

# Poder Judicial de la Nación

Buenos Aires, noviembre 7 de 2005.

Y VISTOS:

Esos autos caratulados de la forma que se indica en el epígrafe, en trámite por ante este Juzgado Federal en lo Contencioso Administrativo n° 1 -Secretaría n° 1-, que se encuentran para dictar la sentencia definitiva, y

CONSIDERANDO:

1°) Que, en las presentes actuaciones, La Unión de Usuarios y Consumidores Libres entabla demanda contra la empresa Trenes de Buenos Aires SA, el Estado Nacional (Secretaría de Transporte y M° de Infraestructura y Vivienda de la Nación) y la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), a efectos de obtener el cese en la violación del principio de uniformidad con que deben prestarse los servicios públicos en la que esta incurriendo la primera accionada en perjuicio de los usuarios del ramal eléctrico Once/Moreno, y para que las restantes codemandadas cumplan con su deber de control sobre el referido servicio.

Asimismo, plantea la inconstitucionalidad del Adjunto 4 del Anexo III y del Adjunto 2 del Anexo VI de la Addenda al Contrato de Concesión original, aprobados mediante el decreto 1401/01, por contener los mismos previsiones repugnantes a diversos preceptos constitucionales fundamentales, tales como lo son el de igualdad, uniformidad de los servicios públicos, no discriminación y trato igualitario.

Relata que a los usuarios del servicio eléctrico Once/Moreno se les brinda un servicio de evidente peor calidad que a los usuarios del corredor Retiro/Tigre, también concesionado a TBA. Argumenta, que, por una parte, en el primero de los ramales citados el promedio de pasajeros por coche, tomando como base para el cálculo la cantidad de boletos simples vendidos por ambas líneas, excede en un 34% al que corresponde el ramal Retiro/Tigre, así como que las comodidades con las que cuentan los coches de éste último corredor son muy superiores a las del servicio Once/Moreno (el primero cuenta con coches PUMA, con aire acondicionado, música funcional, espacio para discapacitados, apoya brazos y respaldos acolchados,

**CAUSA 9607/01 "UNION DE USUARIOS Y  
CONSUMIDORES C/ EN -M° V E INF- SEC  
TRANSPORTE- DTO 104/01 S/ AMP. PROC.  
SUMARISIMO (Art. 321 inc. 2 CPCYC)".**

cestos de residuos, dos furgones en cada formación para pasajeros que viajan con bicicletas o paquetes y avances en materia de seguridad).

Manifiesta, asimismo, que la tarifa promedio abonada por los pasajeros del ramal eléctrico de la Linea Sarmiento resulta ser superior a la abonada por los de la Linea Mitre (agregando información aportada por la CNRT y la empresa TBA), y que Trenes de Buenos Aires SA estaría incumpliendo, en el ramal eléctrico Once/Moreno y Once/Castelar, con la cantidad mínima de coches establecida por día, así como con la correspondiente a la sumatoria de los mismos de lunes a viernes.

Agrega, con fundamento en el análisis que efectúa de los datos brindados por el INDEC como resultado del censo del año 1991, que los habitantes de los distritos por los que atraviesa el ramal Once/Moreno (Tres de Febrero, Morón, Merlo y Moreno) poseen una posición económica peor y alcanzan un mayor porcentaje de NBI (Necesidades Básicas Insatisfechas), que los que que habitan los distritos que atraviesa el ramal Retiro/Tigre (Vicente López, San Isidro, San Fernando y Tigre).

Sostiene que ni el M° de Infraestructura y Vivienda de la Nación, ni la Secretaría de Transporte, ni la CNRT, adoptaron las medidas necesarias para remediar o evitar tal situación inequitativa, sino que, por el contrario, acompañaron las decisiones que llevaron a los resultados expuestos, tal como resulta de los Adjuntos de la Addenda impugnados; destinando, además, el 70% del canon que el concesionario debe pagar, y aportes estatales, a financiar el plan de obras que permite que la incorporación de los coches PUMA tenga lugar en su totalidad en la Linea Mitre.

Puntualiza que a los fines de establecer el máximo de pasajeros por coche se tomó como base una proyección que injustificadamente contempla un aumento del 13% de los pasajeros a transportar en la Linea Mitre y del 2,7% en la Linea Sarmiento, siendo que históricamente la afluencia de usuarios es mayor en la Linea Sarmiento que en la Mitre, por lo que aún cumpliéndose la proyección realizada, seguirían transportándose mayor cantidad de pasajeros por coche en la

**CAUSA 9607/01 "UNION DE USUARIOS Y  
CONSUMIDORES C/ EN -M° V E INF- SEC  
TRANSPORTE- DTO 104/01 S/ AMP. PROC.  
SUMARISIMO (Art. 321 inc. 2 CPCYC)".**

primera que en la segunda de las citadas Lineas. Agregan, que en caso en que los usuarios de los ramales Once/Moreno y Once/Castelar deseen acceder a las comodidades de los coches PUMA, deben abonar el importe correspondiente al servicio diferencial; que a los usuarios con discapacidades físicas se les brinda distinto trato en ambos corredores; que las condiciones de confort y seguridad físicas son superiores en el ramal Retiro/Tigre que en el ramal Once/Moreno y Once/Castelar; que en el primero de los ramales mencionados se despachan mayor cantidad de trenes diarios y que la distribución del nuevo material rodante no es equitativa, lo cual importa discriminar a los usuarios con peor situación económica que no poseen medios alternativos de transporte; motivo por el cual, considera que incumbe a TBA acreditar con contundencia la razonabilidad de las mencionadas divergencias en el servicio.

Fundamenta la inconstitucionalidad planteada en la vulneración de los derechos reconocidos en los art. 16, 42 y 33 de la Constitución Nacional, los arts. 2° y 7 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, 2.2 del Pacto Internacional de derechos económicos, sociales y culturales; 1° y 24 de la convención Americana sobre derechos Humanos y 2° de la Declaración americana de Derechos y Deberes del Hombre.

2°) Que, por su parte, la empresa Transportes de Buenos Aires SA solicita el rechazo de la demanda. Luego de formular meras negativas generales, desconoce, específicamente, que sea cierto que la línea Mitre cuente con mejores precios y servicios; alega, en este aspecto, que la actora parte de presupuestos fácticos erróneos, pues la tarifa de la Línea Sarmiento no es en promedio mayor a la de la Línea Mitre.

Relata que la mejoría en la calidad del servicio relacionada con la incorporación y/o remodelación del material rodante responde a un cronograma de obras previsto contractualmente; que en las condiciones actuales en que se encuentra técnicamente la Línea Sarmiento no resulta posible la incorporación de nuevos coches y si lo es en la Línea Mitre por cuestiones relacionadas con diferencias existentes en la composición y el abastecimiento de energía entre ambas Líneas. Señala, además, que la

**CAUSA 9607/01 "UNION DE USUARIOS Y  
CONSUMIDORES C/ EN -Mº V E INF- SEC  
TRANSPORTE- DTO 104/01 S/ AMP. PROC.  
SUMARISIMO (Art. 321 inc. 2 CPCYC)".**

prestación del servicio se lleva a cabo bajo la vigilancia y amplio control de la Administración Pública.

Aduce que como consecuencia del dictado del decreto 543/97 (por el que se encomendó a la ex Secretaría de Obras Públicas y Transporte la promoción de un proceso de adecuación de los contratos de concesión de los servicios públicos de transporte ferroviario de pasajeros de la región metropolitana de Buenos Aires, en virtud de que el crecimiento de demanda de viajes desde el comienzo de las concesiones había generado una demanda insatisfecha en calidad y cantidad del servicio prestado), se obtuvo la Addenda aprobada por decreto 210/99, la que luego fue suspendida (en razón de la decisión adoptada por el Mº de Infraestructura y Vivienda de realizar un estudio de las condiciones contractuales, los programas y los proyectos aprobados por la Addenda en cuestión), habiéndose aprobado por decreto 1401/01 la Addenda actualmente vigente.

