

pecuniaria, significa la desviación de un modelo de conducta, de un estándar, el cual no ha sido construido por nuestros tribunales de justicia. En la jurisprudencia que hemos expuesto, en ocasiones se infiere o concluye que ha habido culpa, pero no se define, ni se expresan las razones o motivos por los cuales el tribunal determina la conclusión que obtiene. En este sentido, son muy escasas las sentencias que se refieren a los específicos deberes de actuación de periodistas y medios de comunicación en el ejercicio de su libertad de informar. Tal determinación deberá ser asumida en el futuro próximo, dado el aumento de demandas civiles presentadas en el último tiempo.

Los medios de comunicación y los periodistas cumplen una función esencial en una sociedad democrática, por tal motivo deberían tener la posibilidad de conocer pautas y criterios de actuación profesional claros, de modo tal que puedan adecuar su conducta a tales estándares y así evitar condenas a pagar sumas de dinero que, sin duda, afectan la libertad de información.

## EL FERROCARRIL Y LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN CHILE. INDEMNIZACIÓN DE LOS DAÑOS CAUSADOS POR INCENDIOS (1857-1902)\*

Javier Barrientos Grandón\*\*

### I. INTRODUCCIÓN

La segunda mitad del siglo XIX vio aparecer y extenderse el ferrocarril en Chile con una extraordinaria rapidez: en las regiones del norte del país, vinculado normalmente a las explotaciones de yacimientos mineros, como el ferrocarril de Copiapó y sus ramales o los de la Nitrate Railway Company Limited, de la Compañía de Salitres de Junín o de la Compañía de Salitres de Agua Santa; en la zona central, líneas férreas que se acostumbraría a llamar como "la red central" comprensiva de las vías existentes entre Valparaíso y Temuco, en la que destacaban los ferrocarriles que unían Santiago y Valparaíso o Santiago y Pirque; y en la zona sur, con el llamado ferrocarril del sur<sup>1</sup>.

La construcción y explotación de los ferrocarriles quedó desde temprano entregada o a compañías y sociedades particulares o al propio Estado, y fue tan intensa la actividad que unas y otro llevaron a cabo durante el siglo XIX que en 1898 las vías férreas construidas y que operaban en el país se extendían a 3.981 km, de los cuales 2.317 estaban en manos de particulares y los restantes 1.664 en las del Estado<sup>2</sup>.

La puesta en funcionamiento del ferrocarril en Chile, que coincidió prácticamente con la entrada en vigor del *Código Civil* en 1857, tuvo como una de sus inevitables consecuencias la de la aparición de una nueva causa material de daños, tanto a las personas como a las cosas, producto de los accidentes

\* Este trabajo se ha desarrollado en el marco del proyecto FONDECYT N° 1060569, que el autor agradece.

\*\* Individuo de número de la Academia Chilena de la Historia. Catedrático de Historia del Derecho, Universidad Central de Chile, calle Lord Cochrane, 417, Santiago de Chile. Correo electrónico: jbarrientosg@ucentral.cl

<sup>1</sup> Vide M<sup>a</sup> Piedad ALLENDE EDWARDS, *Historia del ferrocarril en Chile*, 2<sup>a</sup> ed., Santiago, Pehuén, 1997; Ian THOMSON y Dietrich Angerstein, *Historia del ferrocarril en Chile*, Santiago, Ediciones de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Colección Sociedad y Cultura, 1997, vol. XIV.

<sup>2</sup> Santiago MARÍN VICUÑA, *Estudios de los ferrocarriles chilenos*, Santiago, Imprenta Cervantes, 1900, p. 21.

ligados, directa o indirectamente, a la circulación de los ferrocarriles. Los perjuicios ocasionados por los accidentes significaron grandes cantidades de dinero y, aunque no hay datos comprensivos de todos ellos, sí se cuenta con los valores que, en los últimos años del siglo XIX, representaron tales accidentes para los ferrocarriles del Estado: en 1893 ascendieron a ciento ochenta mil pesos; en 1894 a ciento tres mil trescientos un pesos; en 1895 a setenta y nueve mil cuatrocientos sesenta y dos pesos; en 1896 a ciento diez mil cuatrocientos noventa y cuatro pesos; en 1897 a cincuenta y dos mil quinientos veintinueve pesos y en 1898 a setenta y cuatro mil ochocientos once pesos<sup>3</sup>.

