 10.270 km. a una velocidad de crucero de 172 Km por hora acuatizó en el Río de la Plata, frente a Buenos Aires. El trayecto ferroviario entre Buenos Aires y Rosario, insumió 3 horas y 21 minutos, a una velocidad promedio de 90,4 km/hora

En el siglo XX llegó a ser un medio de transporte utilizado por todo el mundo, incluso por gente con buena posición social y económica. Como referencia, Ernesto Sábato (desde Santos Lugares), y Victoria Ocampo (ésta desde su casona en Beccar), fueron pasajeros habituales de los ramales ferroviarios de entonces, lo mismo que tiempo antes lo fue el Presidente Roca, cuando viajaba a su campo ubicado entre Capilla del Señor y Areco. Un tren movido por la locomotora a vapor, llamada “La Emperatriz” por su conductor, el maquinista Savio, transportó a los presidentes Figueroa

Alcorta, Roque Sáenz Peña, Victorino de la Plaza, Yrigoyen, Alvear y al Príncipe de Gales (todavía se conserva el trecho de vía al costado de la residencia de Olivos donde estacionaba el “tren presidencial”).

En la década de 1960 llegaron los trenes japoneses, sin escaleras para el acceso a los vagones, por lo que hubo que alzar techos y andenes.

UN PRONUNCIAMIENTO NOVEDOSO DE LA CORTE NACIONAL ACERCA DE LA VALIDEZ DE LA FRANQUICIA DEL SEGURO POR ACCIDENTES FERROVIARIOS

Con fecha 20-10-2009, al confirmar en el caso “Ortega” la sentencia de la instancia ordinaria, que había declarado nula de nulidad absoluta y manifiesta la cláusula que limitaba la responsabilidad de la aseguradora citada en garantía a u\$s 300.000 por “ocurrencia”, el Máximo Tribunal del país señaló que aún cuando la ley considera que la oponibilidad de la franquicia es la regla (art. 109 de la ley 17.418), ello no impide reconocer que cuando se ha estipulado una franquicia se afecta el acceso a la reparación de los daños sufridos por la víctima del accidente, principio de raíz constitucional por cuya tutela corresponde velar a los magistrados (se trataba de un accidente en la línea Gral. Roca).

Más adelante, pone de relieve que en materia de servicio público ferroviario no existe una expresa obligación legal que imponga a las concesionarias y a las aseguradoras establecer una franquicia en los contratos de seguro de responsabilidad civil que celebren. Asimismo, hace hincapié en que la actora había reclamado la reparación integral invocando diversas razones para sustentar su pretensión de obtener la cobertura del siniestro sin franquicia alguna, por lo que el “a quo” estaba facultado para examinar la legislación y la reglamentación que correspondían para evaluar, sin exceder el ámbito de su jurisdicción, si la cláusula era conforme al ordenamiento jurídico y declarar su nulidad absoluta y manifiesta, sin que las argumentaciones de la recurrente resulten suficientes para demostrar la irrazonabilidad o arbitrariedad de lo resuelto (CS, en el caso “Ortega, Diego N. c/Transporte Metropolitano Gral. Roca S.A.”, en LL 2010-A-302, con nota a fallo y en RCS del 11-11-2009 -noviembre 2009, pág. 111-).

AGRESIONES “A” LOS TRENES

Mientras viajaba con su madre en un tren de la demandada por impacto de una piedra arrojada desde el exterior, una menor de 14 años sufrió la pérdida total de la visión del ojo derecho, debiendo someterse a una intervención plástica quirúrgica para colocársele una prótesis del arco ocular, a fin de restaurar la deformación estética ocasionada.

Al responsabilizar a la empresa ferroviaria, la Sala III departamental basó su decisión estimatoria en la obligación de seguridad. Resaltó que el hecho se subsume en el art. 184 C.Com, habiendo infringido el ferrocarril su deber jurídico de poner en práctica las medidas necesarias para evitar este tipo de hechos (arts. 11 y 35 de la Ley 2873 y Reglamento General de Ferrocarriles, Decreto 90.325/36), disposiciones que establecen la responsabilidad objetiva del porteador. Se confirmaron las indemnizaciones de 1ra. instancia: \$ 115.00 por incapacidad y \$ 90.000 por Daño moral (cfr. Sala III, 16-4-2009, causa 106.468). Con criterio coincidente se expidió la Sala I el 14-11-2002, en la causa 90.387.

