

Corte Suprema de Justicia de la Nación



Buenos Aires, *Venticuatro de junio de 2014.*

Vistos los autos: "Defensor del Pueblo de la Nación c/ Trenes de Buenos Aires (TBA) y otro s/ amparo ley 16.986".

Considerando:

1º) Que la Sala III de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Contencioso Administrativo Federal, mediante la sentencia obrante a fs. 887/894, dictada el 29 de diciembre de 2009, confirmó el pronunciamiento que el juez de primera instancia emitió el 23 de noviembre de 2006 y rechazó la acción de amparo promovida por el Defensor del Pueblo de la Nación contra Trenes de Buenos Aires S.A. (TBA), concesionaria a cargo de los ramales que unen las Estaciones Once-Moreno y Retiro-José León Suárez, a fin de que preste el servicio de transporte ferroviario a los usuarios de esas líneas en forma digna y eficiente y que garantice el desplazamiento de personas con discapacidades, de acuerdo con lo establecido por el artículo 75, inc. 23 de la Constitución Nacional y la ley 24.314, de Accesibilidad de Personas con Movilidad Reducida y contra el Estado Nacional - Secretaría de Transporte para que ejecute los controles y acciones necesarias para que la codemandada cumpla debidamente con las obligaciones emergentes del contrato de concesión y que, una vez que se haga lugar al amparo, "...extreme los controles necesarios para garantizar el efectivo acatamiento de la sentencia dictada en autos" (presentación efectuada el 28 de julio de 2005, fs. 1/28).

La cámara fundó el rechazo de la acción promovida en la improcedencia formal de la vía procesal intentada por entender que la ilegalidad o arbitrariedad de las conductas cuestionadas no resultaba manifiesta (artículo 43 de la Constitución Nacional), siendo necesaria una mayor amplitud de prueba y debate que la que permite el proceso de amparo. Sostuvo, a tenor de lo resuelto en primera instancia, que dentro de la órbita de la administración se encontraba en ejecución un plan de obras, que permitía considerar al "objeto sustancial del presente amparo concerniente al debido control de las concesiones y del cumplimiento de las obligaciones por parte del concesionario se encontraba, en principio, debidamente satisfecho" (fs. 891/891 vta.). Para ello hizo referencia a lo dispuesto por las resoluciones 115/02 y 94/04 de la Secretaría de Transporte y al régimen de emergencia establecido por el decreto 2075/02.

También remitió a lo sostenido en una decisión del mismo tribunal, según la cual "ninguna acción judicial puede tener por finalidad dar curso a un planteo que importe realizar una revisión integral de la prestación ni de la concesión del servicio de transporte ferroviario de pasajeros".

Recordó que respecto de la prestación del servicio ferroviario se había declarado el estado de emergencia (decreto 2075/02) y que como consecuencia de ello se había implementado un "Programa de Emergencia de Obras y Trabajos para y de Prestación del Servicio", sujeto a la aprobación de la autoridad de aplicación y programas específicos y planes de confort y seguridad (resoluciones M.P. n° 126/03, S.T. n° 94/04, n° 186/06; n° 905/08 y n° 76/09).

Corte Suprema de Justicia de la Nación



Finalmente, afirmó que como consecuencia de dichos planes "se han operado ciertas modificaciones tales como la incorporación de nuevo material rodante, con modernas unidades que cuentan con aire acondicionado y otras comodidades a fin de satisfacer algunas de las necesidades de los usuarios...", y que "...lo cierto es que, a lo que a este proceso interesa, la situación imperante a la fecha del inicio de esta causa y en la actualidad, resulta notoriamente diversa" (fs. 892 vta.).

2º) Que contra esa decisión la actora interpuso el recurso extraordinario federal obrante a fs. 899/914, que, previo traslado contestado por la demandada Trenes de Buenos Aires a fs. 918/925 y por el Estado Nacional - Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios a fs. 929/941, fue concedido por el a quo a fs. 943. El dictamen de la señora Procuradora Fiscal ante la Corte Suprema de Justicia de la Nación, del 29 de junio de 2011, corre agregado a fs. 950/952.

3º) Que en el recurso el Defensor del Pueblo sostuvo que la sentencia impugnada producía los siguientes agravios:

En primer término, estimó incorrecta la aplicación del artículo 43 de la Constitución Nacional, en lo relativo a la desestimación de la acción de amparo por no resultar la vía procesal idónea y necesitar de una mayor amplitud de prueba y debate. Sostuvo que ello ocurría debido a que en el trámite del proceso, prolongado por varios años, se había desarrollado una intensa actividad probatoria y, a pesar de ello, la decisión que rechazó el amparo ni siquiera precisó cuáles hubieran sido las pruebas necesarias para que la acción resultase procedente.

