



# Mujer, Responsabilidad Civil y accidente

GABRIEL GARCÍA CANTERO  
Catedrático de Derecho Civil  
y Emérito de la Universidad de Zaragoza

D E R E C H O   E S P A Ñ O L





## 1. INTRODUCCIÓN

Como es sabido, la normativa española sobre responsabilidad civil por culpa extracontractual, tanto la contenida en el C.c. como en la ya abundante legislación especial, no suele diferenciar por razón del sexo, ni entre las víctimas, ni entre los o las culpables, de suerte que cualquier dificultad interpretativa ha podido solventarse sin mayor dificultad; quizá la redacción primitiva del art. 1.903 párr. 2.º (*el padre y, por muerte o incapacidad de éste, la madre...*) envolvía una discriminación favorable a la madre, que la reforma de la patria potestad por ley de 13 mayo 1981 obligó a eliminar. Más de un siglo de jurisprudencia de la Sala I.ª del T.S. ofrece no pocos ejemplos en que la mujer ha sido víctima o responsable, sin que se hayan apreciado actitudes discriminatorias en su respecto. Pero a lo largo del año 2000 el T.S. ha resuelto tres recursos de casación, que tienen en común el tratarse de supuestos en que las mujeres son, efectivamente, víctimas o perjudicadas por acciones u omisiones imputables a empresas ferroviarias; ocurre que las reclamaciones interpuestas, por las perjudicadas o sus herederos y herederas, han tenido fortuna variada, siendo distintos los Ponentes de cada sentencia del T.S., así como las argumentaciones utilizadas al resolver los recursos de casación. Aparte de observarse cierto preocupante giro jurisprudencial en materia de culpa extracontractual (especialmente sobre el concepto de riesgo), me parece oportuno llamar la atención sobre la preterición por dichas resoluciones judiciales, de ciertas características que pueden concurrir, precisamente en razón al sexo, sobre todo entre quienes pertenecen a la llamada Tercera Edad, cuyos integrantes, no por haber superado la edad de la jubilación, debieran ver reducida la tutela de sus derechos.

### Me refiero a las siguientes resoluciones de la Sala I.ª del Tribunal Supremo:

- **S.T.S. de 6 abril 2000** relativa a la reclamación por daños interpuesta por una mujer frente a los Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña al cerrarse automáticamente las puertas del vagón al que pretendía subir.
- **S.T.S. de 25 febrero 2000**, referente al atropello mortal por un tren de una mujer de avanzada edad al cruzar un peligroso paso a nivel sin vigilancia, en el casco urbano de Villagarcía de Arosa.

■ **S.T.S. del 2 marzo de 2000**, por el accidente sufrido por una mujer, también de edad, al transitar por una escalera automática instalada por Renfe en la Estación de Sevilla; la mujer fallece una vez presentada la demanda, sin que se diga con claridad, si ello se ha debido a las lesiones sufridas.

## 2. ACCIDENTE EN EL SUBURBANO DE BARCELONA EN LA ESTACIÓN DE LA PLAZA DE ESPAÑA

El tema fundamental radica en la circunstancia de que los Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña han instalado el sistema de cierre automático de las puertas de los coches, el cual se avisa con señales acústicas poco antes de efectuarse aquél; en la estación de Plaza de España, lugar del accidente, los trenes hacen una parada de diez minutos; no consta la edad de D.ª M.ª Lourdes, que resultó accidentada, ni tampoco que tuviera problemas de movilidad, pero se dice que conocía el funcionamiento del sistema de cierre de los coches por utilizar habitualmente ese medio de transporte; iba acompañada por una hija, sin que se diga si mayor o menor de edad; y como ocurre el accidente el 10 agosto 1990, no cabe presumir que la llevaba a un centro docente; podía simplemente salir de paseo, de compras o para acompañar a su hija a una piscina. Alega la madre que por cerrarse inopinadamente las puertas, fue golpeada, sufriendo varias fracturas de costillas y vértebras, con alguna leve secuela; reclama una indemnización algo superior a los seis millones de pesetas, siendo rechazada en ambas instancias, y también se desestima el recurso de casación, siendo Ponente el Sr. Marín Castán. La S.T.S. de 6 abril de 2000 es relativamente extensa, mereciendo ser citados el 2.º FD (en el que se reproduce la argumentación de la AP al rechazar el recurso de apelación), el 4.º FD (que recoge la doctrina jurisprudencial sobre la responsabilidad por riesgo y la conducta de la víctima) y el 5.º FD (en el que hace aplicación de esa doctrina al caso).