Las consecuencias dañosas de estos accidentes podían serlo para las propias empresas de ferrocarriles, *v.gr.* los ocasionados por descarrilamientos, choques u atropellos de animales u obstáculos que afectaren a las máquinas; o, también, para las personas que, como pasajeros, empleados de la empresa, o, aun, simples transeúntes, hubieren padecido daños: bien en sus personas, como heridas o lesiones o, incluso, la muerte en relación con sus parientes; bien en sus cosas, que resultaren dañadas o destruidas en choques, atropellamientos o en incendios ocasionados por los ferrocarriles.

En 1898 el total de accidentes ferroviarios ascendió a quinientos ochenta y cuatro, y en ellos se comprendían “desrielamientos”, choques, atropellos e incendios, con el resultado de seis pasajeros muertos, cuarenta y cinco empleados muertos y cincuenta y siete transeúntes muertos; dieciséis pasajeros heridos; ciento ochenta empleados heridos y cuarenta y nueve transeúntes heridos, como en detalle puede observarse en el siguiente cuadro.

Si bien, según los ligeros datos estadísticos que quedan apuntados, los accidentes que consistían en incendios constituían la minoría de los relacionados con los ferrocarriles, sólo nueve en el año 1898, desde la perspectiva de los daños que ellos ocasionaban a la propiedad de los particulares y a la eventual demanda de su indemnización, daban lugar a una serie de cuestiones jurídicas de interés, por ejemplo:

- a) la relativa a si era posible imputar la comisión de un delito o cuasidelito a una sociedad o compañía, supuesto que tales eran siempre las dueñas de los ferrocarriles causantes de los incendios;
- b) la relativa a la responsabilidad del Estado, cuando era éste el dueño de los ferrocarriles causantes de los daños;
- c) la de determinar si eran o no aplicables al Estado las reglas de los delitos y cuasidelitos contenidos en el *Código Civil*; o, en fin,
- d) la de la aplicación de las reglas de la responsabilidad por los hechos de los dependientes o empleados de las empresas de ferrocarriles.

<sup>3</sup> MARÍN VICUÑA (n. 2), p. 132.

SECCIONES	
	Desrielamientos
	Choques
	Pasajeros
	Empleados
	Transeúntes
	Pasajeros
	Empleados
	Transeúntes
	Atropellos de animales
	Atropello de obstáculos
	Obstáculos intencionales
	Incendios
	Total de accidentes
	Pasajeros
	Empleados
	Pasajeros
	Empleados
	Transeúntes
	Valor de las reparaciones
	Fortuitas
	Descuidos
	Intencionales
	Ignorados
	Vía
	Estaciones

Las citadas cuestiones y algunas otras, originariamente, debían ser resueltas de acuerdo con la disciplina que se fijaba en el título xxxv del libro IV del *Código Civil*, es decir, la propia “De los delitos y cuasidelitos”, sin embargo, este estado de cosas se mantuvo corto tiempo, pues a los cinco años de hallarse en vigor el *Código de Bello* se promulgó la Ley de Ferrocarriles, de 6 de agosto de 1862, en la cual se estableció una serie de reglas propias en sede de indemnización de daños ocasionados por accidentes ferroviarios.

A partir, pues, de 1862 en sede de daños causados por ferrocarriles y de la consiguiente obligación de indemnizarlos concurrieron, por una parte, la disciplina general del *Código Civil*, por otra, ciertas reglas especiales contenidas en la Ley de Ferrocarriles, algunas de las cuales se referían, expresamente,

a la responsabilidad por los daños derivados de incendios causados por las chispas producidas por las locomotoras.

Fue la jurisprudencia de los cuatro últimos decenios del siglo XIX la que hubo de aplicar, en este novedoso campo de los daños ocasionados por los incendios producidos por los ferrocarriles, las disposiciones de la disciplina general contenida en el título del *Código Civil* que se ocupaba "De los delitos y cuasidelitos" y las disposiciones especiales de la Ley de Ferrocarriles.

En este estudio se examinará la jurisprudencia elaborada por los tribunales de primera instancia, cortes de apelaciones y Corte Suprema, a propósito de demandas, instauradas durante el siglo XIX, para lograr la indemnización de perjuicios por los daños causados como consecuencia de incendios originados por la circulación de ferrocarriles.