Aludió, en segundo lugar, a que la decisión recurrida vulneraba al artículo 43 de la Constitución Nacional al mantener un criterio de excepcionalidad de la acción de amparo que es discordante con la amplitud de la protección de derechos y garantías prevista en la citada norma constitucional.

Sostuvo, que la sentencia impugnada era lesiva de los derechos de los usuarios (artículo 42 de la Constitución Nacional) atento a que el servicio que se prestaba en el momento de dictar la sentencia no difería sustancialmente del que se daba en oportunidad de promover la demanda. En tal sentido, sostuvo que "...los pasajeros siguen viajando con graves deficiencias y riesgos a sus vidas, pues continúan colgados de los estribos, hacinados, con serios incumplimientos horarios, falta de seguridad, de sanitarios y de limpieza en las estaciones, además de ninguna previsión con relación a las personas con movilidad reducida...prueba de ello es la quema de una formación ocurrida en el año 2008" (fs. 914). Ello, añadió finalmente, no podía ser superado por la mera declaración de emergencia en el servicio ferroviario de pasajeros, ni por las sucesivas resoluciones dictadas como su consecuencia, que no hacían más que dilatar el cumplimiento de las obligaciones a cargo de las demandadas, cuyo resultado real era el déficit de prestación ya mencionado.

4º) Que si bien en sentido estricto el pronunciamiento recurrido no reviste el carácter de una sentencia definitiva (artículo 14 de la ley 48), el Tribunal en reiterada jurisprudencia ha expresado que la sentencia que rechaza el amparo es asimilable a definitiva cuando, como en este caso, lo decidido

Corte Suprema de Justicia de la Nación



causa un agravio de muy dificultosa reparación ulterior (Fallos: 310:324; 312:1367; 327:2955, entre muchos otros).

5°) Que, por otra parte, los agravios del apelante justifican su examen por la vía del recurso extraordinario, pues si bien la acción de amparo no está destinada a reemplazar los medios ordinarios para la solución de controversias, su exclusión no puede fundarse en una apreciación meramente ritual e insuficiente de las alegaciones de las partes, toda vez que la institución tutelada por el artículo 43 de la Constitución Nacional tiene por objeto una efectiva protección de derechos más que una ordenación o resguardo de competencias (Fallos: 320:1339 y 2711; 321:2823; 325:1744; y 329:899 y 4741).

Asimismo, la Corte ha sostenido que constituye un criterio en extremo formalista, que atenta contra la efectiva protección de los derechos que el amparo busca asegurar, la afirmación dogmática de que se requiere mayor debate y prueba, sin indicar en forma concreta cuáles son los elementos probatorios que no se pudieron utilizar, ni su incidencia para la resolución del caso (Fallos: 327:2955 y 329:899).

6°) Que a los fines de resolver la presente causa, corresponde destacar las siguientes circunstancias:

A) Que en la demanda la actora acompañó prueba documental; solicitó prueba de informes; ofreció la declaración de cuatro testigos; y pidió la realización de un reconocimiento judicial en las estaciones y ramales a cargo de la concesionaria, en el que se podía contar con la designación de un experto para

que asista al juez en esa medida probatoria (fs. 26/27). Dicha solicitud no fue proveída.

B) Que la codemandada, Trenes de Buenos Aires, agregó a las actuaciones frondosa documentación y ofreció prueba informativa (fs. 381/382). Por su parte, el Estado Nacional acompañó la documental obrante a fs. 389/429.

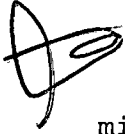
C) Que a fs. 495 el magistrado de primera instancia dispuso varias medidas para mejor proveer, mediante las cuales se solicitaron informes a distintos organismos. Estos pedidos fueron contestados y agregados al expediente (ver fs. 500/543, 549/554, 561/574, 593/596, 618/636 y 638/777).

D) Que en varias ocasiones la actora solicitó que se proveyeran la prueba testimonial y la inspección ocular oportunamente ofrecidas (fs. 499, 588, 600 y 777). La decisión de este pedido fue reiteradamente postergada por el juez (fs. 499 vta., 589 y 601) hasta que, finalmente, denegó la inspección ocular por resultar "innecesaria" (fs. 778).

A su vez, la codemandada, Trenes de Buenos Aires, requirió que se proveyera la prueba de informes ofrecida por su parte, lo que también fue denegado por el magistrado (fs. 781/781 vta.)

