

un delirante, los hacemos responsables de sus obras para la indemnización del daño causado ¿cómo no han de tener la misma responsabilidad los que dañaron ó perjudicaron por accidente? ¿Dejaron de hacer éstos el mal por una acción propia? ¿Dejará de aplicárseles la regla de derecho que al loco y al menor aplicábamos más arriba? Y si es así, ¿cómo no han de tener la misma responsabilidad que el loco y el menor tienen? Ya lo dijimos antes. Para que de un daño que hemos causado no se nos siga ni responsabilidad criminal ni responsabilidad civil, es necesario que no sólo nos hayamos conducido con inocencia sino también con derecho. Cuando esto no sucede, no habrá delito, no llevaremos pena, pero indemnizaremos el mal que hayamos producido con nuestras obras. Si por accidente hemos matado á un trabajador ¿qué ley nos ha de eximir de indemnizar á sus hijos desvalidos y huérfanos?" Y si tal y tan bien se expresa el Sr. Pacheco respecto de aquellos que causan un mal *por mero accidente, con la debida diligencia y sin la menor culpa* ¿qué diremos nosotros del cochero, que ha cometido una verdadera falta, si no un delito de culpa, al infringir—como se ha demostrado en este capítulo,—el artículo 24 del Reglamento de Ferrocarriles Urbanos? Esta falta es imputable civilmente á la empresa, según lo preceptuado en los artículos 330 y 331, fracción II del Código Penal. La razón de la ley es obvia: "el artículo 1,384—dice el eminente juriconsulto belga—establece que se es responsable no solamente por el daño causado por hecho propio, sino también por el hecho de las personas por quienes se debe responder. Hay, pues, casos en los cuales el hombre responde por el hecho de otro. A primera vista esto parece absolutamente contrario á la justicia; siendo las faltas personales, debe ser responsable de ellas solamente aquel que las haya cometido. Tal es, en efecto, la regla general y sin excepción. El artículo 1,384 no la deroga, sino en apariencia; declara á ciertas personas responsables del hecho de otras por quienes deben responder; pero ¿por qué responden? Es que están

obligadas á dirigir y vigilar sus acciones; si hacen un daño, el legislador supone que el hecho perjudicial ha tenido lugar por falta de vigilancia; luego por una falta. La responsabilidad del hecho de otro resulta, pues, de una falta; es en realidad un cuasi delito, supuesto que se deriva de una negligencia." "L'article 1,384 porte: "On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre." Il y a donc des cas dans les quels l'homme répond du fait d'autrui. Au premier abord, cela paraît contraire á toute justice: les fautes étant personnelles, chacun me doit répondre que de celles qu'il a commises et qui seules peuvent lui être imputées. Telle est, en effet, la règle universelle et sans exception. L'article 1,384 n'y déroge qu'en apparence; il déclare certaines personnes responsables du fait de ceux dont elles doivent répondre; mais pourquoi en répondent-elles? C'est qu'étant tenues de diriger et de surveiller leurs actions, s'ils commettent un dommage, le législateur suppose que le fait dommageable est arrivé par manque de surveillance, donc par une faute. La responsabilité du fait d'autrui résulte donc d'une faute, de même que le délit et le quasi-délit; c'est, á vrai dire, un quasi-délit puisqu'il dérive d'une négligence." ¹ Diremos en resumen de los dos capítulos anteriores: ¿estaban engrasados los rieles? pues hubo falta imputable únicamente á la empresa. ¿En la calle había *fuerte pendiente*? pues hubo impericia, imprevisión y descuido en el cochero por no haber evitado el aumento de velocidad, dando *garrote* al carro desde que éste comenzó á descender la pendiente; luego hubo falta por infracción al reglamento; luego la empresa es responsable civilmente.

Hasta aquí las defensas de la compañía. ¿Demostró el caso fortuito? No; lejos de ello, los hechos en que hizo consistir éste vienen á ser, si no cuasi delitos, verdaderas faltas que

¹ "Principes de Droit Civil Français." Tom. cit., n. 550.

implican su ineludible condenación. No parece sino que la empresa se propuso demostrar la justicia de mi causa. ¿Habrá comprendido ya que á mi parte asiste el derecho? ¿Estará dispuesta á reparar el daño causado? ¡Quién sabe! Mas de todas maneras cumple á mi deber darle las gracias por la ayuda que me ha prestado en la demostración de la justicia que asiste á mi patrocinado.