Fallos estimatorios coincidentes fueron dictados por diversos tribunales de la CNCivil. Así, la Sala E, fallo del 5-5-2010, en ED del 7-2-2011, aunque aquí un voto sostuvo en disidencia que era un hecho ajeno al transporte, arts. 513 y 514 C.Civil. Este fallo, además, debe ser destacado porque la mayoría se respaldó en la doctrina de la Corte Nacional sentada en el caso “Ledesma”, precedente señalado por la doctrina como “leading case” en cuanto al basamento constitucional emanado del art. 42 C.N. para ponderar legalmente la responsabilidad de las empresas ferroviarias, siendo clara su ratificación doctrinaria por la Corte Nacional en el caso “Uriarte Martínez”, anotado más abajo. En la misma línea responsabilizante se anotan fallos de la Sala D (DJ 2007-1-12) y sala H, fallo del 25-3-2009, (ED 233-409).

Por su lado, con igual criterio se expidieron la CNComercial, Sala A (JA 2010-I-867) y la Sala II de la CNCivil y Comercial Federal, siniestro en el que había mediado disparo de perdigones (ED 182-661).

Finalmente, es interesante señalar que la Sala B de la CNCivil se planteó si la piedra es cosa de la que el Ferrocarril “se sirve o tiene a su cuidado” (en terminología usada por el art. 1113 CC). Se inclina por la respuesta asertiva, porque a su juicio resulta de notoriedad que entre las vías y a los costados de las mismas existe abundante acumulación de piedra, que se deposita allí con finalidad de mantenimiento. Asimismo agregó que la accionada es propietaria y guardiana de la ventanilla y del vidrio que la cubre, cuyo estallido por el piedrazo causó lesiones cortantes en el rostro al pasajero en el caso decidido (DJ 2000-3-46).

RESPONSABILIDAD CIVIL DE LAS EMPRESAS FERROVIARIAS: DIFERENCIAS EN LA DETERMINACIÓN DEL PLAZO PRESCRIPTIVO.- RECIENTE PLENARIO DEL FUERO CIVIL

Al respecto, la Sala I de la Alzada de San Isidro se afirma en la doctrina de la Corte Provincial para decidir el caso “Mensegues”, sosteniendo que “...el régimen legal aplicable en materia de responsabilidad en el transporte público de pasajeros tiene su razón de ser en una obligación preexistente al propio convenio celebrado entre las

partes es el extracontractual”. Así lo ha decidido reiteradamente, al decir que “la responsabilidad que contrae el transportador por el daño que sufran sus pasajeros; no se trata del incumplimiento de una obligación creada por el contrato, sino lisa y llanamente de la violación de un deber jurídico establecido en la propia ley (arts. 1109 y 1113 C. Civil), generador de una responsabilidad de naturaleza *extracontractual*”. (La letra cursiva es nuestra). Y agrega que la existencia de un vínculo negocial no excluye o desplaza la fuente extracontractual que da sustento al deber de responder, enraizado en el principio genérico de “no dañar a otro” (SCBA, Ac.32.965, 23-10-1984, “Di Lizio, María D”, en ED 113-3069). Este precedente es considerado el inicio de la doctrina judicial imperante. En esta sentencia casacional se alude a diversos precedentes que arrancan desde 1971, de modo tal que puede afirmarse que se trata de una verdadera “doctrina legal” del más Alto Tribunal bonaerense, mantenida a lo largo de 40 años.-

El mismo tribunal señala que tanto el art. 164 C.Comercio, aplicable al supuesto de lesión o muerte del viajero, al igual que el art. 1113 del Código Civil, “establecen el principio de la responsabilidad objetiva, debiendo responder siempre el porteador por los perjuicios sufridos por la víctima, obligación del porteador que cesa en tanto prueba que el accidente provino de fuerza mayor o sucedió por culpa de la víctima o de un tercero por quien aquél no será civilmente responsable”, citando criterio del precedente “Torres”, de fecha 16-7-1999 (Cfr, Sala I, 28-2-2011, causa 110.597, Reg. 23).

