

Accidente Ferroviario Caída Del Techo De La Formación Ferroviaria Culpa Parcial De La Víctima

JURISPRUDENCIA

Accidente ferroviario. Caída del techo de la formación ferroviaria.

Culpa parcial de la víctima Se confirma la sentencia que hizo lugar parcialmente a la demanda de daños y perjuicios deducida por la actora con motivo de la muerte de su hijo ocurrida cuando viajaba en el techo de un tren que excedía su capacidad; distribuyendo la responsabilidad en un 50% a la víctima y un 50% a la empresa concesionaria, y descartando la responsabilidad del maquinista -por considerar que no incurrió en negligencia en el cumplimiento de sus funciones- y la del Estado Nacional -porque no habría existido una falta imputable capaz de comprometer su responsabilidad-.

En la ciudad de La Plata, a los 29 días del mes de septiembre del año dos mil quince, reunidos en Acuerdo los señores Jueces que integran la Sala Tercera de esta Cámara Federal de Apelaciones de La Plata, toman en consideración el expediente n° FLP 43007747/2006, ?Aguiar, Zulma Analía c/Transportes Metropolitanos General Roca S.A. y otro s/Daños y perjuicios?, procedente del Juzgado Federal de Primera Instancia N° 4, Secretaría N° 12, de esta ciudad. Practicado el pertinente sorteo el orden de votación resultó: doctores Carlos Alberto Nogueira, Carlos Alberto Vallefín y Antonio Pacilio. El juez Nogueira dijo: I. La decisión recurrida y los agravios. Llega la causa a esta Alzada con motivo del recurso de apelación deducido por la actora a fs. 868 contra la sentencia dictada a fs. 848/860 vta., por la que el a quo hizo lugar, parcialmente, a la demanda promovida por Zulma Analía Aguiar contra Transporte Metropolitano General Roca S.A. y Trainmet Seguros S.A., en los términos del art. 61 ss. y cc. de la ley 17.418 -rechazándola contra el Estado Nacional y Leonardo Omar Riou- y, consecuentemente, los condenó a abonar a la actora la suma de ... pesos equivalente al 50 % de los importes fijados por los rubros de daño moral, daño psicológico y pérdida de chance, conforme al porcentaje de responsabilidad atribuido en el Considerando III, con costas a la demandada vencida. En el memorial pertinente, el recurrente cuestionó, principalmente, el rechazo de la demanda contra el Estado Nacional, con base en los siguientes argumentos: i) que el a quo habría realizado una interpretación errónea del ?deber de contribuir? a la seguridad que tiene el Estado como concedente (art. 8.3 del contrato de concesión), omitiendo considerar que, al tratarse de un servicio público, la policía federal debió haber controlado la seguridad en el transporte ferroviario; ii) que la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia de la Nación citada por el a quo se refería a un supuesto totalmente distinto del de autos -se trataba de un caso de un animal suelto en la ruta- y que en el sub examine la omisión de intervenir de los agentes policiales frente a la existencia de un delito no habría sido razonable, ya que era previsible su desenlace en un accidente como el que ocurrió; iii) la conclusión a la que arribó el juez de que dos efectivos policiales, un guarda de seguridad privada y el guarda de la empresa fueron suficientes y razonables sería desacertada, toda vez que no pudieron prevenir la muerte de J. Á. A.; iv) el magistrado omitió considerar el derecho de los usuarios y que el Estado es el principal responsable del funcionamiento del servicio ferroviario en condiciones de seguridad e higiene, más allá de cualquier cláusula eximente en el contrato de concesión. Asimismo, se agravio de la atribución de un 50 % de responsabilidad a la víctima, por entender que no se habría probado si A. se subió al techo del tren voluntariamente, movido por las circunstancias u obligado por terceras personas. Reiteró que el accidente fatal era previsible y que podría haberse evitado si los agentes encargados de la seguridad hubieran actuado como debían, destacando que no se darían las características de imprevisibilidad e inevitabilidad propias del caso fortuito para actuar como eximentes (fs. 889/895). El recurso de apelación interpuesto a fs. 869 por la empresa Transportes Metropolitanos General Roca S.A. fue declarado desierto a fs. 896. De los agravios recursivos, obra la respuesta del Estado Nacional a fs. 897/899 vta. II. Antecedentes. 1. Las actuaciones se iniciaron con la demanda por daños y perjuicios de Zulma Analía Aguiar contra Transportes Metropolitanos General Roca S.A., Leonardo Omar Riu y contra el Estado Nacional -Policía Federal Argentina, Comisión Nacional de Regulación de Transporte, Secretaría de Deportes-, con motivo de la muerte de su hijo, J. Á. J. A., ocurrida el 9 de abril de 2006, en circunstancias de transporte ferroviario de personas. 1.1. La actora -en lo que reviste interés- expuso que ?el domingo 9 de abril de 2006, horas antes del partido disputado en la localidad de Avellaneda entre Gimnasia y Racing, (...) J. A. de 17 años (...) junto a un amigo del barrio se dirigieron a la estación de tren de la ciudad en Av. 1 y 44, con la intención de participar en aquel espectáculo deportivo como simpatizantes del club platense?. Prosiguió su relato aclarando que lo que le ha sucedido a su hijo ?desde la estación de tren de La Plata hasta el lugar de su fallecimiento, se deduce de las declaraciones testimoniales presentes en la instrucción de la U.F.I. N° 12 de la ciudad de Quilmes. La muerte se produce a las 12:30 horas aproximadamente, luego de la estación Pereyra, llegando a la estación Hudson. Según la autopsia la muerte ?se produjo por paro cardio- respiratorio secundario a traumatismo de cráneo encefálico grave abierto'?. 1.2. A continuación, la actora transcribió los relatos de los testigos presentes, entre los que destacó que el tren estaba lleno de simpatizantes, que excedía su capacidad y que muchos viajaban en los techos o