Continua refiriéndose separadamente a cada uno de los fundamentos expuestos por la actora en el escrito de demanda. Así, con respecto a la cantidad de pasajeros por coche, una vez desconocida la documentación agregada con la demanda por carecer de sello o firma que indique que la CNRT la haya emitido, señala que es erróneo considerar que la cantidad de coches afectados al servicio corresponda a una decisión discrecional del concesionario, toda vez que resulta del art. 8º del Contrato de Concesión que los parámetros a seguir en cuanto a la cantidad de oferta, frecuencia mínima y tiempo de viaje establecido, son los que surgen de los Anexos X/1, X/2, M X/2 -S y X/3, operando TBA los coches bajo su administración de acuerdo a la programación contractualmente prevista; de lo que deduce el desconocimiento por parte de la actora de las previsiones contractuales relativas a la programación de los servicios, el régimen de los índices de calidad y el sobrado cumplimiento de estos por parte de TBA.

En relación con la cantidad de trenes diarios destinados al ramal Once/Moreno, la que estaría siendo incumplida; manifiesta que el ramal en cuestión es utilizado por terceros concesionarios de carga y

**CAUSA 9607/01 "UNION DE USUARIOS Y  
CONSUMIDORES C/ EN -Mº V E INF- SEC  
TRANSPORTE- DTO 104/01 S/ AMP. PROC.  
SUMARISIMO (Art. 321 inc. 2 CPCYC)".**

pasajeros interurbanos por lo que deben abrirse ventanas de circulación más espaciadas, afectando así el despacho de trenes locales ya que se ocupan rutas que deberían utilizarse para trenes de TBA. Además, sostiene que las condiciones actuales de diseño y el señalamiento utilizado en el corredor Once/Moreno constituye otra limitación a la cantidad de servicios a ofrecer ya que debe tenerse en cuenta el tiempo de barreras bajas, lo que hace que se esté prestando el servicio en el límite útil operable. Puntualiza que las exigencias para el corredor Once/Moreno son mayores que para el correspondiente a Retiro/Tigre y, que estas mayores exigencias están satisfaciendo adecuadamente el comportamiento de la demanda con los niveles de calidad establecidos.

Con respecto a la incorporación de nuevas tecnologías, aduce que en la Addenda aprobada por decreto 210/99 (posteriormente sustituida por la aprobada por el decreto 1401/01), se preveía la adquisición de 216 coches nuevos para la Línea Sarmiento entre los años 2000 y 2005, mientras que para la Línea Mitre se contemplaba que la incorporación de 276 coches nuevos se llevaría a cabo recién entre mayo de 2009 y mayo de 2014; pero que, habiendo quedado suspendida la misma, y encontrándose actualmente vigente la aprobada por decreto 1401/01, la incorporación de nuevos coches a la Línea Sarmiento deberá tener lugar recién en el año 2005.

Relata que si se optara por repartir salomónicamente la cantidad de coches PUMA a construir, el porcentaje correspondiente a la Línea Sarmiento apenas alcanzaría al 10%, lo que importaría la necesidad de adecuar las condiciones técnicas de ese ramal y la incorporación de personal altamente especializado, lo que -considerando que, como apuntara, se trataría de un porcentaje mínimo de la flota total- no justificaría el incremento del costo de mantenimiento.

Discrepa con la accionante en cuanto a los desperfectos que esta alega de los sistemas de ventilación forzada de los coches; de los sistemas de seguridad que impiden que la formaciones arranquen con las puertas abiertas; la ausencia de lugares reservados para discapacitados: y los cestos de basura. En lo atinente a la superioridad que existiría entre

**CAUSA 9607/01 "UNION DE USUARIOS Y  
CONSUMIDORES C/ EN -M° V E INF- SEC  
TRANSPORTE- DTO 104/01 S/ AMP. PROC.  
SUMARISIMO (Art. 321 inc. 2 CPCYC)".**

la tarifa promedio abonada por los usuarios del ramal Once/Moreno en relación con la abonada por los usuarios del corredor Retiro/Tigre, sostiene que el costo está directamente relacionado con la cantidad de kilómetros recorridos en cada uno, por lo que al estar ubicada la mayor demanda del servicio prestado por la Linea Sarmiento en la zona más alejada se produce un corrimiento del valor medio del pasaje a valores más altos. Agrega que las secciones han sido transferidas por el concedente y, que responden a la estructura tarifaria aplicada por el servicio ferroviario bajo la administración estatal; así como que, conforme resulta de lo establecido por el decreto 1143/91, las tarifas que el ccesionario cobra por los servicios concedidos son las aprobadas por el organismo que el Poder Ejecutivo designó con competencia para ello, por lo que la misma tiene entre concedente y concesionario valor contractual.

En cuanto a la programación del servicio en relación con la cantidad de pasajeros transportados, sostiene que la empresa cumple con las pautas de la Addenda cuando se la interpreta de una forma lógica enlazando todas las variables puestas en juego con sentido orgánico. Ya que pretender que todos los pasajeros viajen sentados o parados con mucho espacio libre es arbitrario y carece de conocimiento de los costos de explotación puestos en juego; amén que años de falta de inversiones no pueden ser solucionados en un corto plazo.

Concluye que en el servicio prestado por TBA no se viola la igualdad, ya que los grupos de servicios concedidos son esencialmente diferentes -sobre todo en lo atinente a la potencia eléctrica con que cuentan- por lo que en las obras previstas se consideró las necesidades de infraestructura y condiciones propias de cada uno de ellos; y que tampoco se vulnera el principio de uniformidad en la prestación del servicio público ya que "Las condiciones de aprovechamiento de las prestaciones deben establecerse atendiendo a la naturaleza y características de estas y nunca a las ... de los usuarios" (fs. 406).

**CAUSA 9607/01 "UNION DE USUARIOS Y  
CONSUMIDORES C/ EN -M° V E INF- SEC  
TRANSPORTE- DTO 104/01 S/ AMP. PROC.  
SUMARISIMO (Art. 321 inc. 2 CPCYC)".**

Finalmente, sostiene la improcedencia de la declaración de inconstitucionalidad pretendida por la accionante y el falta de cumplimiento del requisito de agotamiento de la vía administrativa.

3º) Que la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y el M° de Infraestructura y Vivienda, solicitan el rechazo de la acción, impugnando las consideraciones vertidas hacia esos organismos en el sentido de que estarían convalidando una posible discriminación. La primera, manifiesta que ha obrado en un todo ajustada a derecho y ejerciendo las facultades de control que le fueron legalmente conferidas, reservándose el derecho de accionar por falsa imputación de delitos contra el responsable de las afirmaciones vertidas en el escrito de demanda. Menciona los objetivos del organismo y la falta de reclamo administrativo previo.

Respeto a la cantidad de pasajeros transportados por coche, coinciden en lo argumentado por TBA, en cuanto a que los parámetros tomados por la accionante a fin de efectuar los cálculos no son los utilizados en los análisis especializados de transporte ferroviario a fin de avaluar o comparar la eficiencia de los distintos esquemas de servicios. Agregan que se considera razonable una densidad de pasajeros de pie en el orden de los 5,5 pasajeros parados por metro cuadrado, siendo este el valor que se utilizó para el cálculo de las frecuencias de hora/pico en el Plan Básico de Transporte de la Addenda en cuestión.