E) Que el 9 de mayo de 2007, una vez elevado el expediente a la Cámara, el Presidente de la Sala III dispuso la suspensión de los plazos procesales —que recién quedaron reanudados a partir del 29 de mayo de 2009—, sobre la base de la existencia de un expediente sustancialmente análogo que tramitaba ante el

Corte Suprema de Justicia de la Nación



mismo tribunal, en el que se habían ordenado y producido medidas probatorias para mejor proveer (ver fs. 861 de la presente causa y fs. 3206 vta. del expediente "Unión de Usuarios y Consumidores c/ EN-M° V E Inf-Sec. Transporte - Dto. 104/01 y otros s/ amp. proc. Sumarísimo (art. 321, inc. 2°, CPCC)").

De la prueba producida en la mencionada causa, corresponde destacar:

I- La pericia de fs. 1421/1506, presentada por el perito ingeniero especializado en ferrocarriles, en la que se expresó, en cuanto aquí interesa, lo siguiente:

Los coches originales de la línea Sarmiento "contaban con ventiladores, iluminación adecuada, música funcional, y asientos por demás confortables. Además de amplios furgones que históricamente sirvieron no sólo para las sillas de ruedas de los discapacitados sino también para llevar bicicletas. Después de la primer[a] reparación general (...) [que hizo TBA] y como consecuencia del análisis de mercado propios de la misma se cambiaron los asientos originales por las actuales e incómodas butacas que poseen estos coches (...) esta modificación, respondió a las directrices básicas siguientes: a) disminuir el costo de los asientos en la reparación, b) (...) aumentar la superficie libre de los coches para admitir más pasajeros parados, c) (...) disminuir el peso del vehículo para compensar el peso del mayor número de personas que cargaría el coche".

"[E]l problema del Sarmiento no pasa por la falta de lugares donde tirar la basura o donde amarrar una silla de rue-

das, sino que más bien porque los sufridos pasajeros de ese Ferrocarril simplemente no podrán utilizar el cesto de basura porque no podrán llegar a él, debido al hacinamiento en el que viajan, y quien ha viajado en esos trenes sabe que a una persona con capacidades físicas o requerimientos normales le es difícil subir y permanecer en el interior del tren; un discapacitado o una persona con capacidades diferentes simplemente le es imposible, no porque no tenga lugar para su silla de ruedas sino más bien, porque le será imposible acceder al interior del tren". "Resumiendo (...) lo que necesitan los pasajeros del Sarmiento son más coches o más metros cuadrados en cada coche de modo que su resignado y diario hacinamiento al viajar sea menor" (ver fs. 1504/1506).

II- Lo manifestado por el reconocimiento judicial llevado a cabo por el magistrado de primera instancia acerca de que los pasajeros de la línea Sarmiento, corredor eléctrico Once-Moreno, son sometidos a un "verdadero maltrato" dado que "los trenes que tuve que abordar (...) se encontraban sucios los vagones y rotos los asientos y los vidrios de las ventanas y puertas; aunque para ser más fiel con la realidad, en casi todos los coches faltaban completamente los vidrios de algunas ventanas y no habían sido repuestos (...) Los furgones se encontraban en todos los casos en deplorable estado" (fs. 1802 vta.).

III- Los informes presentados por el perito ingeniero ferroviario designado de oficio por la Cámara que confirman, en lo sustancial, las deficiencias del servicio señaladas en la pericia de fs. 1421/1506 antes mencionada (ver fs. 2993/2994, 3024/3033, 3144/3145, y 3183/3186).

Corte Suprema de Justicia de la Nación

7º) Que, teniendo en cuenta lo señalado, la decisión del a quo que rehusó dirimir los planteos propuestos en el marco del amparo constituye un exceso de rigor formal, en los términos de la jurisprudencia citada en el considerando 5º.

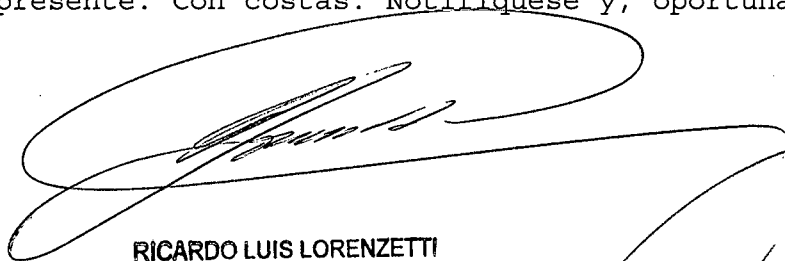
Ello es así, por una parte, porque los jueces no han tenido en cuenta la abundante actividad probatoria producida por las partes, que resulta claramente conducente para la decisión del fondo del asunto.