La instalación de un sistema de cierre automático de las puertas de los coches del con-voy supone una indudable mejora respecto del método anterior cuando se encomendaba a un empleado que cerrara individualmente las puertas de los coches a medida que los viajeros y las viajeras terminaban de subir; eran frecuentes los accidentes, sea porque al-

gunas personas viajeras llegaban con retraso y pretendían a toda costa ascender al tren, o bien porque el tren arrancaba sin dar tiempo a que descendieran los viajeros y las viajeras que deseaban hacerlo (así la S.T.S. de 8 octubre 1988 en que se condenó a la RENFE por no tener en cuenta el requisito de la previsibilidad). ¿Constituye para las y los viajeros un riesgo el hecho de establecerse dicho sistema de cierre de puertas? A primera vista la respuesta ha de ser negativa; más aún, resulta exigible a los viajeros y viajeras que colaboren con la empresa cumpliendo deberes accesorios de diligencia. Pero, instalar dicho sistema ¿implica exonerar indefectiblemente a la empresa por los accidentes de los viajeros y de las viajeras en las llegadas y salidas de los trenes? ¿Es axiomático que el nuevo sistema funcione siempre con absoluta seguridad? Porque la sentencia aquí comentada, en el 5.º FD basa su argumentación en que no se ha probado la conducta negligente de la jefe de tren y del maquinista, y niega radicalmente la aplicación de la inversión de la carga de la prueba, y, por supuesto, de la responsabilidad por riesgo. El comentarista se ve así trasladado a los primeros años del siglo pasado cuando los Tribunales exigían a las víctimas que demostraran íntegramente todos los requisitos contenidos en el art. 1.902 C.c.

En mi opinión hay una responsabilidad *in ipsa*, lo mismo si se aplica al caso la responsabilidad contractual derivada del contrato de transporte que obliga a la empresa a trasladar al viajero y a la viajera en forma indemne al lugar de destino, que en el supuesto de culpa extracontractual (fundamentos jurídicos que, como se sabe, pueden acumularse según doctrina jurisprudencial). De seguirse esta nueva orientación de la Sala I.ª va a resultar *diabólica* la prueba de la negligencia de la empresa ferroviaria; a mayor complejidad tecnológica, menor acceso de los viajeros y viajeras a la información técnica y a la documentación precisa o al dictamen pericial (buen ejemplo la sentencia de apelación cuyos argumentos se reproducen en el 2.º FD, pues técnicamente se deduce de ellos que es imposible que haya accidentes). Yo creo que no debía ser argumento relevante que la actora no pudiera demostrar *cómo* se le causaron los daños, sí, por el contrario, era indudable que se lesionó al montar en el tren. Convendría precisar jurisprudencialmente otro aspecto: no se llega a afirmar que la viajera ha sido la causante exclusiva del acciden-



te; sin embargo sí se grava a la viajera del **deber de abstención de tomar apuradamente el tren cuando sabía que las puertas estaban próximas a cerrarse y aquél iba a iniciar su marcha de un modo no diferente al de todos los días** (5.º FD, al final). Si se parte de falta de prueba ¿cómo se ofrece una versión de los hechos? ¿Qué conducta era exigible a una viajera cuya edad puede suponerse media, que sube normalmente a un coche que está a punto de arrancar? ¿No se garantiza, pese al nuevo sistema, la seguridad de los usuarios y de las usuarias? La doctrina de esta sentencia no deja de ser preocupante, y además por expresarse en relación con la conducta de una mujer.

### 3. ATROPELLO MORTAL AL ATRAVESAR UN PASO A NIVEL PELIGROSO: S.T.S. DE 25 FEBRERO 2000

En este caso hay más datos de la infortunada Doña Mercedes que con sus 76 años atraviesa un paso a nivel sin guarda que une dos barrios de Villagarcía de Arosa, muriendo atropellada a las 21 horas del 30 diciembre de 1988. Conviene saber que durante muchos años era el único modo de transitar de un barrio a otro; luego se construyó cerca del punto peligroso un paso subterráneo para vehículos y peatones, lo que eliminaba la peligrosidad derivada del paso de trenes; curiosamente RENFE solicitó y obtuvo del Ayuntamiento que, después de la construcción de aquél, no se eliminara el paso conflictivo, limitándose a colocar un tornio metálico y un cartel que alertaba del peligro y la propia empresa se auto-exoneraba de responsabilidad.