colgados de los estribos; que en las paradas se les indicaba que se bajaran para que el tren pudiera continuar la marcha pero que luego volvían a subir. 1.3. Le atribuyó responsabilidad en el hecho: i) a la empresa Transportes Metropolitanos General Roca S.A., en virtud del art. 184 del Código de Comercio por la poca diligencia y atención en su obligación de seguridad para con los pasajeros; ii) al maquinista Leandro Omar Riu, por entender que se configuró una grave impericia en su deber, porque conocía que desde la estación Tolosa venía viajando gente en los techos del tren y pese a ello continuó la marcha, estimulando con la bocina los cánticos de la hinchada; iii) a la Administración Nacional, por la omisión de la función de seguridad de los agentes de la policía federal; por la omisión de la Comisión Nacional de Regulación de Transporte en la fiscalización y/o sanción a la empresa que prestaba un servicio precario y peligroso; a la Secretaría de Deportes por priorizar el interés económico en que el evento deportivo acontezca, por sobre la seguridad en el transporte de pasajeros ¿hinchas de fútbol?. 1.4. En apoyo a su pretensión ofreció distintas pruebas y estimó el daño sufrido en la suma de ... pesos (...\$ por daño moral, ...\$ por daño psicológico y ...\$ por pérdida de chance), cifra por la que entabló la demanda en el marco de las previsiones del artículo 184 del Código de Comercio (fs. 2/10). 2. En su contestación, la empresa Transportes Metropolitanos General Roca S.A. negó todas las circunstancias invocadas por el actor. Reconoció la existencia del hecho, pero discrepó con la atribución de responsabilidad. Destacó que el artículo 154 del Reglamento General de Ferrocarriles establece que ¿se encuentra prohibido subir o bajar de los coches en movimiento, entrar o salir de los mismos por otras portezuelas que las que dan sobre el andén, por las ventanillas de los coches, viajar en los balcones de los mismos o trasladarse de uno a otro...?, por lo que entendió que la víctima habría desarrollado una conducta violatoria de las disposiciones generales. Por tanto - concluyó el demandado- el infortunio se produjo por la exclusiva culpa de la víctima, en razón de lo cual, impugnó los rubros indemnizatorios reclamados y solicitó el rechazo de la demanda. Por último, solicitó la citación en garantía de la empresa TRAINMET SEGUROS S.A., con quien tenían contratado un seguro por responsabilidad civil. 3. En su contestación de fs. 96/116, el Estado Nacional opuso, en primer lugar, una excepción de falta de legitimación pasiva, por resultar ajeno a los hechos invocados por la demandante, en virtud del contrato de concesión que lo vinculaba con el concesionario, aprobado por decreto del Poder Ejecutivo Nacional. 3.1. Fundó también su falta de legitimación en el artículo 17.1.1. del contrato de concesión, en el que se establece como principio general de responsabilidad del concesionario, la derivada de la naturaleza del contrato de concesión y de los caracteres particulares del objeto del mismo y que el concesionario deberá responder por todos los daños y perjuicios causados por el incumplimiento o mal cumplimiento de cualquiera de las obligaciones asumidas por la concesión que se le otorga. También explicó que en el artículo 17.1.2. se determina la responsabilidad del concesionario por los daños y perjuicios que se produjeran como consecuencia de dicha actividad, o por la utilización o riesgo de los bienes muebles o inmuebles afectados al grupo de servicios concedido, o por sus dependientes, personas o cosas de las que se sirve. 