Por otra parte, pues no resulta razonable concluir que la cuestión en examen requería de mayor debate y prueba, luego de haber dispuesto la suspensión de los plazos procesales por el transcurso de dos años, con sustento en que existía un expediente análogo, en el que se habían ordenado medidas probatorias para mejor proveer (fs. 861).

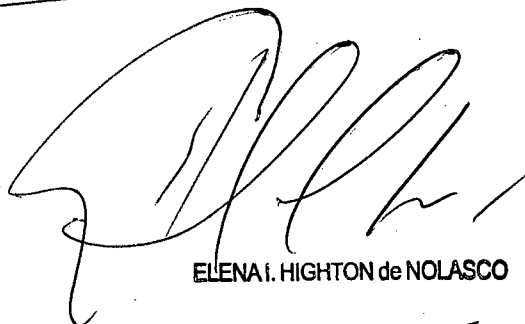
Por ello, y oída la señora Procuradora Fiscal, se hace lugar al recurso extraordinario y se revoca la sentencia apelada. Vuelvan los autos al tribunal de origen a fin de que, por quien

-//-

-//-corresponda, se dicte un nuevo pronunciamiento con arreglo al presente. Con costas. Notifíquese y, oportunamente, devuélvase.



RICARDO LUIS LORENZETTI

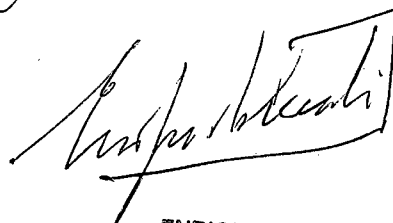


ELENA I. HIGHTON de NOLASCO

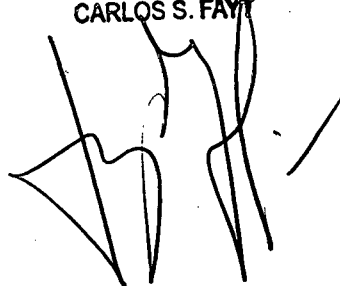


Agp. 20/10/16

CARLOS S. FAYT



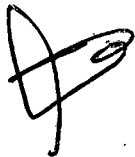
ENRIQUE S. PETRACCHI



JUAN CARLOS MAQUEDA

VO-//-

Corte Suprema de Justicia de la Nación



-//-TO DEL SEÑOR MINISTRO DOCTOR DON CARLOS S. FAYT

Considerando:

Que el suscripto coincide con los considerandos 1° a 3° del voto que encabeza este pronunciamiento.

4°) Que el recurso extraordinario resulta admisible dado que la sustancia de los agravios conduce en definitiva a determinar el alcance de las garantías previstas en los artículos 42 y 43 de la Constitución Nacional y la resolución dictada ha sido contraria a las pretensiones del recurrente (artículo 14, inc. 3° de la ley 48). En consecuencia, la Corte no se encuentra limitada por los argumentos de las partes o de la cámara, sino que le incumbe realizar una declaratoria sobre el punto controvertido (Fallos: 329:3373, 3546 y 330:3758, 3764, entre muchos otros).

Si bien en sentido estricto el pronunciamiento recurrido no reviste el carácter de una sentencia definitiva (artículo 14 de la ley 48), ocasiona, conforme se verá *infra* un gravamen de imposible o muy dificultosa reparación ulterior (Fallos: 310:324; 312:1367 y 317:164).

5°) Que la Constitución Nacional, reformada en 1994, explícitamente reconoció en el Capítulo II de la Primera parte ("Nuevos derechos y garantías") a los derechos de los usuarios de servicios "...a la protección de su salud, seguridad e intereses económicos...y a condiciones de trato equitativo y dig-

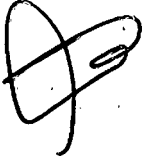
no". Como correlato de ese reconocimiento dispuso que "las autoridades proveerán a la protección de esos derechos...al control de los monopolios naturales y legales, al (control) de la calidad y eficiencia de los servicios públicos..." (artículo 42).

Es claro que cuando el referido texto constitucional, al encomendarles esas funciones, habla de "autoridades", (al igual que lo hace el encabezamiento de la Segunda parte de la Constitución "Autoridades de la Nación"), no solo alude al Poder Legislativo y al Poder Ejecutivo, en sus respectivas competencias, sino que también, en idénticas condiciones, incluye a los jueces.