Hay, sin embargo, todavía muchas faltas que examinar, faltas que, como las anteriores, hacen responsable á la empresa de los daños y perjuicios demandados. De ellas me ocuparé en los números siguientes.

3.—Demostrado en autos queda que en los días del 13 al 17 de Julio apenas podían contener los carros la gente que á ellos subía. Este hecho es público y notorio en esta ciudad, ha sido confesado por el presidente y el apoderado de la compañía (posición 13) y está confirmado con las declaraciones de los mismos testigos presentados por ésta.¹ Omito, por tanto, examinar á este respecto las pruebas rendidas por mi parte. Y si tales pruebas no fueren suficientes, lo está patentizando con peso abrumador la inspección practicada en los libros (fojas 31 del cuaderno de mis pruebas) y la declaración del Sr. D. Ramón Pacheco, Administrador de la empresa. Dice este señor que el día 15 de Julio viajaban tres trenes para Zapopan, constando uno de ellos de diez carros y los otros dos de nueve cada uno. Sabido es que en cada tren, y especialmente en aquellos que pudiéramos llamar de recreo, porque sólo se ponen con motivo de algunas fiestas, hay más carros de 3.^a que de 2.^a; luego debemos convenir en que cada tren llevaba cuatro carros de 2.^a y cinco de 3.^a, con excepción de uno de ellos que llevaba más uno de 2.^a

Según el *Indicador provisional* publicado por la empresa (fojas 35 de mi cuaderno de pruebas), entre todos los trenes hicieron doce viajes de aquí á Zapopan y siete de Zapopan á

¹ Jorge Loweree, contestando la repregunta I de la 2.^a pregunta; y Sixto Altamirano respondiendo á la repregunta O de lamis mapregunta.

esta ciudad. Está probado, además, que los trenes se retardaban mucho en los cambios,¹ por lo que habrá que deducir, cuando menos, dos viajes de la mañana y dos de la tarde. Y digo cuando menos, porque hubo tren que dilatara cuatro horas de Zapopan á esta ciudad, y fué el tren que salió á las siete de la noche, y que abandonó en estado inservible un carro de segunda en el punto llamado los "Colomitos." Haciendo, pues, estas deducciones, suponiendo lo más ventajoso para la empresa, resultará: que fueron diez los viajes de esta ciudad á Zapopan y cinco los de Zapopan á esta ciudad.

Del mismo *Indicador* aparece que el precio de pasaje es el de 16 centavos en segunda y 8 en tercera.

Supuestos estos datos, pasemos á hacer el siguiente cálculo:

Cada carro de 2.^a conduce 30 personas (fe judicial, fojas 43 del cuaderno de mis pruebas), los cuatro debían conducir 120 que, á 16 centavos cada una, producen \$ 19.20 cs. en un viaje, y en los diez de la mañana. \$ 192 00

Cada carro de 3.^a conduce 40 personas, los cinco debían conducir 200 que, á 8 centavos cada una, producen en un viaje \$ 16.00 cs. y en los diez de la mañana. 160 00

Como los carros de un tren eran veintiocho, porque se aumentó uno de segunda, éste debió producir \$ 4.80 cs. en cada viaje; y como no pudo hacer más que tres, es decir, la tercera parte de diez, supuesto que había tres trenes, resulta que este carro produjo en los tres viajes de la mañana 14 40

Producto total de la mañana \$ 366 40 366 40

¹ Así lo confiesan el presidente y el apoderado de la compañía (posición 14) y lo declaran sus mismos testigos Loweree y Altamirano, contestando respectivamente las respuestas I y R. de la 2.^a pregunta.