## 2. LOS INCENDIOS COMO CUASIDELITO SUJETO A LA REGLAS DEL *CÓDIGO CIVIL*

Los incendios ocasionados por las locomotoras tenían su causa material concreta en las chispas y carbonillos encendidos que aquéllas expelían por sus chimeneas, y que las empresas debían evitar mediante la colocación de rejillas o canastillos apropiados en las chimeneas de las locomotoras para impedir la salida de las sobredichas chispas y carbonillos.

La jurisprudencia desde muy temprano entendió que la falta de la colocación de las referidas rejillas o canastillos y su conservación en buen estado constituía culpa o negligencia de la empresa y, por lo tanto, si se acreditaba el daño ocasionado por un incendio causado en una chispa o carbonillo, tal situación caía bajo la regla general del artículo 2329 del *Código Civil* en relación con la de su artículo 2314, en la medida en que se trataba de un daño imputable a negligencia de la empresa y que, por ende, la obligaba a su reparación.

Así, en sentencia del juez de primera instancia de Angol de 29 de abril de 1890 se condenaba a la Empresa de Ferrocarriles del Estado, "con arreglo a los dispuesto... en el artículo 2329 del *Código Civil*", a pagar al demandante los perjuicios ocasionados por un incendio al haberse acreditado, no sólo que el incendio había tenido su origen en "los carbonillos encendidos que arrojó la locomotora" sino, también, porque se había "establecido que la máquina iba en mal estado i no tenía el canastillo o rejilla indispensable para evitar la salida de los carbonillos encendidos"<sup>4</sup>, fallo que fue confirmado por la Corte

<sup>4</sup> *GT*, año LII, N° 3.418, Santiago, viernes 9 de setiembre de 1892, sentencia N° 1059.

Suprema en sentencia de 10 de agosto de 1892<sup>5</sup>. Igual doctrina reiteraba el referido juez de Angol en sentencia de 5 de octubre de 1893, confirmada por la Corte Suprema en 2 de octubre de 1895, pues en ella, después de dar por

"establecido de una manera evidente que el incendio que se produjo en la sementera... tuvo por causa orijinaria y unica el carbonillo encendido, despedido por la locomotora de un tren... (y por) acreditado que la chimenea de la máquina no llevaba aquel día el canastillo de ordenanza destinado a impedir el escape de chispas o carbonos encendidos"<sup>6</sup>,

concluía:

"Que aceptados los anteriores considerandos, debe establecerse que la Empresa demandada se halla en la obligación de indemnizar el daño causado por un hecho proveniente de su descuido i negligencia (art. 2314 del *Código Civil*)"<sup>7</sup>;

y en la misma línea se situaba el juez de San Javier en sentencia de 14 de junio de 1892, confirmada por la Corte Suprema en 2 de mayo de 1893:

"Que, según lo dispuesto en el inc. 1° del art. 2329 del *Código Civil*, basta que un daño pueda ser imputado a malicia o negligencia de otra persona para que ésta sea obligada a indemnizarlo"<sup>8</sup>,

y uno de los jueces de primera instancia de Santiago en sentencia de 27 de agosto de 1901, confirmada por la Corte Suprema en 22 de marzo de 1902<sup>9</sup>.

Como primer corolario de la interpretación anterior se desprendía el que no nacía la obligación de indemnizar el daño, causado por un incendio originado en eventuales chispas generadas por la locomotora, cuando no era posible imputar malicia o negligencia a la empresa de ferrocarriles, pues ello no era más que la aplicación de tal exigencia que se encontraba prescrita en los artículos 1437, 2284 y 2329 del *Código Civil*.

<sup>5</sup> *Vide* (n. 4).

<sup>6</sup> *GT*, año LV, N° 4.309, Santiago, jueves 21 de noviembre de 1895, sentencia N° 278, p. 690.

<sup>7</sup> *Ibid.*

<sup>8</sup> *GT*, año LVII, N° 3.617, Santiago, sábado 27 de mayo de 1893, sentencia N° 669, pp. 481-482.

<sup>9</sup> *GT*, año LXII, N° 6.085, Santiago, martes 15 de abril de 1902, sentencia N° 258, pp. 273-274.