3.2. Subsidiariamente, contestó demanda, negando todos los hechos invocados por la actora y atribuyendo la responsabilidad del hecho dañoso pura y exclusivamente al actuar negligente e imprudente de la víctima y la falta del deber de cuidado de su progenitora. 3.3. A fs. 122/123, la actora contestó el traslado dispuesto respecto de la excepción de falta de legitimación, interpuesta por el Estado Nacional, solicitando su rechazo. 4. A fs. 158/176 vta., la empresa TRAINMET SEGUROS S.A., contestó la citación en garantía, denunció la póliza con franquicia que la une con Transportes Metropolitanos General Roca S.A. (ver fs. 150/157) y contestó demanda, negando los hechos invocados por la actora. 5. A fs. 177/191, Leonardo Omar Riou -maquinista del tren el día del hecho- contestó demanda. Negó todos los hechos invocados por la actora y subsidiariamente, objetó su responsabilidad por entender que el accidente se habría producido por culpa exclusiva de la víctima, por lo que no debía responder. Dio su propia versión de los hechos e impugnó todos los rubros indemnizatorios, solicitando el rechazo de la demanda a su respecto. 6. Dispuesta la apertura a prueba, se reservó el contrato de concesión acompañado por la Subsecretaría de Transporte Ferroviario (fs. 248/249), absolviéron posiciones el demandado Riou (265/266), la actora (fs. 268) y el Director General de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (fs. 397/404), declararon los testigos propuestos por la actora (fs. 292/293 vta., fs. 295, fs. 296/vta. y fs. 304/305 vta.) y los propuestos por el demandado Riou (fs. 320/322 y fs. 323/324), se agregó el informe del Club Gimnasia y Esgrima de La Plata (fs. 338/339), se agregaron los informes de la Dirección de Cultura y Educación, del club de fútbol C.R.I.F.A. y del Defensor del Pueblo de la Nación (fs. 351/361 y fs. 499/500), se incorporó el peritaje psicológico (fs. 389/394 vta.) y sociológico (fs. 684/711) y se reservó en secretaría la causa penal instruida por el hecho (fs. 541), la que fue requerida por este Tribunal a effectum videndi. III. Consideración de los agravios. 1. La responsabilidad civil. Principios jurisprudenciales y doctrinarios. 1.1. De principio y tal como lo sostuvo el a quo, la mecánica en que sucedieron los hechos, y en su caso, el sistema de atribución de responsabilidad, debe subsumirse en las previsiones del artículo 184 del Código de Comercio. 1.2. En esa línea se ha expedido la Corte Suprema de Justicia de la Nación en casos análogos al sub iudice, al señalar que la controversia tiene su marco jurídico en la mentada norma, por lo que a la parte actora le incumbe la prueba del hecho y su relación de causalidad con el daño sufrido, mientras que para eximirse de responsabilidad la demandada debe probar la existencia de fuerza mayor, culpa de la víctima o la de un tercero por quien no debe