Por la tarde los cuatro carros de 2 ^a debieron producir, según el cálculo anterior, en los cinco viajes.....\$	96 00	
Y los cinco carros de 3 ^a en los mismos viajes.....	80 00	
El carro de 2 ^a que se aumentó, no pudo hacer más que un solo viaje, que produjo.....	4 80	
	<hr/>	
Producto total de la tarde.....\$	180 80	180 80
	<hr/>	
Producto total del día.....\$		547 20
Sin embargo, de la inspección practicada en los libros de la compañía aparece que los productos de la vía de Zapopan, habidos el día 15 de Julio, fueron.....	909 52	
Hay, pues, un exceso de.....		362 32
	<hr/>	
Suma igual.....\$	909 52	909 52

Este exceso de trescientos sesenta y dos pesos representa igualmente exceso de gente; luego debemos concluir que el día que fué lesionado el joven Saenz—15 de Julio—los carros llevaban casi el duplo de las personas que debían conducir; luego hubo una infracción del artículo 40 del Reglamento. Y no se alegue que el conductor y el cochero no bastaban para impedir la subida á la multitud, porque el artículo 50 del mismo Reglamento los faculta para ocurrir al auxilio de la policía á fin de hacer cumplir sus disposiciones. Y si hubo infracción del Reglamento, hubo falta (art. 5º del Código Penal); y si hubo falta de los empleados, debe ella ser imputable civilmente á la empresa, según lo previenen terminantemente los artículos 330 y 331, fracción II del mismo Código, y 3º del de Procedimientos del ramo.

Esta falta trajo como consecuencia otra: el retardo de los

trenes; pues según lo confiesa el presidente de la compañía, y lo declaran el conductor y Sixto Altamirano, los trenes no salían á las horas de Reglamento *á causa de la aglomeración de gente*. Nada, sin embargo, significarían estas dos faltas, si la desgracia acaecida al joven Saenz no hubiera sido la consecuencia de la segunda de ellas, como paso á demostrarlo.

4.—Probado en autos está que los trenes no salían á las horas de Reglamento, en virtud de los retardos que sufrían en los cambios. El artículo 23 del Reglamento dice que la salida de los trenes tendrá lugar á la hora señalada *con toda exactitud*; se infringió, pues, este artículo, y de este hecho resulta otra falta imputable á la empresa, según las disposiciones antes citadas. Ahora bien, si los trenes hubieran salido á las horas de Reglamento, es evidente que el joven Saenz no habría resultado lesionado, porque, aun suponiendo que hubiera sido arrojado á la vía por un muchacho, el tren debió pasar, ó momentos antes ó momentos después de este suceso, y en todo caso no habría sido triturado en el pie; luego esta desgracia fué consecuencia directa de faltas cometidas por los empleados de la compañía.

Consta en autos que el presidente del Consejo de Administración de la compañía tuvo conocimiento de que en los carros había un verdadero desorden producido por la aglomeración de gente; de que los trenes andaban muy retardados, y que por esta causa no salían á las horas de Reglamento; de que los cocheros llevaban las mulas *á galope*, á fin de reponer el tiempo perdido en los cambios. Finalmente, confiesa el mismo presidente que leyó en la prensa local todas esas irregularidades y que aun dictó algunas providencias con el objeto de evitarlas (posiciones de la 13^a á la 20^a). Aparece de aquí la palpable negligencia de la compañía: ¿qué cumple ésta con su deber solamente dictando disposiciones? No, éstas salen sobrando, estando prevenidas en el Reglamento. Deben las compañías no sólo dictar las medidas que la prudencia aconseja, sino vigilar por que se cumplan y se lleven á efecto sus

disposiciones. De otra manera, habrá descuido y negligencia y consiguientemente una falta. "Hay negligencia cuando no se toman, para prevenir un accidente, todas las medidas que recomienda la más simple prudencia. El artículo 1,383 considera la simple negligencia como una falta que trae consigo la obligación de reparar el daño que es su consecuencia. Esto supone que aquel que se hace reo de negligencia, estaba obligado á ser diligente. Cuando una persona es negligente en la gestión de sus intereses, en el ejercicio de sus derechos, ¿será responsable del daño que cause por su negligencia? Sí, si se lesiona un derecho; porque todo hombre debe cuidar de no lesionar con sus actos los derechos de tercero. Somos libres para ser negligentes en perjuicio nuestro; pero desde que nuestra negligencia daña á otra persona, cuyos derechos lesionamos, estamos obligados á reparar el daño que le causamos.¹

5.—Voy á concluir de enumerar las faltas en que han incurrido la empresa y sus empleados, y que engendran para la primera la responsabilidad civil; y no porque estas faltas sean las únicas, sino por no ser difuso en la exposición de ellas.