Es una lacra nacional la subsistencia de varios miles de pasos a nivel sin vigilancia, a lo largo de nuestras vías férreas; son frecuentes las quejas que los Jueces y las Juezas expresan en sus sentencias condenatorias, sistemáticamente desatendidas, o, a lo más, en muy escasa medida escuchadas. La Administración debe imponer por ley la supresión de tales pasos a nivel en todo el territorio español, y cuyo goteo ininterrumpido de víctimas casa mal con los proyectos tan europeos del AVE. En el presente caso la negligencia de RENFE era notoria, aunque la concurrencia de culpa de la víctima obligaba a reducir la cuantía de la indemnización. Adviértase que el recurso de casación se resuelve al cabo de quince años de producido el accidente. Se recla-

man 8 millones y el JPI otorga seis, mientras que la AP absuelve a RENFE. El T.S. estima el recurso (Pte. Vázquez Sandes) y confirma la sentencia de primera instancia.

Patente resulta la responsabilidad de la empresa ferroviaria, agravada en el tiempo con una incomprensible conducta <sup>1</sup>. Paralelamente en la sentencia se describe la conducta de la víctima, con rasgos acaso demasiado vivos que, de alguna manera pueden envolver una forma de discriminación para la víctima; he aquí la cita literal de la sentencia: “No menos clara resulta la tan usual como innecesaria utilización del paso a nivel por la peatón fallecida. Perfecta conocedora del lugar y de sus riesgos, como también de la seguridad que ofrecía la utilización del paso inferior, cruza la vía férrea por lo más inadecuado, en el tiempo más adverso –la noche de invierno no habría de mejorar la precaria visibilidad que el día ofrecía aquella vía– y en una edad exigente de más cuidados, coadyuvando al fatal resultado producido para ella así, con una intensidad que no puede ser desconocida y que ha sido tenida en cuenta por la sentencia de primera instancia”. Se pone el énfasis en que la mujer, exigente de más cuidados por su edad, pero ¿quién había de prestárselos?, no debía deambular a aquella hora por aquel paso a nivel, y en el hecho de conocer su peligrosidad; aunque no se aclara si iba sola o acompañada, con manos libres u ocupada con bolsas y paquetes, si se ayudaba de bastón y usaba lentes, el vestido y calzado que portaba, su domicilio y el motivo de su desplazamiento. ¿Se hubiera dicho lo mismo si la víctima hubiera sido un varón con idénticas características? En resumen, salvo la edad, apenas si se conocen datos identificadores de la víctima, y, como es sabido, junto a la Tercera Edad se habla ya de una Cuarta Edad en la que el sujeto ya no se presenta autosuficiente; pese a los 76 años, no parece que era el caso de D.ª Mercedes. La sentencia parece que ha utilizado un estereotipo. Adviértase, por último, la injusticia que supone no aplicar el IPC a la cantidad solicitada y concedida, la cual ha de repartirse entre dos hijos y dos nietas.

### 4. ACCIDENTE EN ESCALERA MECÁNICA EN LA ESTACIÓN DE RENFE DE SEVILLA: STS DE 2 MARZO DE 2000

Son escasos los datos personales relativos a la víctima del accidente, D.ª Manuela

(que fallece a lo largo del proceso, pero no se aclara si ello es debido a las lesiones sufridas). En el 1.º FD se dice que la acusación del accidente que afligió a la lesionada no fue otra cosa que una infortunada caída o traspies de una persona de avanzada edad, sin que se haya demostrado en forma alguna la existencia de deficiencias técnicas en las juntas de peldaños de la escalera, la producción en ésta de movimientos bruscos y descompasados, que motivaran la caída de la víctima, así como tampoco hay la menor constancia en los autos sobre la ocurrencia de accidentes en la Estación similares al que aquí nos ocupa. En la demanda se solicitaba una indemnización de veinte millones de pesetas, que fue reducida a millón y medio por el JI; la AP estimó la apelación interpuesta por la RENFE y absolvió de la reclamación a esta entidad; el recurso de casación fue desestimado siendo Ponente el Sr. Sierra y Gil de la Cuesta.