En relación con la cantidad de trenes que deberían destinarse al ramal Once/Moreno, reconocen que se incurrió en un error en el cálculo de los trenes diarios en el Adjunto 2 del Anexo VI al considerar un período de servicio superior al habitual - 22 horas en lugar de 20 o 21-, pero que, igualmente, este debe analizarse conjuntamente con el Adjunto 3 del Anexo IV que es el que precisa la programación y donde se indican correctamente las horas de servicio. Añaden que los servicios actuales de la Línea Sarmiento se encuentran acotados, principalmente, por el cierre de barreras, ya que en caso de incrementarse la frecuencia mediante el agregado de mayor cantidad de formaciones durante el período pico, el

**CAUSA 9607/01 "UNION DE USUARIOS Y  
CONSUMIDORES C/ EN -Mº V E INF- SEC  
TRANSPORTE- DTO 104/01 S/ AMP. PROC.  
SUMARISIMO (Art. 321 inc. 2 CPCYC)".**

tiempo de apertura de barreras no permitiría la circulación de transporte vial.

Relativamente a la incorporación de nuevas tecnologías, aclaran que los coches denominados PUMA se obtienen de la reconstrucción y modernización de los viejos coches Toshiba que actualmente continúan prestando servicio, por lo que en caso de que se aumentase la cantidad de coches reacondicionados, no cambiaría el proceso de fatiga que acumulan los materiales. Admiten, asimismo, que se consideró que 102 coches eran insuficiente para cubrir el servicio eléctrico de la Linea Sarmiento, y que se ponderó más adecuado destinarlos al corredor Retiro/Tigre, para el que sí los eran; lo cual trae aparejadas ventajas de índole operativas.

Manifiestan, en relación a la supuesta preferencia existente con el ramal Retiro/Tigre que, al inicio de la concesión, de los 217 coches reconstruidos se destinaron 150 a la Linea Sarmiento y sólo 67 a la Linea Mitre; que para la totalidad de los coches puestos en servicio en la Linea Sarmiento está prevista la condición de seguridad de puertas cerradas; que el ingreso del material nuevo esta previsto en forma absolutamente equilibrada, siendo el ramal Retiro/Tigre el último en recibir las unidades. También coinciden con TBA en cuanto a que los montos mencionados por la actora como destinados a la reconstrucción del material existente corresponden al remanente y no a la inversión total, y aclaran que los montos estimados por unidad son diferentes en uno y otro ramal. Resaltan que el decreto 730/95, mediante el que fue aceptada su oferta, no fue impugnado.

Asimismo, concuerdan con la concesionaria en orden al argumento dirigido a demostrar que los usuarios del ramal Once/Moreno no pagan una tarifa promedio superior a la que abonan los usuarios del corredor Retiro/Tigre. Aceptan que es cierto que los pasajeros viajan de modo menos confortable en horas/pico en la Linea Sarmiento que en la Linea Mitre, pero aseguran que no es correcto que el Plan Básico de Transporte no prevea mejorar la situación. Consideran que, al no ser uniforme la

**CAUSA 9607/01 "UNION DE USUARIOS Y  
CONSUMIDORES C/ EN -Mº V E INF- SEC  
TRANSPORTE- DTO 104/01 S/ AMP. PROC.  
SUMARISIMO (Art. 321 inc. 2 CPCYC)".**

demanda a lo largo del día, no es válido utilizar en la comparación de capacidad de oferta la cantidad diaria global de coches despachados.

En orden al cumplimiento de los índices de calidad en uno y otro ramal, sostienen, básicamente, que en el corredor Once/Moreno la velocidad comercial es superior, y que tiene una mayor frecuencia, así como que la máxima densidad de pasajeros parados por metro cuadrado admitida para el diseño es similar y que las exigencias en cuanto a cumplimiento de la programación y puntualidad son del mismo nivel en ambos corredores. Agregan, que la calidad del servicio medido por los tiempos de espera de los pasajeros es superior en el ramal Once/Moreno.

Concluyen, que los usuarios tiene derecho a un trato equitativo y que esto resulta de que se pague igual tarifa por igual servicio, y que los usuarios del ramal eléctrico Once/Moreno pagan menos - o a lo sumo lo mismo- que los usuarios del corredor Retiro/Tigre; que los servicios de los trenes PUMA en la Línea Mitre no reúnen las condiciones de un servicio diferencial, ya que no cumplen, entre otras condiciones, con la de transportar solamente pasajeros sentados; que la oferta de servicio presenta un trato igualitario en cuanto a la calidad de la prestación, agregando que la proyección futura de requerimiento de material rodante de ambos ramales se basa en condiciones igualitarias y similares para cada uno.

4º) Que en los términos en que la controversia ha quedado planteada, cabe comenzar su tratamiento por el de la objeción de inconstitucionalidad que la asociación demandante realiza relativamente al Adjunto 4 del Anexo III y del Adjunto 2 de Anexo VI de la Addenda del Contrato de Concesión ferroviaria existente entre el Estado Nacional y la empresa Trenes de Buenos Aires SA (TBA SA), aprobados mediante el decreto 104/01, y por el de la impugnación que concentra en la desigualdad de trato y discriminación que, como corolario de dicha norma, y de comportamientos materiales u omisiones que atribuye a las codemandadas, existiría en la prestación del servicio público ferroviario entre las

**CAUSA 9607/01 "UNION DE USUARIOS Y  
CONSUMIDORES C/ EN -Mº V E INF- SEC  
TRANSPORTE- DTO 104/01 S/ AMP. PROC.  
SUMARISIMO (Art. 321 inc. 2 CPCYC)".**

Lineas Sarmiento (corredor eléctrico Once/Moreno) y Mitre (ramal Retiro/Tigre).

En el marco del mencionado decreto se sustentan las modificaciones al Contrato de Concesión en "la necesidad de un mejoramiento del sistema concesionado que redundara en una mejor atención al público usuario" (consid. 3º); finalidad en base a la cual había sido oportunamente dictado el decreto 543/97 y el decreto 210/99 y su respectiva Addenda.

Como lo señala el señor Fiscal Federal en su dictamen "En particular, la modificación de la addenda respondió -siempre a tenor de los considerandos del Decreto- a la necesidad de garantizar a los usuarios un adecuado nivel de servicio, tarifas justas y razonables y ajustar el aumento tarifario a la realidad social actual, por lo que, con la intervención de los órganos y sectores interesados, se definió con mayor detalle y claridad los derechos y obligaciones de las partes, incorporándose aspectos que incidían, directamente, en una prestación del servicio más adecuada a las expectativas de la comunidad .."<sup>1</sup>.

La CNRT, en su escrito de contestación de la demanda, sostuvo, en lo sustancial, que: a) en el cálculo de trenes diarios contemplado en el Adjunto 2 del Anexo VI se había incurrido en un error material al considerarse un período superior al habitual, por manera que el resultado se traducía en una cantidad de trenes diarios mayor a la necesaria según la demanda y el período de servicio; b) los servicios del corredor eléctrico Once/Moreno se encuentran acotados principalmente por el cierre de barreras, habida cuenta que si se incrementara la frecuencia mediante el agregado de mayor cantidad de formaciones durante los lapsos críticos u horas/pico, el tiempo de apertura de las barreras prácticamente no

---

<sup>1</sup>(Fs. 1753/1755).

