



Una sentencia ejemplar: RENFE y la esposa de un viajero accidentada en escalera mecánica

SENTENCIA
DE LA SALA
1ª DEL TS,
DE 23.12.04

POR GABRIEL GARCÍA CANTERO.
Catedrático Emérito de Derecho Civil.
Universidad de Zaragoza.

DERECHO ESPAÑOL

1

Véase: GARCÍA CANTERO, G., “Mujer, responsabilidad civil y accidente”, *Aequalitas*, núm. 7, mayo-agosto 2001 p. 38 ss.



En este sector en auge, en el mundo occidental, de la responsabilidad extracontractual por daños, no faltan sentencias recientes de la Sala 1ª TS en la que la mujer resulta tratada, directa o indirectamente, con alguna discriminación en relación al varón¹; sea porque algunos sostienen que el deber de diligencia no puede exigirse, en abstracto, con igual rigor para hombres y mujeres; sea por no tener en consideración, el Tribunal, las condiciones personales del sujeto agente o perjudicado por el evento dañoso (por ej. tratarse de anciana no acompañada, o mujer con alguna deficiencia física). Por ello creo que merece destacarse la, por varias razones, emblemática, STS de 23 diciembre 2004, cuyos datos procesales identificadores describo a continuación.

Accidente ocurrido en la estación de Gerona el 11 mayo 1992, al disponerse a tomar un tren TALGO

con destino a Tarragona, los esposos Don Narciso C. B. y D^a Montserrat C. V. en el momento de acceder al andén utilizando una escalera mecánica.

El JPI núm. 1 de Gerona desestima la reclamación interpuesta por el matrimonio mediante S de 19 marzo 1996.

La sección 1ª de la AP de Gerona por S de 8 junio 1998 estima parcialmente la demanda y condena a RENFE al abono de 44.907.000 ptas. a los apelantes, y solidariamente con la aseguradora condena igualmente al abono de dos millones ptas. con base en el contrato de seguro por accidente.

La Sala 1ª TS por S de 23 diciembre 2004, desestima el recurso de casación interpuesto por RENFE, siendo ponente el Excmo. Sr. Don Francisco Marín Castán.

HECHOS

Se encuentran literalmente recogidos en el 3º FD con un estilo modélico que puede calificarse, por un lado, de minucioso y detallista, y, por otro, de extremadamente delicado para con ambos cónyuges, sin caer en el melodrama, pero sin olvidar los detalles decisivos para juzgar lo que, para el matrimonio reclamante, constituyó un auténtico drama y no llegó, por muy poco, a convertirse en una verdadera tragedia.

El 11.05.92 los esposos Don Narciso C.B., de 45 años de edad, y D^a Montserrat C.V., de 42 años, contrataron, en la estación de RENFE de Girona, un viaje con el tren TALGO hasta la ciudad de Tarragona, pagando sus respectivos billetes, aportados al folio 8 de las actuaciones.

En esa fecha Don Narciso padecía una tetraplejia espástica incompleta, por la cual podía realizar cierta fuerza en sus extremidades, en momentos determinados, pero, por la falta de coordinación en el grado de fuerza y movimiento, le impedía realizar correctamente cualquier función. Podía estar de pie algunos momentos pero siempre asistido de otra persona por el riesgo de que le fallara la pierna por algún espasmo y cayera. Llevaba un colector para la orina, ya que, aun cuando retenía algo, la micción era imperiosa, y retenía algo mejor las deposiciones. Por todo ello se encontraba imposibilitado para realizar las funciones y actividades más esenciales, como vestirse, asearse, comer o realizar sus necesidades. Así se acredita por resolución del INSS que declaró su invalidez permanente en grado de absoluta para todo trabajo el 11.12.86.

Después de recoger en taquilla sus billetes, se dirigieron a los andenes, sitos en el piso superior de la estación; para lo cual Don Narciso, ayudado por su esposa, subió a unas escaleras mecánicas. Estas escaleras eran de tipo BH, mecánico automático, de puesta en marcha por contacto y presión con tiempo de funcionamiento y paro programado. Se pone en funcionamiento cuando es pisada con presión una de las dos piezas mecánicas que forman un rellano, que detecta el peso y pulsa un sensor neumático, iniciando la escalera su movimiento. El tiempo de traslado de una persona desde la carga hasta la descarga es de 21 segundos. Después sigue funcionando durante 20 segundos y se detiene. Una vez se pone en funcionamiento, si el viajero concluye su traslado en 41 segundos, la escalera se detiene hasta que otro pise las planchas del rellano. Así resulta del dictamen pericial practicado en el ramo de la apelante.