Así lo sostenía la Corte Suprema en sentencia de 5 de julio de 1897 en virtud de la cual negaba que la Empresa de Ferrocarriles del Estado se hallaba obligada a pagar una indemnización:

“Aun en la hipótesis de que se halle establecido el hecho capital contemplado en el considerando primero en el caso de que se trata, la Empresa de ferrocarril no tiene responsabilidad por el incendio, porque según lo dispuesto por los arts. 1347, 2884 i 2329 del Código Civil, las obligaciones que nacen de hechos ilícitos, como lo sería el siniestro en referencia, requieren para que se los califique de tales, que se hayan cometido con malicia o negligencia que pueda imputarse al causante del hecho o a sus dependientes”<sup>10</sup>;

y la misma doctrina reiteraba la Corte Suprema en su sentencia de 10 de noviembre de 1898, en la que reproducía el considerando anterior<sup>11</sup>.

Segundo corolario de la aplicación del artículo 2329 a estos casos de daños, era el que extraía la jurisprudencia al sostener: que la empresa de ferrocarriles demandada resultaba exonerada de una eventual obligación de indemnizar cuando el daño causado tenía su origen en un caso fortuito, o en una fuerza mayor a la que no hubiera sido posible resistir, remitiéndose, a propósito de esta opinión, expresamente, a lo prevenido en el artículo 1547 del *Código Civil*, de guisa que no hallaba dificultad alguna para aplicar en sede de delitos y cuasidelitos una regla situada en sede de responsabilidad contractual.

La citada doctrina se deducía de las consideraciones que expresaba el juez de primera instancia de San Javier en sentencia de 14 de junio de 1892, porque en ella aplicaba, implícitamente, las reglas del artículo 1437 del *Código Civil* cuando tenía en consideración:

“Que si la prueba de la malicia o negligencia del que ha causado el daño correspondiera al que reclama la indemnización de perjuicios, en la generalidad de los casos ella sería imposible i su derecho ilusorio”<sup>12</sup>,

lo que implicaba que era la demandada la que había de probar la concurrencia del caso fortuito que la exoneraría de su obligación de indemnizar, y tal era la razón por la cual en la sentencia confirmatoria de la Corte Suprema, de 2 de

<sup>10</sup> *GT*, año LVII, N° 4.773, Santiago, miércoles 4 de agosto de 1897, sentencia N° 1696, pp. 1073-1075.

<sup>11</sup> *GT*, año LVIII, N° 5.718, Santiago, miércoles, 1 de febrero de 1899, sentencia N° 932, pp. 687-689.

<sup>12</sup> *GT*, año LIII, N° 3.617, Santiago, sábado 27 de mayo de 1893, sentencia N° 669, p. 481.

mayo de 1893, el ministro don Leopoldo Urrutia sentaba como prevención que: “opina también que se agregue la cita del art. 1547 del Código Civil inc. 3°”<sup>13</sup>. En sentido similar, pero ahora con expresa referencia al artículo 1547 del *Código Civil*, la sentencia del juez de Angol de 5 de octubre de 1893, confirmada por la Corte Suprema en 2 de octubre de 1895, en cuyo considerando 6° se leía: “Que la prueba de la diligencia o cuidado incumbe al que ha debido emplearlo, i en el presente caso la Empresa ni siquiera lo ha intentado (art. 1547 del Código Civil)”<sup>14</sup>. También se asumía la opinión de la que aquí se trata por el juez de letras de Parral en sentencia de 8 de marzo de 1895, confirmada por la Corte Suprema en 22 de junio de 1896, pues en ella condenaba, “con arreglo a lo dispuesto en los arts 1547, 2316, 2320 y 2330 del Código Civil”, a pagar una indemnización a la Empresa de Ferrocarriles del Estado, entre otras consideraciones, porque:

“La empresa no ha demostrado que el daño producido provenga de una causa ajena o de fuerza mayor a la cual no haya sido posible resistir, i por el contrario, se ha probado que este provino de los carbones encendidos arrojados por la locomotora, esto es de un hecho de la Empresa, sin que conste que se hayan empleado por parte de ella medios para evitar el daño”<sup>15</sup>.

En una línea similar se pronunciaba la Corte Suprema en sentencia de 5 de julio de 1897: “Que, dadas estas circunstancias, no es posible atribuir a negligencia el hecho que motiva la reclamación de perjuicios, sino a caso fortuito”<sup>16</sup>, e igual doctrina reiteraba la Corte Suprema en sentencia de 10 de noviembre de 1898, en la que reproducía el considerando anterior<sup>17</sup>.