6º) Que, a continuación del reconocimiento de esos derechos y de la atribución de responsabilidades a las autoridades contenidas en dicha previsión, y en sentido concordante con lo allí dispuesto, el artículo 43 de la Constitución Nacional estableció que: "Toda persona puede interponer acción expedita y rápida de amparo, siempre que no exista otro medio judicial más idóneo, contra todo acto u omisión de autoridades públicas o de particulares, que en forma actual o inminente lesione, restrinja, altere o amenace con arbitrariedad o ilegalidad manifiesta derechos y garantías reconocidos por esta Constitución, un tratado o una ley. En el caso el juez podrá declarar la inconstitucionalidad de la norma en que se funde el acto u omisión lesiva".

La lectura de la norma transcripta en cuanto alude a "acción expedita y rápida"; "medio judicial" y "el juez", no de-

Corte Suprema de Justicia de la Nación



ja ninguna duda acerca de que el procedimiento allí establecido es de clara incumbencia del Poder Judicial.

En la misma línea está enrolado el art. 25 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos -con jerarquía constitucional, según lo establecido por el artículo 75, inc. 22 de la Constitución Nacional- que dispone "1. Toda persona tiene derecho a un recurso sencillo y rápido o a cualquier otro recurso efectivo ante los jueces o tribunales competentes, que la ampare contra actos que violen sus derechos fundamentales reconocidos por la constitución, la ley, o la presente convención, aun cuando tal violación sea cometida por personas que actúen en ejercicio de sus funciones oficiales".

Además, es oportuno tener presente que las normas transcriptas desarrollan lo establecido por esta Corte en el caso "Siri", donde, tras recordar que en opinión de Joaquín V. González, las declaraciones, derechos y garantías no son simples fórmulas teóricas y que cada uno de los artículos y cláusulas que las contienen poseen fuerza obligatoria para los individuos, para las autoridades y para toda la Nación, manifestó que: "Los preceptos constitucionales tanto como la experiencia institucional del país reclaman de consuno el goce y ejercicio pleno de las garantías individuales para la efectiva vigencia del Estado de Derecho e imponen a los jueces el deber de asegurarlas" (Fallos: 239:459).

Finalmente, el segundo párrafo del artículo 43 de la Constitución Nacional establece expresamente que la vía del am-

paro judicial extiende sus alcances a la protección de los derechos de los usuarios de servicios y consumidores.

7º) Que la forma republicana de gobierno (artículo 1º de la Constitución Nacional) y la vigencia del principio de división de poderes, que le es inherente, imponen la necesidad de armonizar el ejercicio de esa función judicial esencial con las atribuciones que incumben a otros poderes del Estado, a fin de asegurar su equilibrio y coexistencia.

Orientado claramente en ese sentido, el artículo 116 de la Constitución Nacional, al regular la competencia del Poder Judicial de Nación, dispone que la función jurisdiccional debe ejercerse dentro de una causa judicial lo que también puede inferirse a contrario cuando el texto constitucional, en el artículo 109, veda al Presidente de la Nación "...ejercer funciones judiciales, arrogarse el conocimiento de causas pendientes o restablecer las fenecidas".

La misma línea es la que guía al artículo 2º de la ley 27, cuando dispone que la justicia nacional "Nunca procede de oficio y sólo ejerce jurisdicción en los casos contenciosos en que es requerida a instancia de parte".

También lo ha entendido así este Tribunal en numerosos precedentes (Fallos: 136:147; 156:318; 177:390; 186:97; 190:142; 193:115; 242:353; 243:176; 245:552; 303:893; 324:333, entre muchos otros).

A tal exigencia, destinada a preservar la armonía y el equilibrio entre los órganos que ejercen el poder del Estado,

Corte Suprema de Justicia de la Nación



se une el requisito de que los magistrados deben ejercer su jurisdicción de acuerdo con las normas de procedimiento establecidas por el órgano legislativo, de conformidad con la competencia que le atribuye la Constitución (artículo 75, inc. 20). Tal potestad regulatoria —a fin de no desnaturalizar los derechos que la Constitución Nacional reconoce (artículo 28)— habrá de garantizar la igualdad entre las partes; la defensa en juicio de la persona y los derechos ("inviolable" según el artículo 18 de la Constitución Nacional) y la efectividad del pronunciamiento judicial que en el caso se adopte.

8º) Que en las condiciones reseñadas, de acuerdo con la interpretación de los artículos 42 y 43 de la Constitución Nacional efectuada precedentemente, resulta inaceptable, en un proceso de las características del presente, que se haya descartado la vía del amparo con una argumentación meramente formal.