Si bien el tribunal local citado aplicó la “doctrina legal” expuesta a un caso de lesiones sufridas por una pasajera de una línea de colectivos, a raíz de una mala maniobra del rodado, también la Alzada departamental de Lomas de Zamora, Sala I, aplicó el mismo criterio interpretativo en materia de responsabilidad de las empresas ferroviarias por el daño que sufran sus pasajeros, en tanto la misma reviste carácter extracontractual, en una hipótesis fáctica de lesiones sufridas durante el descenso de un tren de la Línea Gral. Roca, (LLBA 2009-1014). Es evidente que para la Casación el “sustratum” jurídico es similar, siendo indiferente el medio de transporte público de pasajeros involucrado en el evento.

Ergo, se infiere que en casos de accidentes ferroviarios, para la Casación Provincial rige la prescripción bienal, por tratarse de una responsabilidad que deriva de una relación extracontractual

(art.4037 C.Civil). En cambio, para la jurisprudencia dominante en los tribunales nacionales el plazo prescriptivo es anual, por ser un vínculo contractual regulado por el art. 855 del Código de Comercio, criterio compartido por Vázquez Ferreyra (JA 1992-IV-812).

En ese contexto, no puede menos de mencionarse el reciente fallo plenario de la Cámara Nacional en lo Civil que determinó que tratándose de acciones de daños y perjuicios derivadas del transporte terrestre de pasajeros, el plazo prescriptivo es de tres años, con sustento en el Art. 50 de la Ley de Defensa del Consumidor n° 24.240, modificada por la ley 26.361 (fallo del 12-3-12, “Sáez González, Julia del Carmen /Astrada, Armando V.”- en ED del 3-5-12-).

AGRESIONES “EN” LOS TRENES.- (I)

En esta temática, la Alzada departamental se expidió en el precedente “Moyano”, cuyo actor debió ser hospitalizado a raíz de las lesiones sufridas en una acción de robo perpetrado en un tren en movimiento. La Sra. Jueza de Ira. Instancia rechazó la demanda contra Trenes de Buenos Aires SA., por considerar que la intervención de terceros no dependientes de la demandada determinaba la interrupción del nexo causal.

Al revocar el fallo, sostuvo que .la agresión no fue un hecho imprevisible, infringiendo la accionada su deber de poner en práctica las medidas para la seguridad de las personas (Art. 11 y 35 de la ley 2.873) y que tal agresión, por su habitualidad y frecuente repetición no fue un episodio insólito, “no habiendo la empresa dado muestra de haber intentado absolutamente ningún remedio para evitar este tipo de sucesos (Art. 184 Cód. Com. art. 65 de la ley 2873)”, “...no obstante la posición defensiva de la accionada, en el sentido de que las formaciones son recorridas por policías federales y provinciales” (sostenida en la prueba confesional).

Por otro lado, el tribunal estimó que carecía de atinencia con el caso el precedente invocado por la accionada, acerca del rechazo de la demanda por la agresión similar ocurrida en un autobús, toda vez que las líneas de colectivos no tienen obligación legal (ni posibilidad técnica) de dotar a cada vehículo con otra autoridad que el conductor (Cfr. fallo de la Sala II, del 22-10-2002, en la causa 88.457, Reg. 267).

Un caso paradigmático fue resuelto por la Sala A de la CNComercial, con motivo del hallazgo al costado de las vías de un

La Corte Nacional declaró la nulidad absoluta de la cláusula de la cobertura aseguradora que obligaba a la citada en garantía a resarcir a partir de u\$3 300.000 del monto indemnizatorio, dado que tan elevada cuantía franquicial afecta el acceso a la reparación integral de los daños, principio de raíz constitucional.