La opinión de la jurisprudencia de acuerdo con la cual la regla bajo la que caía el examen de los incendios causados por las locomotoras era la del artículo 2329 del *Código Civil*, haciendo girar toda esta cuestión en la exigencia de culpa o negligencia para que se entendiera cometido un cuasidelito que obligaba a reparar el daño que hubiera causado, se reafirmaba al entenderse que la falta de la rejilla o canastillo o su mal estado era un caso de negligencia, que configuraban uno de los supuestos de omisión relativo

<sup>13</sup> *Vide* (n. 12), p. 482.

<sup>14</sup> *GT*, año LV, N° 4.309, Santiago, jueves 21 de noviembre de 1895, sentencia N° 278, p. 690.

<sup>15</sup> *GT*, año LVI, N° 4.525, Santiago, viernes 4 de setiembre de 1896, sentencia N° 1955, pp. 1.333-1.334.

<sup>16</sup> *Vide* (n. 10).

<sup>17</sup> *Vide* (n. 11).

al servicio de ferrocarriles, cuya consecuencia era la responsabilidad de la empresa, por aplicación de la regla general contenida en el artículo 38 de la Ley de Ferrocarriles:

“La Empresa es responsable, como toda empresa destinada a prestar el servicio de transporte, de los daños i perjuicios procedentes de los actos u omisiones relativos al servicio, causados por los administradores i demas empleados de la explotación del camino. Esta responsabilidad pesará sobre el Estado si la explotación se hiciere por él o de su cuenta”.

Es decir, la referida disposición del artículo 38 de la Ley de Ferrocarriles de 1862 era integrada, armónicamente, por la jurisprudencia dentro de la disciplina general de los delitos y cuasidelitos contenida en el título xxxv del libro iv del *Código Civil*, pues su referencia a los actos u omisiones se ligaba a la exigencia de malicia o negligencia contenida en el artículo 2329 del *Código de Bello*.

La ya citada sentencia del juez de Angol, de 29 de abril de 1892 confirmada por la Corte Suprema en 10 de agosto de 1892, tras dar por acreditadas la efectividad del incendio ocasionado por un carboncillo encendido y expelido por la locomotora y la falta de rejilla o canastillo en su chimenea condenaba a la Empresa de Ferrocarriles del Estado, “con arreglo a los dispuesto... en el art. 38 de la lei de 6 de agosto de 1862 i en el art. 2329 del Código Civil” a “pagar al demandante los perjuicios de que se trata en el presente juicio”<sup>18</sup>. Igual doctrina se sentaba por el juez de San Javier en sentencia de 14 de junio de 1892, confirmada por la Corte Suprema en 2 de mayo de 1893<sup>19</sup>.

La lectura e interpretación del sobredicho artículo 38 de la Ley de Ferrocarriles en el marco de las disposiciones generales del *Código Civil*, no sólo se hacía sobre la base del indicado artículo 2329 sino, también, fundándose en interpretarlo como uno de los casos que caían bajo el principio general, formulado en sede de delitos y de cuasidelitos, conforme al cual debía responder no sólo quien cometía personalmente un delito o cuasidelito que infringiera daño, también había de responder, en ciertos casos, por el hecho de quienes estuvieren bajo su cuidado, al tenor del artículo 2320 del *Código Civil* y, en otros, por la conducta de sus criados o sirvientes, de acuerdo con el artículo 2322 del mismo texto legal.

Sin perjuicio de lo anterior, no se apreciaba unanimidad en la jurisprudencia en cuanto a si el artículo 38 de la Ley de Ferrocarriles cabía entenderlo,

<sup>18</sup> *GT*, año LII, N° 3.418, Santiago, viernes 9 de septiembre de 1892, sentencia N° 1059.

<sup>19</sup> *Vide* (n. 8).

propriadamente, como un caso más de los que se hallaban enumerados en el artículo 2320 del *Código Civil*, en cuanto que fuera un supuesto concreto en el que se respondía no de acciones propias “sino del hecho de aquellos que estuvieren a su cuidado”, si bien era ésta la opinión mayoritaria, o si no era más que un caso específico cubierto por la regla del artículo 2322 del *Código* que imponía a los amos la obligación de responder por la conducta de los “criados o sirvientes en el ejercicio de sus respectivas funciones”.