9º) Que, en efecto, no cabe exigir en este proceso una mayor amplitud de prueba y debate cuando surge de lo actuado que:

a) En la demanda la actora acompañó prueba documental, solicitó prueba de informes, ofreció la declaración de cuatro testigos y pidió la realización de un reconocimiento judicial en las estaciones y ramales a cargo de la concesionaria, en el cual se podía contar —si el magistrado lo decidía— con la designación de un experto para que asista al juez en esa medida probatoria (v. fs. 26/27).

Cabe destacar que entre la prueba solicitada incluyó un pedido de informes a la Comisión Nacional Asesora para la Integración de Personas Discapacitadas para que ponga en conocimiento del tribunal los estudios realizados con relación a la prestación del servicio ferroviario por parte de la demandada y las denuncias que hubiera recibido al respecto por parte de personas físicas u organizaciones.

Dicha solicitud no fue proveída.

b) La codemandada TBA agregó a las actuaciones frondosa documentación (obstante en 292 fojas) y solicitó prueba informativa (fs. 381 vta. y 382).

c) El codemandado Estado Nacional - Secretaría de Transporte agregó documentación en 42 fojas.

d) Toda la documentación aportada se puso en conocimiento de las partes, que tuvieron oportunidad de expedirse al respecto.

e) Tanto TBA como la Secretaría de Transporte, al presentar los informes previstos en el artículo 8° de la ley 16.986, solicitaron el rechazo de la demanda argumentando que el amparo no era la vía adecuada porque era necesaria una mayor amplitud de prueba y debate (informe de TBA, fs. 333/336 6vta. la Secretaría de Transporte a fs. 431 vta./433).

f) En dictamen de fecha 3 de noviembre de 2005 la Fiscal Federal, doctora Laura Labarthe, opinó que la acción debía desestimarse por idénticos motivos (fs. 493/494).

Corte Suprema de Justicia de la Nación



g) No obstante ello a fs. 495, por resolución del 30 de noviembre de 2005 el magistrado de primera instancia, sin perjuicio de tener presente lo manifestado, dispuso varias medidas de prueba informativa.

h) Librados los oficios respectivos, se recibieron los informes solicitados, que fueron agregados a las actuaciones (fs. 500/543; 549/554; 561/574; 593/596; 618/636 y 638/777) y se hicieron saber a las partes.

i) En varias ocasiones la actora solicitó que se proveyera la restante prueba ofrecida (fs. 499 -testifical y reconocimiento judicial-, reiterado a fs. 588; 600, 777 -reconocimiento judicial-), solicitudes cuya decisión fue postergada (fs. 499 vta., 589 y 601) hasta que fueron denegadas a fs. 778 "por innecesaria" -resolución del 26 de octubre de 2006-.

j) También la demandada TBA solicitó la realización de pruebas informativas (fs. 781), que fueron denegadas por el magistrado, que recordó que el llamado de autos para sentencia estaba firme y que "el suscripto determinó la prueba a producir a fs. 495", (ver auto de fs. 781 vta.).

k) El amparo fue desestimado por la sentencia dictada en primera instancia. En ella se sostuvo que "si bien la ley de amparo no es excluyente de las cuestiones que requieren trámites probatorios, descarta a aquellas que son complejas o de difícil acreditación y que, por lo tanto, exigen un aporte mayor de elementos de juicio que no pueden producirse en el breve trámite

previsto en la reglamentación normativa..." (fs. 784) y que "...las circunstancias de la causa evidencian que no aparece nítida, en la especie, una lesión cierta o ineludible causada por la autoridad con arbitrariedad o ilegalidad manifiestas..." (fs. 785/786).

1) Sustanciadas las apelaciones contra la sentencia dictada el 23 de noviembre de 2006, el Presidente de la Sala III de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Contencioso Administrativo Federal afirmó que: "En esta Sala se encuentra en trámite el expediente n° 9.607/2001: 'Unión de Usuarios y Consumidores c/ EN - M° V E INF - SEC TRANSPORTE - Dto. 104/01 y otros s/ amp. proc. sumarísimo (art. 321, inc. 2 C.P.C.C.)', venido a conocimiento del tribunal como consecuencia de las apelaciones interpuestas contra la sentencia definitiva dictada en esa causa, en la que se ha deducido una pretensión análoga a la que motivó el inicio de la presente en relación a las condiciones de 'seguridad e higiene' en las que se presta el servicio ferroviario a cargo de TBA. Teniendo en cuenta estas circunstancias y la conexidad existentes entre ambas pretensiones, como así también que en la referida causa se han ordenado medidas probatorias para mejor proveer a efectos que se informe respecto a la situación actual en la que se presta el servicio en la línea operada por la demandada, se suspenden -de conformidad con lo establecido por el artículo 157, in fine, del Código Procesal- los plazos procesales de la presente hasta tanto aquélla se encuentre en condiciones de resolver los recursos interpuestos contra la sentencia de primera instancia" fs. 861, providencia del 9 de mayo de 2007.