Como quiera que los esposos, por la tetraplejia incompleta de Don Narciso, se entretuvieron más de 21 segundos en subir al

primer escalón, la escalera se detuvo antes de concluir su trayecto. Ignorando el sistema de su funcionamiento, sobre el que no consta se les hubiera instruido por carteles o de otra forma y creyendo que la escalera se había estropeado, intentaron acabar de subirla a pie, momento en el que otro viajero la puso en funcionamiento, al pisar el ya referido rellano.

El movimiento de la escalera sorprendió a los esposos actores, y D^a Montserrat, más preocupada por proteger a su marido que por sujetarse ella misma, agarrándose a la escalera, cayó rodando por ella. Como consecuencia de la caída D^a Montserrat resultó lesionada y no curó hasta el 12.04.94 como lo determina un dictamen médico no desvirtuado.

Esas mismas pruebas muestran que D^a Montserrat padece, como consecuencia del descrito accidente, las siguientes secuelas:

A

Cojera evidente y gran dificultad para subir y bajar escaleras; le es imposible la carrera y la marcha de puntillas. Tiene que llevar plantillas y ha de usar una muleta o bastón inglés para salir de casa.

B

Tiene una limitación de 15º de la flexión de la rodilla y sólo con dolor puede realizar la extensión completa; sufre un discreto genu varo traumático; presenta cicatrices pequeñas; sufre atrofia marcada en el muslo.

C

Osteoporosis en el tobillo y pie; limitación de la flexión del tobillo de unos 12º y extensión dolorosa.

D

En el futuro, proceso degenerativo artrósico de forma precoz. Todo lo anterior resulta una incapacidad del 25% para su vida ordinaria y la imposibilidad de realizar su trabajo habitual (servicio doméstico).



“RATIO DECIDENDI”

Los argumentos de RENFE al oponerse a la reclamación de los daños sufridos por los viajeros giran en torno al equívoco jurídico que, habitualmente, suele desarrollarse en relación con la doctrina ya consolidada del TS sobre la acumulación de acciones entre la responsabilidad contractual y extracontractual. La doble posición es fácil de imaginar. En efecto, si los demandantes se basaban en el contrato de transporte por tren, la empresa demandada negaba la relación de causalidad entre los daños sufridos y la principal prestación que conlleva el contrato de transporte, a saber, trasladar indemnes desde Gerona a Tarragona a los portadores del billete del tren TALGO. A juicio de la parte demandada, lo ocurrido en la estación de partida quedaba fuera del núcleo central del contrato de transporte por tren. Por otra parte –aunque este argumento parece que no se explicitó en la demanda–, la empresa ferroviaria tiene la convicción de haber cumplido con sus deberes de diligencia respecto de las personas poniendo al servicio de los viajeros para acceder al andén de los trenes, un servicio automático de escaleras que, en principio, ha de presumirse que todo el mundo sabe manejar, y que representa un medio de acceso alternativo al ascensor (que en el caso de autos no funcionaba por avería). Si se trataba de una reclamación basada en el art. 1.902 CC, parece lógico oponer la excepción de prescripción pues el accidente ocurre el 11.05.92 y la reclamación se presenta el 06.03.95.

Observemos que, en la contestación de la demanda, se prescinde totalmente, y se hace abstracción, de que los reclamantes se presentan como matrimonio uno de cuyos miembros es tetrapléjico, estando asistido por su esposa, sin que, por otra parte, tal circunstancia hubiera sido considerada por el empleado de la taquilla como bastante para denegarles el billete. Se omite asimismo el dato de carecer la estación de RENFE de partida, de cualquier aviso o advertencia sobre el modo de utilizar sin riesgo las instalaciones por las personas discapacitadas, o con dificultades físicas. Tampoco parece que por la empresa ferroviaria se haya previsto un medio alternativo a la escalera mecánica, de acceso al andén, cuando el ascensor no funciona.