responder (Fallos: 321:1462, 322:139, entre otros). 1.3. El factor de atribución es de carácter objetivo, en el que la empresa transportista asume la obligación contractual de conducir a destino al pasajero en condiciones de indemnidad. Por tanto, de ocurrir un accidente durante el recorrido y de ocasionarse un daño al viajero, el acarreador resulta responsable y sólo puede invocar la ruptura del nexo causal (conf. Pizarro, Ramón Daniel, La responsabilidad por riesgo creado y de empresa, tomo III, Buenos Aires, 2006, ?La Ley?, 273 y siguientes; Prevot, Juan Manuel, Chaia, Rubén A., La obligación de seguridad. Deber de protección. Transporte de personas. Prestación médico-asistencial. Infecciones hospitalarias, Buenos Aires, 2005, Hammurabi, p. 71 y siguientes).

1.4. En cuanto a la responsabilidad extracontractual del Estado y sus agentes por acto ilícito, la Corte Suprema de Justicia de la Nación ha resuelto en reiteradas oportunidades que ?quien contrae la obligación de prestar un servicio público lo debe realizar en condiciones adecuadas para llenar el fin para el que ha sido establecido, y es responsable de los perjuicios causados por su incumplimiento o ejecución irregular (Fallos: 306:2030, considerando 5°; 312:1656)?. ?La falta de servicio es una violación o anomalía frente a las obligaciones del servicio regular, lo cual entraña una apreciación en concreto que toma en cuenta la naturaleza de la actividad, los medios de que dispone el servicio, el lazo que une a la víctima con el servicio y el grado de previsibilidad del daño (Répertoire de la responsabilité de la puissance publique, Dalloz, Faute de service, n° 178)? (Fallos: 321:1124).

2. Su aplicación a las circunstancias de autos. La responsabilidad del Estado Nacional y la culpa de la víctima. Dada la íntima conexión entre los agravios relativos a la responsabilidad del Estado y la culpa de la víctima, serán tratados en forma conjunta.

2.1. Con carácter previo, cabe resaltar que de la compulsa de las actuaciones que conforman el sub juicio y de la causa penal n 13-00-288966-06, ?S/ Lesiones Culposas? surgen extremos suficientemente demostrados, a saber: a) el 9 de abril de 2006, J. Á. J. A. tomó el tren línea Roca, que partió de la estación La Plata, con destino a Berazategui, para presenciar el partido de fútbol que se iba a disputar entre los clubes Gimnasia y Esgrima de La Plata y Racing Club de Avellaneda; b) en el interior del convoy viajaban aficionados del club Gimnasia y Esgrima La Plata, afición de la que también participaba la víctima J. A.; c) en el tren viajaban dos efectivos de la Policía Federal Argentina -María Margarita Sánchez y Ricardo López-, el guarda del tren -Alfredo Enrique González- y un empleado de seguridad de la empresa Metropolitana -Oscar Roque Gauto- (fs. 298/300); d) a medida que el tren paraba en las sucesivas estaciones, su capacidad se iba colmando, viajando varias personas en lugares inapropiados como los estribos, arriba del techo, en los bordes de la locomotora (fs. 292 vta., 304 vta., 320); e) cuando paraban en las estaciones y el tren detenía la marcha, los efectivos policiales y guardas del tren hacían descender a todos los que viajaban en el techo y no se reanudaba la marcha hasta que no se encontraban todos los pasajeros adentro de la formación (fs. 299, 320/321); f) una vez reiniciada la marcha y con el tren en movimiento, varios pasajeros volvían a subirse al techo pese a la prohibición de hacerlo (fs. 320/321); g) A. viajaba en el tren con sus dos amigos -R. G. A. y J. P. R.- en uno de los vagones, hasta que un conocido lo llamó y sus amigos lo perdieron de vista, enterándose luego de que estaba en el techo del tren (fs. 1 vta., 15 vta. y 16 vta. de la causa penal).