Afirmándose en “doctrina legal” de la Corte Provincial, la Alzada departamental sostuvo el carácter extracontractual del régimen legal aplicable en materia de responsabilidad del transporte público de pasajeros, “...ya que tiene su razón de ser en una obligación preexistente al propio convenio celebrado entre las partes”

muchacho de 17 años que se hallaba inconsciente, con múltiples golpes en todo su cuerpo, que falleció pocos días después en el Hospital de Rafael Calzada a consecuencia de las lesiones recibidas. El extinto había subido en Florencio Varela para viajar hasta el estadio del Club “Tigre”, que disputaría un encuentro con el equipo de “Defensa y Justicia”, viajando también en el mismo tren numerosos y fervorosos “hinchas” del último club citado, los que fueron instalados en los dos primeros vagones y el resto del pasaje en los restantes vagones, ubicándose personal de seguridad en medio de ambos sectores. En 1ra. instancia la demanda fue íntegramente rechazada, con sustento en la inexistencia de prueba cierta acerca de la forma en que ocurrieron los hechos (aunque declararon 12 testigos, la versión de los hechos fue muy disimil), absolviéndose a Ferrocarril Roca SA, y a “Search” Seguridad S.A., empresa que prestaba servicios de seguridad en la citada línea ferroviaria complementando la tarea de la policía provincial.

La revocación del fallo por parte de la Sala A tuvo como punto de partida la obligación de seguridad asumida por el ferrocarril, que se extiende hasta que el pasajero se encuentra fuera del ámbito de la estación, siguiendo en el punto el criterio de J. Anaya y H. Podetti (“Código de Comercio y Leyes Complementarias”, Tº III, Edit. Omega, 1967, pág. 338 y ss). Se trata de una responsabilidad “ex lege”, de naturaleza objetiva, impuesta por el legislador en materia de Transportes (art. 184 de la ley 2873).

Lo que surge como indiscutible para el tribunal es que la víctima era pasajero de ese convoy y que cayó del tren en movimiento, no habiéndose acreditado la versión del ferrocarril (que viajaba en el estribo del vagón, desobedeciendo directivas del personal de seguridad que lo invitó a incorporarse al interior del vagón), ni la existencia de eximente alguna. En consecuencia, sólo condenó a la empresa ferroviaria, (Cfr. fallo en el caso “Villalba, Gavino A.”, en JA 2009- I -757)

Ya con su composición anterior, en el caso “Santamarina” la Corte había dejado sin efecto la sentencia desestimatoria de la CN-Civil, en un juicio originado por las graves heridas sufridas por una pasajera al ser arrojada fuera del tren por la intervención de delinquentes, luego de una acción de robo (ED 141-362; LL 1991-B-525, con nota laudatoria al fallo de Vázquez Ferreyra, centrada en la obligación de seguridad).

AGRESIONES “EN” LOS TRENES (II): ACCIONES COLECTIVAS Y TUMULTUARIAS

Un pasajero subió en la estación Longchamps a un tren de la línea Gral. Roca con destino a la estación Constitución. En la estación Yrigoyen subieron unos 10 o 12 jóvenes que comenzaron a molestar a los pasajeros. Uno de los muchachos le pidió al actor dinero y las zapatillas, y al negarse lo arrojó al suelo y luego de pegarle junto con los demás integrantes de la “patota”, le sustrajeron su billetera y las zapatillas, huyendo finalmente hacia los vagones delanteros. Para evitar que sus agresores escaparan, al arribar a la estación Constitución encontró un policía

En casos de accidentes ferroviarios, para la Casación bonaerense rige la prescripción bienal (art. 4037 CC); en los tribunales nacionales el criterio dominante es el plazo prescriptivo anual, (art. 855 Cód. de Comercio). Sin embargo, un reciente fallo plenario de la CNCivil fijó un plazo trienal respecto del transporte terrestre de pasajeros, conforme a ley de Defensa del Consumidor, art. 50.

que colaboró cuando la víctima reconoció a uno de los agresores, deteniéndolo cuando intentaba escapar. Como consecuencia de los hechos, el pasajero fue trasladado al Hospital Argerich, diagnosticándosele lesiones graves, las que en definitiva motivan su acción indemnizatoria, máxime que el agresor detenido fue condenado en sede penal.