Para desestimar el primer motivo del recurso basado en la infracción de las normas reguladoras de la sentencia, en el 2º FD se invoca la mayoritaria doctrina jurisprudencial de la Sala 1º “desde los principios de la unidad de la culpa civil y de la yuxtaposición de responsabilidades contractual y extracontractual [que] ha venido declarando que lo único vinculante para el juzgador, desde el punto de vista de la congruencia, son los hechos de la demanda, gozando en cambio de libertad para encuadrar la conducta del demandado en

la culpa contractual o extracontractual por corresponder a sus facultades de aplicación de la norma pertinente conforme al principio *iura novit curia*”. Después de invocar abundante jurisprudencia que corrobora esta doctrina, añade que “probablemente sea la sentencia de 7 octubre 2002 la que marque la dirección más adecuada para resolver el problema que plantea este motivo, pues si el requisito de la *congruencia* se aborda desde una perspectiva constitucional parece que lo decisivo es que el demandado no sufra indefensión para, así, respetar lo que dispone el art. 24.1 CE, indefensión que podría darse sobre todo si, fundada la acción en el art. 1.902 CC y siendo por tanto aplicable el plazo de un año conforme al art. 1.968-2º CC, el demandado se defendiera únicamente de su culpa extracontractual oponiendo dicho plazo de prescripción y, sin embargo, se viera luego sorprendido por una sentencia que rechazase su aplicabilidad para, en cambio, considerar aplicable el de quince años del art. 1.964 CC por encuadrar el caso en la responsabilidad contractual. Pues bien, desde esa perspectiva que se considera la más ajustada para pronunciarse sobre el motivo examinado debe concluirse que procede su *desestimación* por las siguientes razones:

1ª

Porque la lectura del escrito de contestación a la demanda revela muy claramente que, en este caso, la hoy recurrente se defendió también de su posible responsabilidad contractual, interpretando por consiguiente la demanda dirigida contra ella desde la más amplia concepción de la unidad de la culpa civil al alegar textualmente que *en resumidas cuentas, si se nos reclama por una responsabilidad al amparo del art. 1.902 CC, la acción contra mi mandante está prescrita, y si se nos reclama por una responsabilidad nacida de forma contractual, al no producirse los hechos en el tren ni en contacto con el mismo, no puede extenderse la responsabilidad hacia la empresa RENFE*.

2ª

Porque los razonamientos de la sentencia impugnada para apreciar incumplimiento contractual de la hoy recurrente en cuanto transportista de los cónyuges demandantes son válidos también como fundamento de su culpa extracontractual al haber generado un riesgo con el tipo de escaleras mecánicas instaladas en su estación para subir a los andenes, como luego se razonará con mayor detenimiento, de suerte que una eventual estimación de este motivo no se traduce en un distinto pronunciamiento sobre el fondo.

3ª

Apurando al máximo la respuesta de esta Sala para satisfacer del todo el derecho de la recurrente a la tutela judicial efectiva, porque es del todo punto evidente

que el ya referido plazo de prescripción de un año no había transcurrido al interponerse la demanda, 6 marzo 1995, ya que como fecha inicial del cómputo no podía tomarse la del hecho dañoso, según se pretendía en la contestación a la demanda, sino, como en infinidad de ocasiones ha declarado esta Sala, la del alta definitiva con determinación de las secuelas de las lesiones, 12 abril 1994, a todo lo cual aún se suma que la propia recurrente admitió en su contestación haber recibido una reclamación extrajudicial en el mes de julio de 1994 que, conforme al art. 1.973 CC, habría interrumpido la prescripción iniciada en el anterior mes de abril.

La desestimación de los motivos 2º y 3º del recurso, a saber, infracción del art. 1.101 inciso último CC, y la jurisprudencia que lo interpreta, y, a su vez, infracción de los arts. 1.902 y 1.101 CC se hace conjuntamente en el 3º FD con la siguiente argumentación:

“Fundado el segundo [motivo] en infracción del inciso último del art. 1.101 CC, así como de la juris-

prudencia, y denunciando el tercero infracción de los arts. 1.902 y 1.101 CC, aquél discute que el hecho dañoso ocurriera dentro del núcleo central del contrato de transporte, mientras que éste niega la relación de causalidad (...). Sin embargo de los hechos probados se desprende con toda claridad que el hecho ocurrió dentro de la estación y al utilizar los demandantes un medio mecánico que resultaba imprescindible para acceder a los andenes y por tanto para tomar el tren en el que iban a hacer el viaje contratado. Que el *núcleo central del negocio jurídico* no fuera el recorrido en la escalera mecánica sino el propio viaje en tren no puede significar desde luego, como parece pretenderse en el alegato del motivo segundo, que la empresa hoy recurrente limitara todas sus posibles responsabilidades única y exclusivamente al trayecto en ferrocarril, pues de ella dependía la estación con todas sus instalaciones, de ella dependía la opción por unos u otros medios de acceso, que, ni qué decir tienen, *había de extenderse también a las personas discapacitadas que hubieran de utilizarlos para poder tomar el tren.*

De ahí que asimismo quede desvirtuado el alegato del tercer y último motivo, porque si el ascensor, medio alternativo de acceso a los andenes, estaba averiado, era deber de la compañía hoy recurrente haber adoptado las precauciones oportunas para que los cónyuges demandantes, siendo advertibles para cualquiera las limitaciones de movilidad del marido, hubieran podido acceder al andén con la seguridad suficiente, o, en último extremo, haberles indicado la imposibilidad del viaje mientras no funcionara el ascensor. Y como resulta que nada de eso hizo la hoy recurrente, permaneciendo pasiva ante la utilización de unas escaleras mecánicas cuyo sistema de funcionamiento ahorra energía y gastos para aquélla tanto cuanto podía poner en peligro a personas como los cónyuges demandantes, con el mismo derecho a viajar en tren que cualquier otra persona, necesariamente habrá que concluirse que la responsabilidad de aquélla por lo sucedido es indiscutible, ya se examine con arreglo al art. 1.902 CC, ya desde la perspectiva de sus obligaciones como empresa ferroviaria de transporte de viajeros”.

ANÁLISIS DE LA DOCTRINA JURISPRUDENCIAL QUE RECHAZA EL RECURSO DE RENFE

No disponiendo ahora de los argumentos que empleó el JPI para rechazar íntegramente la demanda², en realidad, al desestimar los motivos del recurso de casación interpuesto exclusivamente por RENFE, viene a confirmarse la S de la AP cuyo *quantum* indemnizatorio, sin embargo, no coincide exactamente con el solicitado en la demanda (se piden, por varios conceptos, un total aproximado de 70 millones de las antiguas ptas., mientras que la AP sólo otorga una



2

En la sentencia del TS sólo se dice en el 2º Antecedente de hecho que RENFE propuso las excepciones de falta de litisconsorcio pasivo necesario y prescripción de la acción, oponiéndose en el fondo y solicitando su absolución en la instancia en virtud de cualquiera de las dos excepciones alegadas o bien la desestimación de la demanda en el fondo por no tener responsabilidad alguna en los hechos; por su parte la compañía aseguradora H. pidió que su responsabilidad se redujera al pago de 600.000 ptas.



indemnización en torno a 47 millones ptas.). No se dan razones para explicar esta notable reducción. Pero, en todo caso, no cabe atribuirlo a una hipotética concurrencia de culpas, que nadie invocó en el proceso, y sobre la cual no tenía por qué pronunciarse el TS; habrá que hablar, más bien, de las facultades soberanas de la AP para fijar la cuantía del daño.

La línea argumental del TS resulta ser clara y sólida. Los perjudicados pueden ejercer acumulativamente las acciones por culpa contractual y extracontractual, recayendo exclusivamente sobre ellos la carga de probar los hechos básicos productores del daño y los demás requisitos que exige la ley. Corresponde a los Tribunales (*da mihi factum*) elegir el derecho que consideran aplicable, con plena observancia de los derechos de la defensa que reconoce el art. 24.1 CE. En el presente caso, el matrimonio actor había optado por acumular alternativamente el ejercicio de ambas acciones. El TS constata que la reclamación cumple todos los requisitos tanto de la responsabilidad extracontractual, como contractual. En particular, demuestra convincentemente que no concurre la prescripción anual, pues aunque los hechos ocurrieron el 11.05.92, hay que esperar, en todo caso, al alta definitiva con determinación de las secuelas para establecer el *dies a quo*, lo que tuvo lugar el 12.04.94, presentándose la demanda dentro del plazo anual el 06.03.95. Sin perjuicio de estimarse, además una interrupción extrajudicial del plazo intervenida en el mes de julio del 1994. Se dan también los requisitos jurisprudenciales de la responsabilidad por riesgo derivado de la instalación de una escalera mecánica.