En el lugar donde el carro trituró el pie al joven Saenz no hay banqueteta; pero, como se dice en el acta de fe judicial, "existe una faja dura de terreno, un poco más elevada que el suelo de la vía, y que parece indicar *sirve de banqueteta á los peatones*." Esta faja mide de ancho un metro treinta y cinco centímetros, y del borde de ella al primero de los rieles hay *cincuenta y un centímetros*. Supuesta la anchura de esta faja, apenas pueden caminar por ella dos personas cogidas del bra-

¹ L'article 1,383 considère la simple négligence comme une faute qui entraîne l'obligation de réparer le dommage qui en est la suite. Cela suppose que celui qui se rend coupable de négligence était tenu á quelque diligence. Quand une personne est négligente dans la gestion de ses intérêts, dans l'exercice de ses droits, sera-t-elle responsable du dommage qu'elle cause par sa négligence? Oui, si elle lèse un droit; car tout homme doit veiller, dans ses actions, à ne pas léser les droits des tiers. Nous sommes libres d'être négligents à notre préjudice, mais des que notre négligence nuit á une autre personne dont elle lèse les droits, nous sommes tenus de réparer le dommage que nous lui causons. Il y a négligence quand on ne prend pas pour prévenir un accident, les mesures que la plus simple prudence commande. (Laurent, *ouvr. et Tom. cit.*, n. 471 y 472).

zo; luego no es absurdo suponer que ella sirva de banqueteta, como se dice en el acta, pues para el objeto es aún demasiado angosta. Sin embargo, del borde de ella al primero de los rieles sólo hay *cincuenta y un centímetros*. Aquí tenemos otra falta imputable solamente á la empresa, porque ella sola es la que ha infringido el Reglamento, que dispone—art. 1º—que la distancia del borde de la banqueteta al primero de los rieles sea de *sesenta centímetros* cuando menos. Hay, pues, una diferencia de nueve centímetros, que no tiene de altura ningún pie de los hombres, ni de aquellos gigantes de que nos habla la fábula; luego si la empresa se hubiera ajustado estrictamente á las disposiciones del Reglamento, no habría causado ningún daño al joven Saenz, por más que fuera cierto que éste fué empujado sobre la vía al tiempo que pasaba el carro y cuando ya no era posible detenerlo con el *garrote*.

Hacia el Oriente y Poniente del lugar del suceso hay banqueteta (fe judicial), siendo más ancha la segunda que la primera, pues ésta apenas tiene cuarenta y tres centímetros de anchura.

Apoyada en estas circunstancias, la empresa discurre así: en el lugar donde pasó el suceso no hay banqueteta; luego pudo la empresa tender los rieles á cualquiera distancia de la pared, con tal que esta distancia sea de sesenta centímetros ó más. Tal discurso revela, ó que no se entiende el espíritu de la ley, ó que no quiere entenderse.¹ La mente del artículo 1º del Reglamento es bien manifiesta, quiere que entre la pared y el primer riel haya un espacio que sirva de banqueteta y sesenta centímetros más. ¿Pero á cuál banqueteta debió atender la empresa, á la del Poniente ó á la del Oriente? A la del Poniente indudablemente por ser la más ancha. Efectivamente, si la em-

¹ En las "Recitaciones del Derecho Civil, según el orden de la Instituta," lib. I, § I. de *la Justicia y del Derecho*, por J. Gottl. Heineccio, se lee que "en Bolonia había una ley, según refiere Ever., *Topic legat*, lib. II. tit. 8, que condenaba á muerte á todo el que derramase sangre en la plaza pública. Habiendo sido atacado uno de hemiplejía en la plaza pública, le sangró allí un barbero; ¿incurrió éste en la pena? Sí, respondería la empresa, interpretando la ley con estrecho criterio.

presa hubiera atendido á la banqueta más angosta, entonces la distancia del riel al borde de la banqueta más ancha no sería de sesenta centímetros; luego para no incurrir en falta, debe la empresa atender á la banqueta más ancha y no á la más angosta.