**CAUSA 9607/01 "UNION DE USUARIOS Y  
CONSUMIDORES C/ EN -Mº V E INF- SEC  
TRANSPORTE- DTO 104/01 S/ AMP. PROC.  
SUMARISIMO (Art. 321 inc. 2 CPCYC)".**

permitiría la circulación del transporte vial; c) la distribución de los coches PUMA se había sustentado en que la cantidad prevista (102) resultaba insuficiente para cubrir el servicio Once/Moreno por lo que la Administración había valorado como más adecuado cubrir el corredor Retiro/Tigre que no requería más que esa cantidad rodante, y con fundamento, concreto, en que dicha decisión traía aparejadas ventajas de índole operativas a la vez que simplificaba las tareas de mantenimiento, y se mantenía equilibrado el ingreso de material rodante nuevo en ambas Líneas, de consuno con lo establecido en el respectivo decreto. El Mº de Infraestructura y Vivienda destacó el mismo error material en la consideración de la cantidad de trenes diarios y brindó la misma explicación en cuanto a la incorporación de nuevos coches a la Línea Sarmiento.

5º) Que, como ya lo he indicado en otros precedentes<sup>2</sup>, la prohibición de discriminación (en cualquiera de sus variantes prohibidas y, en especial, en cuanto al caso interesa, en tanto encuentra origen en la condición social de la gente, en su riqueza o pobreza) está vinculada - como lo señala Alain Touraine- a la vigencia del principio universalista de igualdad entre las personas, el cual, como el de libertad, sabemos que es esencial a la dignidad humana. De la misma forma, también sabemos que la igualdad jurídica, sin la cual no puede existir la democracia, no es únicamente la atribución a todos los ciudadanos de los mismos derechos,

---

<sup>2</sup>(Cfr. "Marín, Juan Carlos c/ UBA y otros s/ amparo ley 16.986", de 30/11/99; "Fernández, Emilio Manuel c/ UBA y otros s/ amparo ley 16.986", de 24/02/00; "Paz, Marta y otros c/ Colegio Público de Abogados de Capital Federal s/ proceso de conocimiento", de 19/07/01; entre otros).

CAUSA 9607/01 "UNION DE USUARIOS Y  
CONSUMIDORES C/ EN -Mº V E INF- SEC  
TRANSPORTE- DTO 104/01 S/ AMP. PROC.  
SUMARISIMO (Art. 321 inc. 2 CPCYC)".

sino, más aun que ello, es un medio de combatir las desigualdades sociales, en nombre de unos derechos morales<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup>(Cfr. Alain Touraine, "¿Que es la Democracia?", Fondo de Cultura Económica, Bs. As., pág. 36).

CAUSA 9607/01 "UNION DE USUARIOS Y  
CONSUMIDORES C/ EN -Mº V E INF- SEC  
TRANSPORTE- DTO 104/01 S/ AMP. PROC.  
SUMARISIMO (Art. 321 inc. 2 CPCYC)".

De su lado, John Rawls, sostiene que decir que los seres humanos son iguales equivale a decir que ninguno tiene derecho a un tratamiento preferencial, a no ser que razones especiales lo impongan<sup>4</sup>, pues todas las personas tienen que ser tratadas del mismo modo. Las desviaciones del tratamiento igual tienen que ser, en cada caso, juzgadas imparcialmente, por un mismo sistema de principios que sea válido para todos; entiende que la igualdad esencial es la igualdad de consideración. Agrega que si bien algunos distinguen entre la igualdad tal como se invoca en relación con la distribución de determinados bienes, algunos de los cuales, casi seguramente, darán una más alta posición o un mayor prestigio a los más favorecidos, y "la igualdad tal como se aplica al respeto debido a las personas independientemente de su posición social"; considera que "la igualdad del segundo tipo es fundamental" y "se define .. por deberes naturales como el del respeto mutuo", por cuya razón, "tienen derecho a ella todos los seres humanos como personas morales"<sup>5</sup>.

Sobre estas bases, Ronald Dworkin, por su parte, enseña que nuestras instituciones sobre la justicia no sólo presuponen que la gente tiene derechos, sino que entre ellos hay uno que es fundamental e incluso axiomático, al que él denomina derecho a una igual consideración y respeto, que alcanza a todos los seres humanos en tanto tales. Y ello efectivamente es así, pues el derecho a que cada persona sea tratada con equidad, sin tener en cuenta, en otros aspectos, su condición social, queda validado por el hecho de que nadie puede asegurarse una ventaja en

---

<sup>4</sup>(Como las que dan lugar a las denominadas "acciones positivas"; esta aclaración me pertenece).

<sup>5</sup>(Cfr. John Rawls, "Teoría de la Justicia", Fondo de Cultura Económica, México, 1993, págs. 560 y 564).

**CAUSA 9607/01 "UNION DE USUARIOS Y  
CONSUMIDORES C/ EN -Mº V E INF- SEC  
TRANSPORTE- DTO 104/01 S/ AMP. PROC.  
SUMARISIMO (Art. 321 inc. 2 CPCYC)".**

virtud de que es diferente y se encuentra en una posición mejor en este aspecto.

A lo que añade que los sistemas y organizaciones que no muestran igual consideración y respeto por las personas, son los que han sido establecidos y están administrados por hombres y mujeres que, lo reconozcan o no, tratan mejor y respetan más a los miembros de determinada clase o a personas con determinados talentos o ideologías que al resto de la gente. Y que, dada la existencia de este fenómeno social, nuestros sistemas jurídicos reconocen actualmente la correlativa existencia de ciertos derechos individuales, entre los que se encuentra positivizado el derecho de no discriminación, que es derivado directo del principio de igualdad<sup>6</sup>.

6º) Que, desde sus orígenes, la Constitución Nacional, en su art. 16, consagra la igualdad genérica de todos los habitantes de la República. La vigencia del principio de igualdad también fue resguardada en el art. 14 (que asegura a todos los habitantes una pluralidad de derechos), en el art. 19 (donde se declara que las acciones privadas de los hombres que de ningún modo ofendan la moral o el orden público, ni perjudiquen a terceros, esta sólo reservada a Dios), en los arts. 20 y 25 (donde se asegura los derechos civiles de los extranjeros y que no se puede limitar su entrada al país), y en el art. 33 (donde se declara que los derechos, declaraciones y garantías que enumera la Constitución no serán entendidos como negación de otros derechos o garantías no enumerados). En el art. 14 bis, de innegable raigambre en el constitucionalismo social, se consagran, entre otras garantías de esa misma naturaleza, la igualdad de trato en materia remuneratoria y la estabilidad del empleado público, a la vez que se consagró el derecho de

---

<sup>6</sup>(Cfr. Dworkin, Ronald, "Los derechos en serio", Planeta-Agostini, España, 1993, esp. págs. 279/271).

**CAUSA 9607/01 "UNION DE USUARIOS Y  
CONSUMIDORES C/ EN -Mº V E INF- SEC  
TRANSPORTE- DTO 104/01 S/ AMP. PROC.  
SUMARISIMO (Art. 321 inc. 2 CPCYC)".**

los representantes gremiales contra su posible discriminación por esa causa.

La garantía contra la discriminación fue sustancialmente ampliada en la reforma del año 1994. El nuevo art. 37 garantiza la igualdad en materia de derechos políticos, estableciendo especialmente la igualdad real de oportunidades entre varones y mujeres. La norma del art. 75, en el inc. 19), alude a la igualdad de oportunidades y posibilidades "sin discriminación alguna", mientras que en el inc. 23), impone al Congreso "legislar y promover medidas de acción positiva que garanticen la igualdad real de oportunidades y el pleno goce y ejercicio" de los derechos reconocidos por la Constitución "y por los tratados internacionales vigentes sobre derechos humanos". En el art. 43, se admite la acción de amparo "contra cualquier forma de discriminación", sin formular clasificación de ningún tipo<sup>7</sup>, y en el art. 42 se garantizan a los consumidores y usuarios "condiciones de trato equitativo y digno".