POSIBLE CONTENIDO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE FERROVIARIO

La sentencia comentada precisa con acierto, descendiendo a la situación física que mostraba tan abiertamente el marido de la accidentada, que la obligación de RENFE no se limita a transportar indemne al viajero desde la estación de origen a la de destino, en el tren contratado y a la hora reglamentariamente establecida; ello constituiría, ciertamente, la obligación principal del contrato celebrado, que implica, además, otras obligaciones complementarias como la de proporcionarle un asiento adecuado al viajero y lugar para su equipaje, asegurándole la calefacción y el aire acondicionado debidos según la estación climatológica. Pero hay otras obligaciones accesorias en función de la ubicación de los andenes por donde circula el tren; resulta cada vez más infrecuente que el andén esté al mismo nivel que la calle; a veces el tren circula subterráneamente, pero, en ocasiones, el viajero debe ascender a un plano superior, como en el caso de autos. La instalación de una escalera automática representa, sin duda, una comodidad para el viajero, que

evita los deplorables espectáculos de ver a personas de edad o impedidas, arrastrando sus equipajes escaleras arriba o abajo. Pero tal mejora no supone, sin más, que RENFE haya cumplido con su deber accesorio de facilitar el acceso al andén correspondiente a toda clase de usuarios; el contrato de transporte que implica la expedición del billete le obliga también a cuidar que tales escaleras automáticas funcionen normalmente y sean cómodamente accesibles, incluso a personas discapacitadas y a su acompañante. No puede presumirse que todos los que han adquirido un billete de transporte conocen debidamente, por sí solos, el funcionamiento de la aludida escalera.

Precisamente el accidente se produce cuando el matrimonio actor está intentando salvar lo que para ellos supone un obstáculo considerable, a saber que el marido tetrapléjico logre ascender en su totalidad el tramo de la escalera automática cuyo funcionamiento cronológico ignoran. RENFE debió informar adecuadamente a los viajeros, sea en el momento de expedir los billetes (por cualquier medio: carteles al público, anuncio por altavoces, incluso por cualquier empleado al haberse producido la emergencia de no funcionar el ascensor), sea al tiempo de iniciar su utilización. A la empresa ferroviaria le corresponde un deber de seguridad, de mayor intensidad por tratarse de un viajero tetrapléjico, y claramente lo ha incumplido.

LA CONDICIÓN PERSONAL DE LA VÍCTIMA COMO MUJER

La sentencia deja bien clara que la condición de la víctima como la esposa lesionada del tetrapléjico no influye en el resultado condenatorio. Cabe presumir que la solución hubiera sido idéntica si la persona tetrapléjica hubiera sido ella, mientras que su marido actuara de cuidador y acompañante lesionado. Más aún, tal condición femenina le es beneficiosa, y hasta podría hablarse de discriminación positiva, pues con pocas y delicadas palabras expresa que: *el movimiento de la escalera sorprendió a los esposos actores, y D^a Montserrat, más preocupada por proteger a su marido que por sujetarse ella misma, agarrándose a la escalera, cayó redonda por ella*. Ciertamente, en hipótesis la combinación de circunstancias personales, hubiera podido ser muy diversa: Así, hija o hijo que acompañan a la madre de edad avanzada que se desplaza con muletas; dos hermanos con alguna falta de movilidad; progenitor discapacitado que lleva a su bebé en el cochecito; dos amigos o dos amigas jubilados que acuden a despedir a uno de ellos, etc. Acaso hubiera podido plantearse si un varón joven, implicado en accidente similar, hubiera debido desplegar mayor diligencia para evitar el accidente dando lugar, en su caso, a una eventual concurrencia de culpas con reducción del *quantum* indemnizatorio. Al margen de estas elucu-

braciones, obsérvese, por lo demás, que la accidentada sólo tiene 42 años, de modo que debe presumirse hallarse en plenitud de fuerzas mentales y físicas, y, acaso con mayor sangre fría hubiera podido eliminar o atenuar los daños. Sin embargo el TS pasa por alto esa posibilidad y considera justo no exigirle más que plena y total dedicación a su marido discapacitado, con efectivo olvido de sí misma (lo que, en este caso, no representó, en la realidad, una mera elucubración).