Corte Suprema de Justicia de la Nación



m) Reanudados los plazos procesales, el 29 de diciembre de 2009 fueron dictadas las sentencias en ambos expedientes, agregándose a fs. 865/886, una copia de la dictada en "Unión de Usuarios y Consumidores c/ EN - M° V E INF - SEC TRANSPORTE - Dto. 104/01 y otros s/ amp. proc. sumarísimo (art. 321, inc. 2 C.P.C.C.)", a la que hace referencia el pronunciamiento recaído en estas actuaciones y que obra a fs. 887/894.

10) Que si cabía objetar lo resuelto en primera instancia, no es menos cuestionable la sentencia de la cámara, cuyo dictado se postergó por más de dos años en pos de contar con mayores elementos de juicio y terminó declarando que la vía intentada no era idónea. Máxime cuando de las constancias del expediente mencionado resultaban probados con claridad algunos de los extremos expuestos en la demanda.

En efecto, examinadas dichas actuaciones, que la cámara tuvo a la vista, surge de ellas que:

I) la pericia de fs. 1421/1506 concluye que "el problema del Sarmiento no pasa por la falta de lugares donde tirar la basura ó donde amarrar una silla de ruedas, sino más bien porque los sufridos pasajeros de ese Ferrocarril simplemente no podrán utilizar el cesto de basura porque no podrán llegar a él, debido al hacinamiento en el que viajan, y quien ha viajado en esos trenes sabe que a una persona con capacidades físicas ó requerimientos normales, le es difícil subir y permanecer en el interior del tren, a un discapacitado ó una persona con capacidades diferentes simplemente le es imposible, no porque no tenga lugar para su silla de ruedas sino más bien, porque le será im-

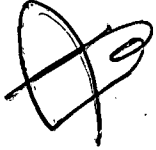
posible acceder al interior del tren...lo que necesitan los pasajeros del Sarmiento son más coches o más metros cuadrados en cada coche de modo que su resignado y diario hacinamiento al viajar sea menor" (fs. 1505/1505 vta. informe presentado por el perito ingeniero Ricardo Carlos Obón el 6 de febrero de 2002).

II) el reconocimiento judicial, llevado a cabo por el juez de primera instancia a comienzos de septiembre de 2005, dio cuenta del "verdadero tratamiento secundario" -aclaró el magistrado que en la especie, la expresión equivalía a "maltrato"- al que "son sometidos actualmente los usuarios de la Línea Sarmiento en el corredor eléctrico Once-Moreno". El juez observó que "se encontraban sucios los vagones y rotos los asientos y los vidrios de las ventanas y puertas...ninguno de los vagones contaba con aire acondicionado ni cestos para la basura, y los furgones se encontraban, en todos los casos, en deplorable estado..." (fs. 1802/1802 vta.).

III) los informes periciales presentados ante la cámara:

Uno de ellos, referido a una inspección efectuada el 11 de diciembre de 2007, en la línea Sarmiento, donde se examinaron diecisiete coches correspondientes a dos trenes, menciona que solo uno de ellos tenía un sector reservado para discapacitados con lugar para la silla de ruedas y ninguno tenía cesto para residuos y, sin perjuicio de otros detalles relativos a la carencia de vidrios en las ventanillas y el funcionamiento de los ventiladores, añade textualmente "...se quiso mostrar a uno de

Corte Suprema de Justicia de la Nación



los representantes de la CNRT un asiento rebatible para discapacitados y me quedé con el mismo en la mano" (fs. 3145).

Además, del cuadro obrante a fs. 2993/2994, referido a un muestreo de 133 coches surge que ninguno tiene aire acondicionado, solo dos coches contaban con un lugar especial para discapacitados, aclarando que "...el 80% sólo tiene un cartel para los discapacitados pero no quitaron asiento alguno para darles lugar; el resto ni siquiera tiene cartel...no tienen cestos...", informe del 10 de abril de 2007.

De otras constancias que existen en las actuaciones surge que, efectuados los muestreos respectivos, el 80% de los trenes que prestan servicio carecen de aire acondicionado (v. tablas de fs. 3184/3186, informe presentado el 13 de noviembre de 2008).