Por una interpretación del artículo 38 de la Ley de Ferrocarriles en el marco del artículo 2320 del *Código Civil* se pronunciaba el juez de San Javier en su sentencia de 14 de junio de 1892, confirmada por la Corte Suprema en 2 de mayo de 1893, pues en ella tras considerar: “Que toda persona es responsable no sólo de sus propios actos, sino también de los que de ella dependan”<sup>20</sup>, coordinaba, expresamente, en lo resolutivo de su fallo los artículos 2329 y 2320 del *Código Civil* con el citado artículo 38 de la ley de 1862, de guisa que al haberse acreditado que el incendio se había producido

“a causa de las chispas y carbones encendidos que sobre el citado fundo arrojó la máquina del último tren que pasó para Talca el día indicado i que le produjo los perjuicios cuya indemnización reclama”,

condenaba a la Empresa de Ferrocarriles del Estado: “Teniendo presente lo dispuesto en la lei 1<sup>a</sup>, tít. 14, Part. 3<sup>a</sup>, arts. 2315, 2320 i 2329 del Código Civil, i art 38 de la lei de 6 de agosto de 1862”<sup>21</sup>. En la misma línea el juez de Angol en sentencia de 5 de octubre de 1893, confirmada por la Corte Suprema en 2 de octubre de 1895, en cuyo considerando 7° sostenía: “Que toda persona es responsable no solamente de sus propias acciones sino también de los que de ella dependan (art. 2320 del Código Civil)”<sup>22</sup> y en el siguiente:

“Que según lo dispuesto por el art. 38 de la lei de 6 de agosto de 1832 (sic), la Empresa de Ferrocarriles es responsable de los daños i perjuicios procedentes de los actos u omisiones relativos al servicio, causados por los administradores i demas empleados en su explotación”<sup>23</sup>.

También uno de los jueces de primera instancia de Santiago en sentencia de 19 de diciembre de 1896, en la que, luego de considerar: “Que toda persona que ha inferido daño a otra por sí o por medio de sus dependientes o

<sup>20</sup> *Vide* (n. 8), p. 481.

<sup>21</sup> *Op. cit.*, p. 482.

<sup>22</sup> *Vide* (n. 14), p. 690.

<sup>23</sup> *Ibid.*

subordinados es obligada a la indemnización<sup>24</sup>, condenaba a la Empresa de Ferrocarriles del Estado “con arreglo a las leyes 2<sup>a</sup>, tit. 13, 1<sup>a</sup> tit. 14 i 40, tit. 16, Part. 3<sup>a</sup>, artículos 1698, 2314 i 2320 del Código Civil<sup>25</sup>; y el juez de letras de Parral en sentencia de 8 de marzo de 1895, confirmada por la Corte Suprema en 22 de junio de 1896, pues en ella condenaba a pagar una indemnización a la Empresa de Ferrocarriles del Estado, “con arreglo a lo dispuesto en los arts 1547, 2316, 2320 y 2330 del Código Civil<sup>26</sup>. Por una interpretación que acudía tanto al artículo 2320 como al 2322 se pronunciaba otro de los jueces de primera instancia de Santiago en sentencia de 27 de agosto de 1901, confirmada por la Corte Suprema en 22 de marzo de 1902, en la que, luego de tener en consideración: “Que la Empresa es responsable de las consecuencias de tal negligencia en que incurrieron los empleados llamados a vijilar el buen servicio i estado del material para impedir todo daño<sup>27</sup>, condenaba a la Empresa de Ferrocarriles del Estado a pagar una indemnización: “Con el mérito de estas consideraciones, lo dispuesto en las leyes 32 i 40, tit. 16, Part. 3<sup>a</sup> i los arts 2314, 2320 y 2322 del Código Civil<sup>28</sup>.”

La precedente interpretación de la jurisprudencia implicaba una serie de importantes consecuencias en sede de responsabilidad civil:

1<sup>a</sup> Integración de una ley particular en la disciplina general del *Código Civil* por la vía de la categoría del cuasidelito:

La interpretación y aplicación jurisprudencial del artículo 38 de la Ley de Ferrocarriles de 1862 a la luz de la disciplina general contenida en el título XXXV del libro IV del *Código Civil*, importaba que en el campo de los daños causados por incendios ocasionados por locomotoras, una ley particular se insertaba en las categorías y reglas generales del Derecho Civil común y, por ende, se asumía que la disposición especial contenida en el, tantas veces citado, artículo 38 describía un supuesto específico de responsabilidad por la comisión de un delito o cuasidelito, de acuerdo con la regla general expresada en el artículo 2329 del *Código Civil*.