APLICACIÓN DEL PRINCIPIO GENERAL DEL ARTÍCULO 1902

Prescindiendo del contrato de transporte, la doctrina aquí establecida amplía el círculo subjetivo de su aplicación si se tiene en cuenta el deber general del *alterum non laedere*. En efecto, no parece equivocado estimar que al cabo de cada jornada, incluyendo los festivos, y comienzo o fin de vacaciones, pueden ser centenares o miles de personas las que pueden utilizar las escaleras mecánicas en las estaciones de tren españolas, tanto en las de antigua construcción aunque

modernizadas como en las de nueva planta. Así cabría enumerar *ad exemplum*, acompañantes, en general, de los viajeros; no pocos niños y menores que no infrecuentemente emplean aquéllas a modo de diversión (aquí concurriría, eventualmente, la culpa *in vigilando* de sus padres o guardadores); desocupados que pueden acudir *a ver llegar los trenes* por mera curiosidad; vagabundos que, en ocasiones, hasta logran pernoctar allí, etc. El TS invoca en este caso la doctrina de la *responsabilidad por riesgo*, basada en que si RENFE se beneficia de tales escaleras con fines empresariales, debe correr con las consecuencias perjudiciales que, por su causa, pueden sufrir los usuarios. La presente sentencia debiera constituir una llamada de atención para aquélla al objeto de intensificar y profundizar la seguridad de los potenciales usuarios de sus instalaciones. En la sentencia comentada se apunta una eventual responsabilidad por razón del riesgo creado, y los sujetos que podrían resultar perjudicados pueden llegar a ser, como se ha visto, muy numerosos.

ALGUNAS CONCLUSIONES

La STS de 23.12.04 introduce modificaciones, –a mi juicio–, beneficiosas para la mujer, en la doctrina jurisprudencial que, en algunos casos de culpa extracontractual, la había considerado con cierto disfavor, llegando hasta a tratarla peyorativamente en razón a sus circunstancias personales. Así en STS de 06.04.00 al negar indemnización a una madre, al parecer de mediana edad, que acompaña a su hija menor en el Suburbano de Barcelona al lesionarse por el cierre automático del vagón que pretendía utilizar; de modo similar la STS de 25.02.00 que igualmente deniega indemnización por el atropello de una mujer de 76 años al cruzar un paso a nivel muy peligroso para todas las personas; por último, en un caso análogo, la STS de 02.03.00 relativa al accidente ocurrido a una mujer de edad avanzada que utiliza la escalera mecánica de la estación de Sevilla, atribuyéndolo al traspies de una mujer de tales características. En adelante, en casos similares, podrá invocarse la doctrina anteriormente analizada, atribuyendo a RENFE, o a la empresa de transporte correspondiente, los accidentes producidos por el uso de escaleras automáticas u otros mecanismos instalados en las estaciones o en los trenes, con fundamento en la doctrina del riesgo³. Tampoco podrá argumentarse con base en la edad, sexo o circunstancias personales del accidentado pues se declara que también los discapacitados tienen derecho a viajar en tren, solos o acompañados. En particular, la condición femenina del cuidador de un tetrapléjico que emprende un viaje ferroviario no constituye, ni, por supuesto, debiera constituir, ningún factor negativo o discriminatorio a la hora de fijar sus derechos y obligaciones en relación con los accidentes que puedan ocurrir⁴.



3

Se trata de un riesgo superior a lo normal que anteriormente defendí (GARCÍA CANTERO, G., *loc. cit.* p. 40).

4

En cierto modo la sentencia comentada viene a recoger, en sentido amplio, el deseo por mí expresado en el año 2001: “Yo creo que habría que desarrollar explícitamente y con mayor eficacia los derechos civiles y sociales de la mujer que, convencionalmente, se califica de “pertenciente a la Tercera Edad”, y pedir a los Tribunales una mayor atención a las circunstancias con que las mujeres actúan en el tráfico social (*loc. cit.* p. 41)”. En parecida situación se encuentran las mujeres cuidadoras de personas carentes prácticamente de toda movilidad, como en el caso de autos.