2.2. Planteada así la cuestión y sobre la base de los alcances del pronunciamiento apelado, cabe recordar que el a quo distribuyó la responsabilidad del hecho en un 50 % a la víctima y un 50 % a la empresa concesionaria (Transportes Metropolitanos General Roca S.A.), responsabilidad que -ante la deserción del recurso de ésta- quedó firme y no puede ser revisada por esta Alzada. Fundó su decisión en que la empresa de transporte debió extremar los cuidados para evitar la producción del accidente, arbitrando los medios necesarios para que su personal pudiera evitar la situación de descontrol en la que se desarrolló el viaje y en que, sin perjuicio de ello, la víctima -con su conducta notoriamente imprudente y desaprensiva contribuyó (concausa) en la producción del accidente que terminara con su vida. También cabe memorar que el a quo rechazó la demanda contra el Estado Nacional y contra Leonardo Omar Riou. Descartó la responsabilidad del maquinista por considerar que no incurrió en negligencia en el cumplimiento de sus funciones y la del Estado Nacional porque no habría existido una falta imputable capaz de comprometer su responsabilidad.

2.3. En el sub examine la cuestión controvertida -en lo que respecta a la responsabilidad del Estado Nacional- es el control de la seguridad pública y el reproche de la parte actora consiste en que se habría incurrido en negligencia u omisión por no haber intervenido los agentes de la policía federal ante la existencia de un delito, toda vez que los simpatizantes del club Gimnasia y Esgrima de La Plata que viajaban en el tren hacían caso omiso de la orden de bajar del techo. Así, concluye que la conducta de los agentes al omitir su intervención frente a la existencia de un delito no es razonable, toda vez que era previsible el desenlace de un accidente, revelándose aquí el nexo de causalidad entre el daño y la inacción estatal.

2.3.1. El agravio no puede prosperar. En efecto, de las constancias de la causa surge que al llegar a cada estación, el personal policial y el guarda del tren se aseguraban de que -antes de volver a emprender la marcha- se hubieran bajado todos los pasajeros que iban en el techo y que éstos volvían a subirse una vez que el tren ya se encontraba en movimiento. Así, los agentes policiales -Ricardo López y María Margarita Sánchez- expresaron que ?se encontraban a bordo del tren el cual partió de la estación Férrea de La Plata, con destino a Berazategui, que como pasajeros se encontraban la hinchada de Gimnasia y Esgrima de La Plata, quienes se dirigían a la cancha de Avellaneda. Que al pasar por varias estaciones, y luego de que el tren frenara la marcha, observaba que había varios hinchas arriba del techo, a

quienes les indicaban que bajen para que el tren continúe la marcha. Que luego de pasar la estación de Pereyra, y metros antes de llegar a la estación siguiente, gritan que se había caído alguien del techo, motivo por el cual el tren frena la marcha...? (ver fs. 299).