Si se tiene en cuenta las fechas de dichas manifestaciones es posible concluir que ellas ponían en evidencia la situación imperante en el momento en que la sentencia de cámara fue dictada, esto es a más de cuatro años de la iniciación del juicio y demuestran que tal situación —en la que resulta ostensible la responsabilidad de las demandadas por el incumplimiento de las obligaciones que cada una de ellas tenía a su cargo— distaba mucho del relato efectuado por el a quo al sostener que "...como consecuencia de los planes implementados luego de la declaración de emergencia, se han operado ciertas modificaciones tales como la incorporación de nuevo material rodante, con modernas unidades que cuentan con aire acondicionado y otras comodidades a fin de satisfacer algunas de las necesidades de los

usuarios..." y que ello permitía sustentar la resolución desestimatoria (fs. 892 vta.).

11) Que a fin de rechazar la acción intentada se ha sostenido que la arbitrariedad e ilegalidad de la conducta lesiva de los demandados no resultaban manifiestas atento a la existencia de una situación de emergencia en materia de prestación de los servicios ferroviarios, declarada por el decreto 2075/2002, publicado en el Boletín Oficial el 17 de octubre de 2002.

A juicio del Tribunal y teniendo en cuenta las circunstancias del caso ya reseñadas, tal manifestación -vertida en términos genéricos- no resulta idónea para quitar virtualidad a la garantía regulada por el artículo 43 de la Constitución Nacional.

Sin que ello importe abrir juicio acerca de las causas que pudieron haber llevado a tal declaración, ni sobre las razones por las cuales persiste la situación de emergencia declarada, es de incumbencia del Poder Judicial examinar en el caso concreto, en qué medida los actos que se ponen en ejecución para remediar la emergencia declarada y los efectos que ellos provocan sobre los derechos y garantías que la Constitución Nacional -con emergencia o sin ella- reconoce a todos los habitantes del país.

Es oportuno recordar que este Tribunal sostuvo hace ya bastante tiempo que "...la regla básica del poder de policía de emergencia es que la medida del interés público afectado deter-

Corte Suprema de Justicia de la Nación

mina la medida de la regulación necesaria para tutelarlos" (doctrina de Fallos: 313:1638).

En efecto, también ha dicho que "...para enfrentar conflictos de esa especie, el Estado puede valerse lícitamente de todos los medios que le permitan combatirlos con éxito y vencerlos. Sus poderes, desde luego, no son ilimitados y han de ser utilizados, siempre, dentro del marco del artículo 28 de la Constitución y bajo el control de jueces independientes, quienes, ante el riesgo al menos teórico de extralimitación de los órganos políticos del gobierno, tienen que desempeñar con 'cuidadoso empeño' su función de custodios de la libertad de las personas (Fallos: 243:467, voto de pág. 474, considerando 6°). La emergencia, se ha dicho con reiteración explicable, no crea potestades ajenas a la constitución pero sí permite ejercer con mayor hondura y rigor las que ésta contempla, llevándolas más allá de los límites que son propios de los tiempos de tranquilidad y sosiego" (Fallos: 313:1638).

Correlativamente, si la emergencia y sus efectos se prolongan en el tiempo, es necesario que el amparo mantenga incólumes su imperio y virtualidad, indispensables para asegurar la vigencia de la Constitución Nacional cuando es desconocida por aquella conducta -activa o remisa- que, en circunstancias críticas y bajo la pretensión de remediar una situación anormal, lesione, restrinja, altere o amenace "...derechos y garantías reconocidos por esta Constitución, un tratado o una ley" (artículo 43 de la Constitución Nacional).

12) Que, en tales condiciones, debe declararse procedente el recurso extraordinario y revocar la sentencia que al rechazar la acción intentada merced a un argumento formal, negó la sustancia de los derechos que el artículo 42 de la Constitución Nacional reconoce y el artículo 43 garantiza.

Por ello, y habiendo dictaminado la señora Procuradora Fiscal, se hace lugar al recurso extraordinario y se revoca la sentencia apelada. Vuelvan los autos al tribunal de origen a fin de que se dicte un nuevo pronunciamiento con arreglo al presente. Con costas. Notifíquese y, oportunamente, devuélvanse.



CARLOS S. FAYT

Corte Suprema de Justicia de la Nación

Recurso extraordinario interpuesto por la Defensoría del Pueblo de la Nación, representada por el Dr. Daniel Bugallo Olano.

Traslado contestado por Trenes de Bs. As. S.A., representada por el Dr. Walter Andrés Iglesias; y por el Estado Nacional, representado por la Dra. Laura Y. Garavalli.

Tribunal de origen: Cámara Nacional de Apelaciones en lo Contencioso Administrativo Federal, Sala III.

Tribunal que intervino con anterioridad: Juzgado Nacional de 1° Instancia en lo Contencioso Administrativo Federal n° 3, Secretaría n° 2.