Análogamente a como ocurre en la sentencia de los Ferrocarriles de la Generalidad de Barcelona, se argumenta sobre la ausencia de riesgo por el hecho de instalarse escaleras mecánicas en la Estación (que parece identificarse como la de Santa Justa, después de la llegada del tren AVE a Sevilla); así se afirma que, desde luego, la puesta en uso y funcionamiento de unas escaleras mecánicas en una estación de ferrocarril, difícilmente podrá estimarse como el establecimiento de un riesgo superior a lo normal. Sin duda, ello constituyó un indudable avance técnico en relación con las anteriores instalaciones (que, sin embargo, –creo recordar– no precisaban de escaleras). Con tal argumento se declara el hecho como caso fortuito, del que ha sido víctima una anciana, y por el que nadie responde, a pesar de que la sentencia reitera (indudablemente **obiter dicta**) la conocida doctrina sobre la interpretación jurisprudencial del 1.902 <sup>2</sup>. En mi opinión el hecho hubiera merecido mayor profundización y, sin duda, tomar en consideración la condición de ser la víctima una mujer de edad avanzada (en circunstancias que, desgraciadamente, desconocemos); por último, un trato menos benevolente para RENFE.

Es cierto que unas escaleras mecánicas facilitan a los usuarios y usuarias el ascenso y descenso a los diferentes planos horizontales de la estación; también lo es que los viajeros y




**1**

Según el 4.º FD: "Los hechos que así lo explican están en la creación de un paso a nivel, quizá inevitable entonces, que empieza al terminar enclavado en núcleo urbano de población con tal clara trascendencia del riesgo que para los usuarios y usuarias encierra que lleve al ente público a realizar un paso a nivel inferior en las inmediaciones de aquel otro, para vehículos y personas, pero poco consecuente con esta exacta visión de todas las circunstancias que le movieron, ella misma, en vez de clausurar lo que cuando menos aparece como inconveniente, insta que se le solicite su permanencia y con la colocación de un tornillo de acceso, que nada impide, y la de un letrero patentizador de la noción de peligro que tiene sobre el paso a nivel, lo mantiene con todas las consecuencias que, previsiblemente, puede dar lugar su ubicación y afluencia de personas usuarias, y en esa medida hizo posible el resultado aquí contemplado". La continuidad del paso a nivel sin vigilancia no sólo aparece como inconveniente, sino claramente como peligroso, generador de riesgo.

**2**

Se dice en el 1.º FD: "Ante todo hay que decir que el art. 1.902 del C.c., así como sus concordantes, establece y regula la obligación surgida de un acto ilícito y que se puede estimar como de los preceptos emblemáticos del C.c., del cual surge la figura de la responsabilidad o culpa extracontractual—también aquiliana por haber sido introducida en el área jurídica por la Lex Aquilia del siglo III a. de C.—figura que, en el fondo y forma, está sufriendo una evolución progresiva, no sólo en el campo de la doctrina sino también en el de la jurisprudencia, y ello debido a dos datos remarcables, como son: a) un sistema de vida acelerado y de enorme interrelación; y b) la tendencia a maximalizar la cobertura en lo posible de las consecuencias dañosas de la actividad humana. Todo lo cual lleva inexorablemente a objetivar la responsabilidad, perdiendo importancia, en el campo sustantivo la teoría culpabilista, y en el campo procesal, la imposición de la inversión de la carga de la prueba. Pero es más, dicha atenuación culpabilista e incluso de la antijuridicidad, que alguna doctrina moderna rechaza como elemento constitutivo, y dicha inversión de la carga probatoria, lleva inexcusablemente a una enorme ampliación de la obligación in vigilando y a un plus en la diligencia normalmente exigible". Dicho esto, con los respetos que merece el T.S., la frase transcrita parece más bien un comodín a la hora de redactar las ss. sobre responsabilidad extracontractual, pues en la práctica se comprueba que sirve tanto para estimar, como para rechazar (como es el caso), las reclamaciones con base en el 1.902.