---

<sup>7</sup>(Cfr. Julio J. Martínez Vivot (h), "La discriminación en el contexto actual de las relaciones laborales", en Derecho del Trabajo, n° 9, set. 1997, Bs. As., La Ley, págs. 1731/36)

**CAUSA 9607/01 "UNION DE USUARIOS Y  
CONSUMIDORES C/ EN -Mº V E INF- SEC  
TRANSPORTE- DTO 104/01 S/ AMP. PROC.  
SUMARISIMO (Art. 321 inc. 2 CPCYC)".**

En el inc. 22) del art. 75, se confiere jerarquía constitucional a una serie de instrumentos internacionales ratificados por nuestro país -los cuales se encuentran incorporados a nuestro derecho interno con el mismo rango que la Constitución Nacional, conformando un verdadero bloque federal de constitucionalidad-, entre los que se cuentan numerosas normas en materia de no discriminación y de igualdad de tratamiento, tales como la declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre (art. 2º), la Declaración Universal de los Derechos Humanos (arts. 1º, 2º, 7º y 23), la Convención Americana sobre los Derechos Humanos (arts. 1º y 24) y el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (arts. 2º, 3º y 7º). Similares disposiciones se encuentran contempladas en el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (arts. 2º, 3º, 24 y 26), en la Convención Internacional sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación Racial (arts. 1º y 5º), en la Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer (arts. 1º, 2º, 3º, 4º, 11 y 15), y en la Convención sobre los Derechos del Niño (arts. Arts. 1º y 2º). Debiéndose añadir que la norma citada al comienzo es comprensiva de los convenios internacionales de la Organización Internacional del Trabajo, los que una vez ratificados, pasan a formar parte de nuestro derecho interno con jerarquía superior a la de las leyes<sup>8</sup>.

7º) Que, de una hermenéutica de conjunto de las normas reseñadas, se derivan, en lo inmediato, algunas conclusiones trascendentes. Por empezar, que la prohibición de discriminación consiste en algo más que en una simple censura al trato desigual, pues existe un verdadero mandato constitucional de interdicción de tales conductas que repercuten negativamente en la conformación social, desde que el tratamiento secundario de

---

<sup>8</sup>(Cfr. Viviana M. Debarro, "La no discriminación y la igualdad de trato en el empleo", en Doctrina Laboral, nov. 1996, año XII, nº 135, tomo X, págs. 951/78).

CAUSA 9607/01 "UNION DE USUARIOS Y  
CONSUMIDORES C/ EN -Mº V E INF- SEC  
TRANSPORTE- DTO 104/01 S/ AMP. PROC.  
SUMARISIMO (Art. 321 inc. 2 CPCYC)".

algunos seres humanos comporta un atentado directo a la propia dignidad del hombre en base a la cual se construyen los derechos fundamentales.

De otro lado, se desprende, asimismo, que la discriminación es una conducta calificada por el resultado, por manera que la intención del sujeto que discrimina es absolutamente irrelevante a los efectos de establecer la efectiva existencia de discriminación. En esta derivación hacia una formulación objetiva de la noción de discriminación han sido determinantes los textos internacionales citados, que progresivamente han puesto de manifiesto la intrascendencia del elemento intencional para la tipificación de un caso de discriminación.

Corolario de ello, por lo demás, resulta el carácter autónomo de la prohibición de discriminación, que cabe reconocerle actualmente. En efecto, se debe descartar que la prohibición de discriminación carezca de significado propio y específico y sólo se la conciba como una técnica de salvaguarda del alcance de otros derechos, de modo que sólo resulte relevante en la medida en que perjudique el ejercicio pleno de tales derechos, ya que ello conduce a un complejo entramado de valoraciones sobre el recorte del derecho y su razonabilidad. Y cuando esto sucede, la prohibición queda desplazada hacia una mera función de simple cartabón o pauta de regularidad en el ejercicio de otros derechos. Dicha autonomía ha sido consagrada claramente en los tratados internacionales, siendo sólo un ejemplo que esto que se viene diciendo la norma consagrada en el art. 26 del citado Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos<sup>9</sup>.

De esta forma, tales notas de objetividad y autonomía que actualmente definen los contornos de la prohibición de discriminación, vienen a enlazarse perfectamente, en su formulación más moderna, como

---

<sup>9</sup>(Cfr. Pérez del Río, T, "Aproximación General a la discriminación como conducta y como situación social", en Revista del Trabajo y la Seguridad Social - año 3-, n° 10, abr-jun, págs. 13 a 24).

**CAUSA 9607/01 "UNION DE USUARIOS Y  
CONSUMIDORES C/ EN -Mº V E INF- SEC  
TRANSPORTE- DTO 104/01 S/ AMP. PROC.  
SUMARISIMO (Art. 321 inc. 2 CPCYC)".**

clara garantía del derecho fundamentalísimo y axiomático del que gozan todas las personas, no en virtud de su nacimiento, sus características, méritos, excelencias o condición social, sino, solamente, en cuanto seres humanos, a ser tratadas con la misma consideración y respeto.

Desde esta perspectiva, entonces, me abocaré a examinar en los renglones siguientes, si, efectivamente, concurre en el caso un supuesto de discriminación que deba ser interdictado.

8º) Que el experto designado en la causa, Ricardo Carlos Obón -ingeniero especializado en ferrocarriles-, luego de llamar la atención sobre el procedimiento erróneo utilizado por la consideración de los trenes correspondientes al corredor Liniers/Moreno en el cálculo de índices de coches despachados en el corredor Once/Moreno -circunstancia que, como ya se señalara, fue reconocida por las codemandadas en sus respuestas-, se ocupó de apuntar en su dictamen que en el período abril/setiembre de 1996 y en noviembre del mismo año se superan los índices de calidad en el ramal Retiro/Tigre y no en el corredor Once/Moreno; mientras que en octubre de 1996, y desde diciembre de ese mismo año hasta mayo de 1997, en el primero de los ramales se alcanza el índice previsto para los años 3ro. y 4to., mientras que en el segundo únicamente se alcanza el índice previsto para los años 1ero. y 2do. de la concesión.

Destaca, por otra parte, que desde el mes de octubre de 1999, en el corredor eléctrico Once/Moreno comienza a marcarse una tendencia decreciente en los índices de calidad, en tanto que los mismos se mantienen prácticamente constantes en el corredor Retiro/Tigre. Finalmente, puntualiza que a partir del mes de diciembre de 2000, mientras en el corredor Retiro/Tigre el índice supera el nivel de referencia establecido para el 10mo. año de la concesión, en el corredor Once/Moreno el mismo índice descendió a niveles por debajo del 5to. año de referencia.

Por lo demás, el perito también se ocupa de poner en evidencia que en la Addenda aprobada mediante la norma impugnada por la actora no existían previsiones de modificaciones importantes en el sistema eléctrico

**CAUSA 9607/01 "UNION DE USUARIOS Y  
CONSUMIDORES C/ EN -Mº V E INF- SEC  
TRANSPORTE- DTO 104/01 S/ AMP. PROC.  
SUMARISIMO (Art. 321 inc. 2 CPCYC)".**

de la Linea Sarmiento, lo que posibilita deducir que se encontraba en condiciones de recibir los nuevos y más modernos coches.

En sus propias palabras, como "no había previsiones de modificaciones importantes en el sistema eléctrico de alimentación en la Linea Sarmiento para ese año de la concesión<sup>10</sup>, se deduce que el sistema de alimentación eléctrica del Sarmiento se encontraba en condiciones adecuadas para permitir la circulación de los nuevos coches electrónicos y con aire acondicionado, idénticos a los cuestionados PUMAS". A lo que añadió, en relación al corredor Once/Moreno, que ni siquiera se mantenía la misma cantidad de coches por tren a lo largo de los años, sino que a medida que se incorporaban coches nuevos, el tamaño de las formaciones disminuía (de 9 a 8 vagones), por lo que correlativamente también disminuía la capacidad transportadora de los trenes.