Lo anterior tenía como natural consecuencia el que se examinaran los daños ocasionados por los incendios referidos, a la luz de la categoría del cuasidelito y de sus elementos definitorios, en particular, el que hubiera existido negligencia o culpa para que naciera la obligación de indemnizar el daño inferido. De ello también se seguía el que la jurisprudencia no hallara

<sup>24</sup> *Vide* (n. 10), p. 1.074.

<sup>25</sup> *Ibid.*

<sup>26</sup> *Vide* (n. 15), pp. 1.333-1.334.

<sup>27</sup> *Vide* (n. 9), p. 273.

<sup>28</sup> *Ibid.*

obstáculos en aplicar a esta cuestión otras reglas del *Código Civil*, como la del artículo 1547, que se veía como el supuesto que exoneraba de la tal obligación al probarse la concurrencia de un caso fortuito o fuerza mayor.

2<sup>a</sup> Integración de una ley particular en la disciplina general del *Código Civil* por la vía de la responsabilidad por hecho de otro o por la conducta de dependientes

El expreso reconocimiento, hecho por el artículo 38 de la ley de 1862, de la responsabilidad de la empresa “por los daños y perjuicios procedentes de los actos u omisiones relativos al servicio, causados por los administradores i demas empleados de la explotación del camino”, permitió que la jurisprudencia sin mayor dificultad integrara tal regla particular dentro del sistema general del *Código Civil*, si bien en las primeras sentencias una tal integración se verificó relacionando la regla de la ley con el artículo 2320 del *Código*, cuando parecía que era un caso típico de los expresados en el artículo 2322, como, con ciertas vacilaciones, comenzó a admitir la jurisprudencia de los primeros años del siglo XX.

3<sup>a</sup> Extensión de la disciplina del Derecho Civil a las empresas del Estado

En esta consecuencia tuvo especial importancia la parte final del inciso 1<sup>o</sup> del artículo 38 de la Ley de Ferrocarriles: “Esta responsabilidad pesará sobre el Estado si la explotación se hiciere por él o de su cuenta” y como la jurisprudencia integró el citado precepto legal en la disciplina del *Código Civil* referida a los delitos y cuasidelitos, ella advino aplicable al Estado, consolidándose así una tendencia jurisprudencial ya observada con anterioridad en otros campos, como en el de la responsabilidad del Estado por los hechos dolosos o culposos de sus policías o de los miembros del Ejército, todo lo cual, sin duda alguna, habría de influir en que no se planteara en esta época ni en muchos decenios del siglo XX la idea de un régimen especial de derecho público y no civil para la responsabilidad del Estado.

3. INCENDIO  
Y EXPOSICIÓN IMPRUDENTE AL DAÑO

El *Código Civil* en su artículo 2330 contenía una regla que admitía un supuesto de reducción de la apreciación del daño indemnizable, y que había aparecido en el “Proyecto de 1853” con remisión expresa al artículo 2199 del *Código Civil* de Perú:

“La apreciación del daño está sujeta a reducción, si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente”<sup>29</sup>.

La jurisprudencia dio aplicación a la regla anterior como consecuencia de interpretar a la luz de ella las disposiciones que contenía la Ley de Ferrocarriles de 1862 tocantes a la prohibición de plantar a menos de cierta distancia de la vía férrea o en aquellos casos en los cuales se entendía que ciertos actos u omisiones del afectado por incendio le situaban en el supuesto de exposición imprudente al daño, como si hubiera permitido que existiera pasto seco en sus sementeras, pues él facilitaba la producción del incendio y su propagación.