viajeras pueden usar las escaleras normales, con menor riesgo. Pero tanto en el caso de que la víctima estuviera provista de billete, como en otro caso, la RENFE asume un especial deber respecto de las personas usuarias de sus instalaciones, la de dejar indemne al viajero y a la viajera en el lugar de destino, o, en todo caso, a la puerta de salida de la estación. Me parece impropio que esta sentencia recuerde que "es de tener muy en cuenta la conducta de quien sufrió el daño, de tal modo que cuando ésta sea fundamentalmente determinante de dicho resultado, indudable resulta por aplicación de los principios de la Justicia distributiva, conmutativa y social, así como de la seguridad jurídica, (que) no se puede hablar de una responsabilidad indemnizable que se pueda reprochar a un tercero". Resulta, a mi juicio, sangrante reprochar a la anciana víctima una conducta negligente, en modo alguno demostrado en el pleito, cuando presumiblemente a lo que aspiraba era no perder el tren, o a despedir a tiempo a su familia. ¿Hubiera sido idéntico el razonamiento de ser la víctima una mujer joven?

En mi opinión, la RENFE, a la hora de dictar reglas sobre el uso de tales artificios, ha de tener en cuenta, por ejemplo la condición y circunstancias de las personas que pueden usar las escaleras mecánicas, y no considerarse exenta de responsabilidad por el hecho de ser muy moderno el modelo de artilugio que se instale; para ello, por ejemplo deberá advertir mediante anuncios adecuados que su manejo resulta peligroso para niños y niñas, personas de edad, mujeres cargadas con muchos bultos, etc. Sólo si, pese a las advertencias (reiteradas, incluso por los altavoces), siguen utilizando las escaleras las personas en riesgo, podría haber exoneración para la RENFE, por los accidentes derivados de su uso. Tampoco parece determinante el hecho de no conocerse hechos similares (¿el primero que se produjera nunca podría originar indemnización?).

## 5. A MODO DE CONCLUSIONES: MUJER Y ACCIDENTES FERROVIARIOS

Con carácter general parece observable ciertas vacilaciones en la Sala I.ª del T.S. a la hora de aplicar su propia doctrina sobre la responsabilidad por culpa extracontractual. De beneméritos pueden calificarse los esfuerzos que dicha Sala hizo en los años Treinta

del siglo pasado, y en épocas sucesivas, para acomodar el art. 1.902 a una realidad social española cada vez más cambiante; así se preparó la promulgación de diversas leyes especiales que, al entrar en vigor, han acotado el campo de aplicación del mencionado precepto (accidentes de trabajo, de circulación, de caza, nucleares, daños por productos defectuosos etc). Con todo el art. 1.902 sigue aplicándose por la Sala I.ª, en ocasiones como *ultima ratio* para completar soluciones legislativas acaso no del todo convincentes, y, de modo incesante, respecto de nuevos hechos causantes de daños en distintos sectores de la realidad social (actividades deportivas, espectáculos, accidentes en las piscinas, en el uso de ascensores, en las instalaciones de gas butano, etc.); de modo implícito o expreso queda planeando la idea de que el principio culpabilístico es el principio general de nuestro derecho de daños, aunque moderado por la inversión de la carga de la prueba y la responsabilidad por riesgo, como viene reiterándose.

Resulta perceptible a veces un cierto retroceso en la aplicación de aquella moderna doctrina jurisprudencial que *—opportune et inopportune—* reitera innecesariamente la jurisprudencia. En las sentencias aquí analizadas resulta evidente que existe un paso atrás en el caso de los Ferrocarriles de la Generalidad, y, asimismo, en el accidente de la Estación de Sevilla; con menor claridad, quizá por la evidencia de la responsabilidad de la empresa ferroviaria, en el atropello mortal de Villagaría de Arosa. Me parece singularmente inadecuada la aplicación que en dos casos se ha hecho de la doctrina de la responsabilidad por riesgo.

En los tres accidentes la víctima es una mujer sin que en las sentencias aparezca de modo explícito, ni quepa advertir por vía hermenéutica, discriminación alguna en el tratamiento legal. Con todo, cabe advertir alguna diferencia sutil de trato (mujer de 76 años, mujer de edad avanzada, que mentalmente se contraponen a una mujer joven que se supone hubiera resultado indemne del lance). Yo creo que habría que desarrollar explícitamente y con mayor eficacia los derechos civiles y sociales de la mujer que, convencionalmente, se califica de "perteneciente a la Tercera Edad", y pedir a los Tribunales una mayor atención a las circunstancias con que las mujeres actúan en el tráfico social, especialmente, en materia de accidentes.