El experto destaca que la afirmación que TBA realiza en su responde, en cuanto a que acepta rutas de carga incluso dentro de las bandas de horas/pico, importa un incumplimiento contractual -manifiestamente perjudicial para la eficacia del servicio-, ya que en el Contrato de Concesión claramente se estipula que los trenes de carga podrán utilizar las líneas de los Grupos de Servicios concedidos siempre que ello no restrinja la posibilidad del concesionario de prestar el servicio a su cargo dentro de los patrones de calidad especificados en el Pliego de Condiciones Particulares. Por cuya razón, como norma general, en días hábiles, los servicios de carga no deben circular en los sectores de línea con mayor circulación durante los períodos continuados de cinco horas en que se registre mayor tráfico, en los períodos de horas/pico matutinos y vespertinos especialmente especificados por la autoridad de aplicación.

---

<sup>10</sup>(1999; esta aclaración me pertenece).

**CAUSA 9607/01 "UNION DE USUARIOS Y  
CONSUMIDORES C/ EN -Mº V E INF- SEC  
TRANSPORTE- DTO 104/01 S/ AMP. PROC.  
SUMARISIMO (Art. 321 inc. 2 CPCYC)".**

En cuanto al parámetro de "tiempo de barreras bajas", que, conforme el argumento defensivo de las codemandadas, conduciría al bloqueamiento del transporte vial a lo largo del corredor en cuestión, el ingeniero Obón resalta que el intervalo máximo entre trenes en la relación Once/Moreno, en los Adjuntos 2 y 3, está definida para el año 2001 en 7,5 minutos, o sea  $6,0/7,5$  trenes/hora = 8 trenes/hora. Y que, además, debe observarse que con el transcurso de los años estos mismos Adjuntos contemplan el aumento de las frecuencias en las horas pico, pasando de un intervalo máximo de 7,5 minutos actuales (8 trenes/hora) a 7 minutos en el año 2005 (8,5 trenes/hora), por lo que si existiera el problema de barreras bajas con el compromiso actual, en el futuro dicho compromiso sería mucho más grave aun. De ello, deduce, por lógica implicancia, entonces, la manifiesta inutilidad de considerar dicho parámetro como parte del problema, y que a los fines del aumento de la frecuencia de los trenes lo que corresponde es distinguir entre horas/pico y horas/valle, ya que, en definitiva, la limitación para incrementar la cantidad de trenes se encuentra únicamente en la cantidad de personal de que debe disponer el concesionario para poder efectuar la cantidad de servicios prevista, sin que ningún inconveniente apareje el tiempo de barreras bajas, como pretenden las codemandadas.

Por último, en lo atinente a la prestación del servicio en sí, el perito señala que TBA opera el servicio por debajo de lo previsto en la contratación en cuanto al número de coches por tren y al máximo de pasajeros por metro cuadrado en horas/pico. Y que tampoco es cierto que la empresa se encuentre operando en un nivel óptimo, pues un seguimiento de los índices de calidad en el tiempo muestra como éstos decaen en el momento en que dejan de vincularse con las tarifas; situación que se advierte magnificada en el ramal Once/Moreno, donde no solamente los índices han decaído mucho más notoriamente que en el ramal Retiro/Tigre sino que además nunca se alcanzaron los valores contractualmente previstos.

CAUSA 9607/01 "UNION DE USUARIOS Y  
CONSUMIDORES C/ EN -Mº V E INF- SEC  
TRANSPORTE- DTO 104/01 S/ AMP. PROC.  
SUMARISIMO (Art. 321 inc. 2 CPCYC)".

Dichas conclusiones, suficientemente fundadas, no han podido ser desvirtuadas en el marco de las impugnaciones deducidas por los codemandados Estado Nacional y Trenes de Buenos Aires SA<sup>11</sup>.

9º) Que, asimismo, corresponde poner de manifiesto los resultados de las inspecciones realizadas en las Lineas Sarmiento (Once/Moreno) y Mitre (Retiro/Tigre) los días 5 y 6 de setiembre próximos pasados. El primer día, la diligencia comenzó aproximadamente a las 9:30 horas, abarcando, en primer lugar, la vista de la llegada de distintas formaciones, hasta las 9:50 horas. Con posterioridad, fueron abordados diversos trenes, habiendo descendido en las estaciones Flores (10:05 horas), Ramos Mejía (10:25 horas), Morón (10:45 horas), Castelar (10:53 horas), Merlo (11:11 horas) y San Antonio de Padua (11:30 horas); el recorrido finalizó nuevamente en la estación Once a las 12:20 horas<sup>12</sup>.

La segunda diligencia comenzó a las 9:35 horas en la estación Retiro y también en este caso se observó, en primer lugar, el arribo de distintos trenes (entre las 9:38 y las 9:54 horas); luego fueron abordadas diversas formaciones, habiéndose descendido en las estaciones Lisandro de la Torre (10:17 horas), Belgrano C (10:42 horas), Vicente López (10:56

---

<sup>11</sup>(v. fs. 1687/1699 1701/1716).

<sup>12</sup>(Fs. 1785).

**CAUSA 9607/01 "UNION DE USUARIOS Y  
CONSUMIDORES C/ EN -Mº V E INF- SEC  
TRANSPORTE- DTO 104/01 S/ AMP. PROC.  
SUMARISIMO (Art. 321 inc. 2 CPCYC)".**

horas), Victoria (11:30 horas), Tigre (11:47 horas) y La Lucila (12:35 horas); la diligencia concluyó en la estación Retiro a las 13:15 horas<sup>13</sup>.

Si bien en un principio pensé en realizar estas diligencias durante las horas/pico, luego advertí que, en tales circunstancias, lo único que iba a poder observar habría sido el amontonamiento de gente -que no era un dato ciertamente desconocido-, y que, justamente, ello me iba a impedir poder tomar vista del estado de los coches. Como puse de manifiesto en el párrafo anterior, el procedimiento que utilicé a esos fines fue el de abordar los trenes en distintas estaciones a fin de poder inspeccionar la mayor cantidad de formaciones posible.

---

<sup>13</sup>(Fs. 1786) .

**CAUSA 9607/01 "UNION DE USUARIOS Y  
CONSUMIDORES C/ EN -Mº V E INF- SEC  
TRANSPORTE- DTO 104/01 S/ AMP. PROC.  
SUMARISIMO (Art. 321 inc. 2 CPCYC)".**

Debo decir que en tales oportunidades pude verificar directamente, aparte de la desigualdad de trato en que la asociación accionante funda la demanda, el verdadero tratamiento secundario<sup>14</sup> al que son sometidos actualmente los usuarios de la Linea Sarmiento en el corredor eléctrico Once/Moreno. Me basta para formular esta afirmación el recuerdo del estado de 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.

Desde luego, 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. Por el contrario, los trenes de la Linea Mitre, que tampoco son gran cosa, por lo menos estaban limpios, en ninguna ventana de ningún coche faltaban vidrios, ni los había rotos; existen cestos para la basura y espacio para discapacitados -a los que éstos pueden acceder fácilmente y no como ocurre en el caso del Sarmiento-, y los furgones, más amplios, no presentaban diferencias manifiestas, en cuanto a su estado de mantenimiento, con el de los vagones comunes.

10) Que, en las condiciones indicadas, no puedo sino estar de acuerdo con lo dictaminado por el señor Fiscal Federal en orden a la inconstitucionalidad del decreto 104/01.