Concluyamos: aunque fuera cierto que el joven Saenz fué empujado por un muchacho y no arrollado por las mulas, como aparece de autos, la empresa sería responsable civilmente, por no haber tirado los rieles con entera sujeción al Reglamento, puesto que sin esta falta no habría sido lesionado mi patrocinado.

6.—Supongamos ahora no solamente que sean ciertos los hechos con que se excepciona la empresa, sino que el hecho de ser empujado el joven Saenz, arguya culpa por parte de él, ¿tendrá entonces la empresa alguna responsabilidad? El príncipe de los civilistas (Laurent, obra y tomo citados, n. 489) contesta: entre la víctima y el culpable, la justicia se pone de parte de la víctima, por ligera que sea la falta del que causa el daño. “La question de responsabilité présente encore une autre difficulté: quand y a-t-il faute de la part de celui qui éprouve un dommage? Doit-on appliquer á la partie lésée le principe que l'on applique á l'auteur du fait dommageable? Celui-ci est tenu de la faute la plus légère, de la moindre imprudence, de la moindre négligence: la sécurité de hommes commande cette rigueur. Entre la victime et le coupable, la justice prend parti pour la victime, quelque léger que soit la faute de l'auteur du quasi-délit. On ne peut pas apprécier avec la même sévérité l'imprudence ou la négligence commise par celui qui est lésé; il est étranger au fait qui á causé le dommage, ce n'est pas à lui de prendre les précautions nécessaires pour qu'aucun dommage ne soit causé.”

7.—La compañía demandada no se ajustó á las prevenciones del Reglamento en la construcción de la vía, supuesto que, como está demostrado, no colocó los rieles á la distancia necesaria para impedir el daño que ha causado. Hay, pues, un

vicio ó defecto en la construcción de la vía. El Sr. Bédarride, en su magnífica obra “*Des Chemins de Fer au point de vue du transport des voyageurs et des marchandises,*” comienza por demostrar hasta la evidencia que en los descarrilamientos es inadmisibile el caso fortuito; que aun admitiéndolo, sería imputable á las compañías; que la *fuera mayor*¹ eximiría á las empresas de responsabilidad civil algunas veces, pero no siempre, según las circunstancias; que lo que se dice de los descarrilamientos es aplicable á todo género de accidentes; y finalmente concluye por imputar á las compañías todos los siniestros que reconocen por causa un vicio en la construcción de la vía. “Au point de vue purement civil, la responsabilité d'un déraillement, quel qu'en soit l'auteur, incombe á la Compagnie. C'est á elle que s'adressent et doivent s'adresser tous ceux qui, en ayant souffert, poursuivent la réparation qui leur est due.”

“Cette réparation, la Compagnie ne peut s'en exonérer qu'en prouvant que l'événement n'est dû qu'à la force majeure. On sait, en effet, que la force majeure ne crée ni obligations ni droits en faveur et contre personne.”

“Ce qui peut soulever de graves difficultés, c'est non le principe, mais son application. La force majeure en matière de déraillement n'est guère admissible. Nous venons de voir que la comission d'enquête n'en parle même pas dans l'énumération des causes qui peuvent le déterminer.”

“Ce n'est pas là une raison pour l'exclure de une manière absolue. Mais il est permis de croire qu'elle ne sera admissible que dans de cas extrêmement rares.”²

¹ Siempre ha empleado la ley las palabras *fuera mayor* y *caso fortuito* como sinónimos y expresando una misma idea; pero los jurisconsultos han distinguido, diciendo que la frase *fuera mayor* implica la idea de una acción que debe su origen á la naturaleza, y el *caso fortuito* la de un hecho debido al hombre. Por ejemplo: las inundaciones, el fuego del cielo, los terremotos, las tempestades, las enfermedades, la muerte, etc., son causas de fuerza mayor; y la guerra, el robo, la violencia, etc., constituyen los casos fortuitos. (Manuel Mateos Alarcon, “Estudios sobre el Código del Distrito Federal,” Tomo III, pág. 202).

² A titre d'exemple de déraillement résultant d'une force majeure, M. Ferraud-Giraud