El Juez de primera instancia rechazó la demanda, por considerar que se trataba de un hecho “inevitable”, que provenía de un tercero por quien la empresa no es civilmente responsable. Al revocar la sentencia recurrida, sostuvo la Sala D de la CNCivil que la responsabilidad era objetiva y que no se había probado ninguna eximente respecto del art. 184 C.Com. (fallo del 11-11-2008 en el caso “Mumbru”, ED 230-208). En igual sentido se expidió la Sala G de la Cámara Nacional en lo Civil en el caso “Wisner” (fallo del 4-6-2001, ED 202-532).

Otros hechos, en cambio, han sido originados por la acción colectiva de pasajeros que pugnaban masivamente por desplazarse, según se verá a continuación.

En efecto, la Sala I de la Alzada departamental de Lomas de Zamora entendió en el precedente “Ojeda, Daniel F”, motivado por las lesiones sufridas por un pasajero al descender de un tren, empujado por “una marea humana” según la expresión del fallo. Revocó así la sentencia de 1ra. Instancia que había fundado el rechazo de la demanda en la prueba producida, considerando que se deducía de la misma que no existía responsabilidad de la accionada en la producción del evento.

La Alzada sostuvo el criterio de responsabilidad objetiva que asumía la empresa ferroviaria al prestar su actividad de transporte, y que a su juicio un servicio ferroviario razonable y eficiente debía adoptar las medidas para “...comprender las etapas previas y posteriores vinculadas al ascenso y descenso de pasajeros”. Asimismo, se remitió a la doctrina de la Corte Federal en el caso “Ledema”, dictado en un accidente sufrido por un pasajero debido a la forma tumultuosa de bajar en la estación “Facultad de Medicina” del subte, en el que se destacó el trato digno que debe darse al pasajero en base al mandato constitucional contenido en el art. 42 C.N.

Por un hecho similar (caída a las vías por “envión de otros pasajeros” y ponerse el tren en movimiento, sufriendo la víctima

amputación de una pierna), Llambías, con respaldo de Borda y Abelleira, jueces entonces de la Sala A de la Cámara Civil Nacional, asignaron responsabilidad exclusiva al Ferrocarril, basada en el art. 184 C.Comercio y en la obligación de seguridad, resaltando que concurrían los arts. 1109 y 1113 C.C. porque al margen de la culpa contractual “igualmente estaría establecida su responsabilidad extracontractual”. La incapacidad resultante (80% “del total vida”, dice) fue elevada de \$ 82.000 a \$ 150.000 (se entiende “moneda nacional”, la creada en 1881, para ubicarnos en su contexto histórico). El hecho había ocurrido en 1957 (cfr. fallo del 13-8-1962, en “Inocencio, A. c/Empresa Nac. de Transportes”, La Ley 110-419).

Tampoco falta el precedente en que un pasajero sufrió una “lumbociática aguda” al ser empujado contra una baranda del vagón en que viajaba, debido a la presión ejercida por los pasajeros dentro de un tren de la Línea Sarmiento. La Sala M de la CNCivil al confirmar el fallo estimatorio recurrido encuadró el caso en el art. 184 del C.Comercio, responsabilizando al ferrocarril por el hacinamiento de pasajeros causante del perjuicio (caso “Arregui”, LL 2004-F-571). El fallo mereció una nota de Tanzi, Humphreys y Papillo acerca de la obligación tácita de seguridad).

REMISIÓN

El presente es un trabajo complementario del dado a conocer en esta Revista (n° 129 - octubre-diciembre 2009), en el que se analizó si es necesario el boleto para acreditar la calidad de pasajero, cuándo comienza y cuándo termina el viaje, responsabilidad del ferrocarril durante el transporte y la espera en las estaciones, aplicabilidad de la obligación de seguridad y cuestiones similares referidas al transporte por subterráneo. •

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. La Nación del 5-3-2011, sección “Comunidad”, pág.3).
2. CNCiv y Com. Fed, en ED 182-661.
3. Ariel Berlusconi, La Nación, Suplemento “Norte”, 12/9/2009).