A tales fines, por empezar, ninguna relevancia corresponde otorgar a la naturaleza contractual del vínculo que une a las partes -concedente y concesionaria del servicio público-, habida cuenta del carácter

---

<sup>14</sup>(Que en las particulares circunstancias que tiene lugar se convierte en verdadero maltrato).

**CAUSA 9607/01 "UNION DE USUARIOS Y  
CONSUMIDORES C/ EN -Mº V E INF- SEC  
TRANSPORTE- DTO 104/01 S/ AMP. PROC.  
SUMARISIMO (Art. 321 inc. 2 CPCYC)".**

indisponible que reviste la prohibición de discriminación, como cualquier otra garantía de un derecho fundamental, por cuya razón lo que aquellas acordaran en torno a la prestación del servicio, resulta, por principio, inoponible a los usuarios del servicio, si de ello se deriva una discriminación, que, como en el caso, debe ser interdictada.

En efecto, como se señala en el dictamen, "la presunta imposibilidad técnica de aumentar la frecuencia en la línea con mayor demanda de pasajeros por la cantidad de barreras a nivel existentes, queda desvirtuada por el informe del perito de oficio, y las argumentaciones dadas para justificar la incorporación de los coches más seguros y confortables en su totalidad a la línea con menores necesidades -fundada en que la cantidad no alcanzaba para cubrir el servicio del Sarmiento- carecen de toda razonabilidad, pues no es necesario ser un experto para concluir que, si así fuera, ninguna renovación parcial podría producirse nunca en dicho ramal, que quedaría así prácticamente condenado a permanecer *ad eternum* con su histórico parque ferroviario. Por lo demás, la prevista incorporación futura de unidades electrónicas demuestra que el argumento es falso"<sup>15</sup>.

---

<sup>15</sup> (Fs. 1755).

**CAUSA 9607/01 "UNION DE USUARIOS Y  
CONSUMIDORES C/ EN -Mº V E INF- SEC  
TRANSPORTE- DTO 104/01 S/ AMP. PROC.  
SUMARISIMO (Art. 321 inc. 2 CPCYC)".**

Ello, sumado al reconocimiento realizado por la propia concesionaria del servicio, al contestar la acción, en cuanto a que "Claramente el servicio de mayor demanda .. lo tiene el ramal Sarmiento ..", siendo que ".. esa era precisamente la razón por la cual la incorporación de nuevo material rodante se hacía primero en el Sarmiento ..", no obstante lo cual "Por razones que no cabe a este Concesionario juzgar el Concedente bajo la actual administración<sup>16</sup> ha trastocado las prioridades acordes a las conclusiones que se arriban"<sup>17</sup>, conducen a concluir que, efectivamente, son verdaderos los cuestionamientos que se dirigen contra el decreto en tratamiento, en tanto reveladores de una situación de trato desigual e injustificado, que afecta, por lo tanto, la validez de la norma.

11) Que, al margen de la injusta desigualdad de tratamiento que se concreta en el plano legal, tampoco se debe perder de vista que las condiciones en las que el servicio se presta también dan cuenta del trato secundario que se dispensa a los usuarios de la Línea Sarmiento en relación con los de la Línea Mitre; tratamiento que en primer término debe ser reprochado -más allá de la existencia o no de intencionalidad, lo cual, como se ha señalado, es irrelevante para establecer el punto- a la concesionaria Trenes de Buenos Aires SA y, enseguida, a las restantes codemandadas, con fundamento en el deber de control que pesa sobre ellas.

---

<sup>16</sup>(En referencia a la que se encontraba en funciones en el año 2001).

<sup>17</sup>(Fs. 404vta.).

**CAUSA 9607/01 "UNION DE USUARIOS Y  
CONSUMIDORES C/ EN -Mº V E INF- SEC  
TRANSPORTE- DTO 104/01 S/ AMP. PROC.  
SUMARISIMO (Art. 321 inc. 2 CPCYC)".**

Debe decirse, en este punto, que en el caso se concreta efectivamente un supuesto de discriminación que corresponde interdictar - de acuerdo con el expreso mandato constitucional- en razón de que el tratamiento desigualitario es injustificado y, por ende, injusto.

El mentado tratamiento secundario queda de manifiesto, sobre todo, en las condiciones en que se presta el servicio en la Línea Sarmiento (Once/Moreno) en relación con la Línea Mitre (Retiro/Tigre), que ya me he encargado de esclarecer, con apelación a la valiosa tarea concretada por el Ingeniero Obón en el marco del fundado dictamen pericial producido en la causa; a lo que cabe añadir, que ninguna consideración merece formularse aquí acerca del régimen jurídico, legal y contractual, al que se encuentra sometida la prestación del servicio público en cuestión, habida cuenta del comentado carácter autónomo que exhibe la prohibición de discriminación.

Desde esta perspectiva, es revelador -más allá de las complejas cuestiones técnicas, que, como se señalara, el perito ingeniero prolijamente se encargó de poner de manifiesto en cuanto implicaban un tratamiento injustamente desigualitario- el hecho de la ausencia de vidrios en algunas ventanas de casi todos los coches de los trenes de la Línea Sarmiento y la gran cantidad de asientos deteriorados que advertí durante la diligencia de inspección y las razones a las que, presumiblemente (a falta de explicación oficial alguna) cabe atribuir la omisión en cuanto a la subsanación de tales defectos; los que, sin duda alguna, manifiestamente impactan en la calidad de la prestación del servicio que se brinda a los usuarios de dicha Línea. Muchas veces hemos escuchado que los trenes de la Línea Sarmiento son objeto de vandalismo, habitual y generalizado; nunca claramente probado, al margen de algunos hechos aislados. Sin embargo, esta es una gran excusa para no reponer los vidrios ni arreglar los asientos. Cuando el vidrio de una ventana se

**CAUSA 9607/01 "UNION DE USUARIOS Y  
CONSUMIDORES C/ EN -Mº V E INF- SEC  
TRANSPORTE- DTO 104/01 S/ AMP. PROC.  
SUMARISIMO (Art. 321 inc. 2 CPCYC)".**

rompe, se quitan los restos (para evitar que la gente se lastime) y listo; el vidrio no es repuesto<sup>18</sup>.

De otra forma, cómo se explica que en todos los vagones de los trenes del corredor Once/Moreno de la Linea Sarmiento falten vidrios en algunas ventanas o en las puertas y no ocurra lo mismo en los de la Linea Mitre. Y la omisión en que incurre la concesionaria de reponer los vidrios y de arreglar los asientos deteriorados es inexcusable, aun cuando, efectivamente, las roturas fueran causadas durante los denunciados actos de vandalismo, los cuales, en todo caso, no podrían ser atribuidos a la generalidad de los usuarios del servicio de que se trata.

Estos hechos me llevan a formular dos apreciaciones que me parecen fundamentales. Ante todo, que efectivamente tales omisiones -que se añaden a la falta de limpieza que también advertí en las formaciones de la Linea Sarmiento, a la omisión de incorporación de nuevo material rodante (me refiero a los coches PUMA), a las demoras que ello provoca, y a las demás irregularidades manifiestamente injustificadas a las que se ha referido el perito en su dictamen- se enlazan perfectamente con las referencias que ya he efectuado sobre la existencia de un tratamiento secundario de los pasajeros de esta Linea; tratamiento peyorativo que no es posible desvincular del hecho (acreditado por los censos; más allá del carácter público y conocido que reviste el hecho) de las más pobre condición social que exhiben en comparación con los usuarios de la Linea Mitre.

---

<sup>18</sup>(Y lo mismo ocurre con los asientos).