El guarda del tren -Alfredo Enrique González- declaró en el mismo sentido que ?saliendo de La Plata el tren iba cargado, pero no iban colgados ni nada. Pero al llegar a la primera estación tolosa había unos 500 hinchas más, 300 hinchas más, entre ellos, son los que manejaban todo el movimiento de la gente, que vienen a ser como los barra bravas de la hinchada. Supuestamente no había tanta capacidad para meter a la gente arriba del tren, entonces, ellos mismos los empezaron a obligar a golpes a subir a los techos y a la parte de atrás del tren. Yo tenía dos policías de la seguridad federal y uno privado de la empresa y me dirijo a la máquina y le aviso a Riou que vamos a tardar un poquito porque vamos a hacer bajar a la gente. No le hacían caso a la policía porque no querían bajar. Entonces vi que dos manejaban todo y les hable a ellos, les explique que si no bajaban el tren no iba a salir de la estación, entonces se trepó uno de los que manejaban a la hinchada y los hicieron bajar a empujones. Arrancamos, al llegar a otra estación y parar el tren, veo que otra vez arriba del techo había gente. Supuestamente se subían en el trayecto porque cuando yo bajaba ya estaban arriba del techo. Así, sucesivamente íbamos haciéndolos bajar durante todas las estaciones.? (ver fs. 320/vta.). Análogamente, Oscar Enrique Gauto manifestó que ?los simpatizantes venían en los techos y colgados en los estribos del tren y en la estación de Tolosa el maquinista le manifiesta a éstos que bajen de los techos porque así no podían seguir...? (ver fs. 516 vta. y 13 de la causa penal) y Alfredo Enrique González dijo que observó ?a la altura de la estación Tolosa la presencia de unos jóvenes arriba de los vagones más precisamente en los techos indicándoles a todos los simpatizantes que descendieran de dicho lugar, haciéndolo todos...? (ver fs. 517 vta. y 14 de la causa penal).

2.3.2. De acuerdo a lo expuesto, teniendo en consideración la peligrosidad que implica subirse al techo de un tren en movimiento, resulta razonable que -tanto el personal policial como el guarda del tren- esperaran a la próxima estación, cuando el tren detenía su marcha para tomar las medidas necesarias para hacer bajar a las personas que viajaban en lugares inadecuados del tren y quedó demostrado que cuando éste salía todos se encontraban adentro de la formación. 2.3.3. En cuanto a la razonabilidad de los medios dispuestos para el cumplimiento del servicio, cabe señalar que -en un inicio- la presencia de dos efectivos policiales, un agente de seguridad privada y un guarda puede considerarse suficiente, como lo entendió el juez de grado. Fue el devenir de los sucesos, esto es, la cantidad de pasajeros que continuaron abordando el tren en las sucesivas paradas y la actitud de éstos de viajar en lugares inapropiados, lo que determinó que la situación se tornara inmanejable para el personal policial presente. En esta inteligencia, no parece razonable responsabilizar al Estado Nacional toda vez que la obligación del servicio de policía de seguridad se satisface con haber aplicado la diligencia y la previsión adecuadas a las circunstancias de tiempo y de lugar. Cabe destacar que no estaba dentro de las facultades del personal policial tomar alguna decisión relativa a la cantidad de gente que debía abordar al tren o a la posibilidad de detener su marcha cuando un grupo de pasajeros decidía -discrecionalmente y pese a la prohibición- viajar en lugares inadecuados para ello, como lo es el techo de los vagones. En este sentido, resulta determinante que todos los testimonios fueran contestes en admitir que al llegar a las estaciones y cuando el tren estaba detenido, se hacía bajar a las personas que viajaban en el techo y hasta que ello no ocurría, no se reiniciaba la marcha, por lo que cabe concluir que no se ha configurado falta alguna de servicio por parte de la policía federal, capaz de comprometer la responsabilidad del Estado Nacional. Falla pues, la posibilidad de imputar el daño a una falta de servicio, por lo que estimo que corresponde confirmar el rechazo de la demanda contra el Estado Nacional.