**CAUSA 9607/01 "UNION DE USUARIOS Y  
CONSUMIDORES C/ EN -Mº V E INF- SEC  
TRANSPORTE- DTO 104/01 S/ AMP. PROC.  
SUMARISIMO (Art. 321 inc. 2 CPCYC)".**

Pareciera que la menor o más precaria condición social autorizaría, aun inconscientemente<sup>19</sup>, la prestación de un servicio de menor calidad, y esto no es un descubrimiento, porque, precisamente, es la consecuencia típica que, en todos lados, trae aparejada la discriminación cuando tiene lugar en razón de la condición social del individuo que la padece; y por ello es prohibida. Porque así como en democracia nadie puede reclamar una mayor consideración o respeto sobre la base de su condición o posición social, nadie, tampoco, debe soportar que, por tal circunstancia, se menoscabe la consideración y el respeto que merece y se le debe.

Y en segundo término, como no es aceptable presumir que todos o la generalidad de los usuarios de la Línea Sarmiento se dediquen, durante los viajes, a destruir los vidrios y los asientos (lo que sería verdaderamente asombroso), creo que ello autoriza a sospechar que se concreta en el caso una efectiva difamación de los mismos, y cuando se trata de la difamación colectiva, la situación es más grave, aparte de compleja, porque la discriminación que se funda en una difamación de este tipo no está dirigida contra un individuo determinado, aunque el sufrimiento que provoca sea un fenómeno individual<sup>20</sup>, sino contra todo un grupo indeterminado de personas, lo cual tiene como efecto una expansión que no es siquiera posible mensurar y que, por su habitualidad, no es extraordinario que culmine generando actos de violencia<sup>21</sup>, cuya represión

---

<sup>19</sup>(Sucede en diversos casos de discriminación, como en el que sufren las mujeres, en las que pareciera que no se advierte la existencia de un tratamiento desigualitario e injustificado, no obstante que verdaderamente el mismo existe; algo similar ocurre cuando la discriminación tiene origen en la condición social de las personas. Y en este aspecto, tampoco cabe perder de vista en el caso de marras que el tratamiento desigualitario existente entre las Líneas Mitre y Sarmiento es prácticamente histórico, aun cuando actualmente pudiera haber alcanzado un pico; circunstancia que también funda la inferencia realizada al comienzo de este apartado).

<sup>20</sup>(Sobre todo, cuando, como se señalara, alcanza el grado de maltrato).

<sup>21</sup>(Cfr. Kiper, Claudio Marcelo, "Derechos de las minorías ante la

**CAUSA 9607/01 "UNION DE USUARIOS Y  
CONSUMIDORES C/ EN -Mº V E INF- SEC  
TRANSPORTE- DTO 104/01 S/ AMP. PROC.  
SUMARISIMO (Art. 321 inc. 2 CPCYC)".**

también terminan soportando las mismas personas victimizadas por la discriminación<sup>22</sup>.

Por las razones expuestas, y de conformidad con lo dictaminado por el señor Fiscal Federal,

**FALLO:**

Haciendo lugar a la demanda entablada en autos por la Unión de Usuarios y Consumidores contra la empresa TBA, el Estado Nacional y la CNNRT y, consecuencia,

I. Declarando la inconstitucionalidad del decreto 104/91, en cuanto aprobatorio de Adjunto 4 del Anexo III y del Adjunto 2 del Anexo VI de la Addenda del Contrato de Concesión ferroviaria existente entre el Estado Nacional y la empresa Trenes de Buenos Aires SA. Por lo tanto, las

---

discriminación", Hammurabi, Bs. As., 1998, pág. 49/51).

<sup>22</sup>(En el caso, esto último no se debe vincular directamente con los hechos que tuvieron lugar el pasado 1º de noviembre en la estación Haedo de la Línea Sarmiento, porque los mismos, en cuanto a la forma en que se produjeron y a quienes intervinieron, están siendo actualmente materia de investigación por las autoridades pertinentes).

**CAUSA 9607/01 "UNION DE USUARIOS Y  
CONSUMIDORES C/ EN -Mº V E INF- SEC  
TRANSPORTE- DTO 104/01 S/ AMP. PROC.  
SUMARISIMO (Art. 321 inc. 2 CPCYC)".**

partes deberán elaborar nuevas modificaciones a la Addenda que no contengan cláusulas como las que dieron lugar a la declaración precedente.

II. La empresa Trenes de Buenos Aires SA deberá abstenerse de otorgar a los usuarios de la Línea Sarmiento un trato desigual y secundario respecto de los usuarios de la Línea Mitre, que implique una violación a la prohibición de discriminación consagrada en las normas, nacionales e internacionales, citadas en el consid. 6º) de este pronunciamiento.

A tales fines, deberá proceder inmediatamente a la limpieza de los vagones que se utilizan en las formaciones que prestan el servicio en el mencionado corredor eléctrico y, dentro del plazo de diez (10) días de quedar consentida o ejecutoriada la presente sentencia, deberá proceder a la refacción o reposición de los vidrios (de manera que en ninguna ventana y/o puerta falte alguno) y asientos de esos mismos vagones.

Durante la etapa de ejecución, con la participación de la ONG accionante, y de otras que quieran sumar su aporte en ese momento -dado el carácter colectivo que reviste la presente acción- y el contralor del perito designado en autos, así como de la CNRT y del Estado Nacional (a través de la Secretaría de Transporte del Mº de Infraestructura y Vivienda de la Nación), se resolverá sobre las medidas que habrán de ser adoptadas en el futuro a fin de equilibrar adecuadamente la prestación de los servicios de ambas Líneas, en cuanto al material rodante, a la cantidad de formaciones, al tiempo de espera, sobre todo en las horas/pico, y -en definitiva- a la eficiencia y eficacia del servicio que se presta.

III. Las costas del proceso se imponen íntegramente a la empresa Trenes de Buenos Aires SA, salvo las generadas por la intervención del Estado Nacional y la Comisión Nacional Reguladora del Transporte, que quedarán a cargo de los respectivos organismos.

En atención al mérito, extensión y eficacia de la tarea desarrollada, a las etapas cumplidas y a la naturaleza del proceso, se regulan los honorarios de la dirección letrada y representación de la asociación accionante, en conjunto, en la suma de pesos QUINCE MIL (\$

**CAUSA 9607/01 "UNION DE USUARIOS Y  
CONSUMIDORES C/ EN -M° V E INF- SEC  
TRANSPORTE- DTO 104/01 S/ AMP. PROC.  
SUMARISIMO (Art. 321 inc. 2 CPCYC)".**

15.000), a la que deberá añadirse, en el momento del pago, el 1% en concepto de la contribución prevista en el art. 62, inc. 2°, de la ley 1181 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Ponderando análogas razones, en lo pertinente, así como la proporción que los honorarios de los peritos deben guardar con los de los profesionales de derecho que han actuado a lo largo de todo el proceso (cfr. Corte Suprema, Fallos: 260:14), se regulan los honorarios del ingeniero Ricardo Carlos Obón, en la suma de pesos DIEZ MIL (\$ 10.000).

Déjase constancia, por lo demás, de que en los montos establecidos precedentemente no se encuentra incluida suma alguna en concepto de Impuesto al Valor Agregado, por lo que -frente a la acreditación de la condición de responsable inscripto en dicho tributo que oportunamente realice cada beneficiario- las obligadas respecto de dichos emolumentos deberá depositar el importe correspondiente al impuesto en el momento del pago (cfr. CNFed. Cont. Adm., Sala II, "Cereales El Sol c/ Fisco Nacional (DGI) s/ Dirección General Impositiva", de 20/05/98).

Los emolumentos determinados precedentemente deberán ser abonados dentro del plazo de diez (10) días de quedar consentida o ejecutoriada la presente sentencia definitiva,

Regístrese, notifíquese y archívese.