2.3.4. Por otra parte, si bien también se probó que la capacidad del tren se encontraba excedida - lo que determinó que el a quo responsabilizara en un 50% a la concesionaria demandada-, ello no implicó necesariamente que A. se viera obligado a viajar en el techo de la formación, como pretende argumentar la recurrente para excusar su responsabilidad. Nótese que, según las declaraciones de los amigos de A., éste viajaba junto a ellos en uno de los vagones, cuando -ante la invitación de un conocido- decidió dejar su lugar para subirse al techo del tren. Esto es, que A. viajaba adentro de uno de los vagones y pudo continuar su viaje hasta llegar a destino en dicho lugar, pese a lo cual accedió a la invitación de un conocido de viajar en un lugar inadecuado para tal fin. En efecto, en la causa penal, momentos después del accidente, los amigos de A. que viajaban con él manifestaron que ?todos se encontraban reunidos en un vagón, que luego de la estación Pereyra, un joven conocido de la víctima (desconocen datos) lo llama y este desaparece, enterándose luego que venía viajando arriba del techo del tren? (ver fs. 1 vta., de la causa penal). Luego, J. P. R.t expresó que cuando se subieron al tren el grupo se ubicó dentro del vagón y que como había mucha gente, J. A. iba en los estribos mientras que él iba del lado de adentro porque le daba vértigo (ver fs. 293) y R. G. A., dijo que ?estando en el medio del vagón junto a los citados J. A., se encuentra con un conocido el cual es desconocido del dicente y lo invita a A. a subir a los techos del tren lugar donde el dicente no asciende quedándose donde estaba, que esto aconteció cerca de la estación Pereyra...? (ver fs. 518 vta. y fs. 15 de la causa penal). Consecuentemente, probado que en el momento del siniestro la víctima se encontraba viajando sobre el techo de uno de los vagones e impactó su cuerpo contra una rama de árbol de la zona, la determinación de su porcentaje de culpa -al menos en la medida que llega firme a esta instancia revisora- en el siniestro resulta irrefutable. 3. En mérito a lo expuesto en los párrafos que anteceden, propongo confirmar la sentencia del a quo de fs.

848/860 vta. en cuanto resolvió el rechazo de la acción incoada contra el Estado Nacional y determinó el 50 % de responsabilidad a la víctima, con costas de Alzada a la recurrente vencida. Así lo voto. El juez Vallefin dijo: 1. Los hechos, sentencia apelada y agravios de las partes se encuentran suficientemente desarrollados en el voto del señor juez Nogueira al cual me remito. 2. En casos de fuerte analogía con el presente -accidentes acaecidos a pasajeros que viajaban en el techo del tren- esta Sala ha resuelto con mi voto (in re ?Cáceres, Juan Carlos?, sent. del 23-4-2009) que ?concurren razones suficientes para determinar que en la producción del infortunio, la responsabilidad objetiva de la demandada -aún tomada con amplitud- quedó desplazada por la exclusiva culpa del actor, que discrecionalmente tomó la decisión de viajar en un lugar inadecuado para tal fin, interrumpiendo el nexo causal?. 3. Ahora bien, el recurso de apelación interpuesto por la empresa ?Transportes Metropolitanos General Roca SA? fue declarado desierto a fs. 896. 4. En este marco, me adhiero al voto del juez Nogueira. Así lo voto. El juez Pacilio dijo: Que adhiere al voto del juez Nogueira. Con lo que terminó el acto firmando los señores jueces intervinientes y el Secretario autorizante. Fecha de firma: 29/09/2015 Firmado por: CARLOS ALBERTO NOGUEIRA, Juez de Cámara Firmado por: ANTONIO PACILIO, Juez de Cámara Firmado por: MARCELO SANCHEZ LEUZZI, SECRETARIO Firmado por: CARLOS ALBERTO VALLEFIN, juez de cámara La Plata, ... de de 2015. Y VISTOS: POR TANTO, en mérito a lo que resulta del Acuerdo cuya fotocopia autenticada antecede, SE RESUELVE: Confirmar la sentencia del a quo de fs. 848/860 vta. en cuanto resolvió el rechazo de la acción incoada contra el Estado Nacional y determinó el 50 % de responsabilidad a la víctima, con costas de Alzada a la recurrente vencida. Regístrese, notifíquese y devuélvase. Correlaciones: Muñoz, Myriam Marcela c/Trenes de Buenos Aires SA s/daños y perjuicios - Cám. Nac. Civ. - SALA K - 15/02/2013 M. C. A. c/F. S. A. C. y otros s/daños y perjuicios - Cám. Civ. y Com. San Isidro - SALA I - 26/02/2015 Pirota, Martín D., Accidentes ferroviarios. Responsabilidad de las empresas concesionarias y del Estado, Erreius on line, Julio 2013

004204E