Uno de los jueces de letras de Santiago, en sentencia de 29 de octubre de 1867, sobre la base de considerar que la Ley de Ferrocarriles de 1862 no imponía en ninguno de sus artículos la prohibición de plantar más allá de ciertas distancias de la vía férrea sí hacía aplicable la regla del artículo 2330 del *Código Civil*, porque:

“Aunque la empresa del ferrocarril como causante del daño está obligada a indemnizarlo, según el artículo 2316 del *Código Civil*, habiéndose expuesto a sufrirlo el demandante, avanzando sus siembras hasta dejarlas cerca del camino i alcance de las chispas del fuego de las máquinas, debe dicha indemnización disminuirse conforme al art. 2330 del mismo código”<sup>30</sup>

y, aunque tal sentencia fue revocada por la Corte Suprema en sentencia de 11 de septiembre de 1868, no lo fue por razones que tuvieran relación con la citada interpretación<sup>31</sup>. Por su parte, el juez de letras de Parral en sentencia de 8 de marzo de 1895, confirmada por la Corte Suprema en 22 de junio de 1896, estimaba que era un caso que cabía bajo la regla del artículo 2330 del *Código Civil*: “El hecho de que existiera pasto seco en la viña, demuestra que don Santiago Urrutia se espuso al daño imprudentemente i por lo tanto la apreciación de este debe estar sujeta a reducción”<sup>32</sup>.

La referida doctrina de los tribunales simplemente confirmaba la tendencia general de la jurisprudencia conforme a la cual las disposiciones particulares de la Ley de Ferrocarriles de 1862 se integraban en la disciplina general de

<sup>29</sup> Andrés BELLO, *Obras completas*, Santiago, Nascimento, 1932, vol. IV: “Proyecto de Código Civil, II”, p. 584.

<sup>30</sup> *GT*, año XXVI, N° 1.368, Santiago de Chile, 26 de septiembre de 1868, sentencia N° 1729, pp. 747-748.

<sup>31</sup> *Ibid.*

<sup>32</sup> *Vide* (n. 15), p. 1.334.

los delitos y cuasidelitos contenida en el título XXXV del libro IV del *Código Civil*.

#### 4. EL INCENDIO

##### Y UN SUPUESTO DE EXENCIÓN DE RESPONSABILIDAD

La Ley de Ferrocarriles de 6 de agosto de 1862 contenía una sola disposición que fijaba una regla especial en relación con los eventuales incendios que pudiere ocasionar el funcionamiento de un ferrocarril, tal era su artículo 9.

Por regla general, la ley de 1862 en su artículo 4 prohibía, en lo que aquí interesa, que “en los terrenos colindantes con un ferrocarril y a menos distancia de veinte metros”: se construyeran edificios de paja o de otra materia combustible, y que se hicieran depósitos o acopios de materias inflamables o combustibles, y en su artículo 5 prohibía, también, que, a una distancia menor de cinco metros de la vía férrea, se hicieran depósitos o acopios de frutos, materiales de construcción o cualesquiera otros objetos. La contravención a estas prohibiciones acarrea, de acuerdo con el artículo 11 de la ley, “una multa de cinco a cien pesos”, la obligación de “destruir lo hecho y a restablecer el suelo al mismo estado que tenía”, y a responder “por todos los daños que de la contravención pudieran seguirse a la Empresa”.

Las citadas prohibiciones, de los artículos 4 y 5, tenían una singular excepción, pues, el artículo 9 de la ley declaraba que no obstaba a ellas el

“depósito o acopio temporal o transitorio de materiales u objetos destinados a emplearse inmediatamente en construcciones o en el cultivo o al depósito o acopio de frutos de la cosecha, mientras ésta se practica”,

de manera que estos actos eran lícitos y no quedaban comprendidos en las sanciones del artículo 11, sin embargo, y aquí la regla de interés, el inciso final del artículo 9 fijaba una regla que eximía de responsabilidad a las empresas de ferrocarriles por los daños que pudiere causar un incendio ocasionado por la “locomotiva” y que afectare a los materiales, o frutos depositados o acopiados temporalmente a esas menores distancias de veinte o cinco metros:

“Si los frutos o materiales acopiados o depositados de que habla este artículo, se incendiaren por consecuencia del ferrocarril, la Empresa no es obligada a la indemnización”.

Había aquí una regla especial de exención de responsabilidad en relación con las generales del *Código Civil*, pues sin hacer distinción alguna referida al eventual dolo o culpa que pudiere haber tras el incendio ocasionado por el ferrocarril, hacía soportar el daño al afectado por el incendio, sin opción alguna de demandar una indemnización, sobre la base de la existencia de un delito o cuasidelito atribuible a la empresa de ferrocarril de acuerdo con las reglas generales del título xxxv del libro iv del *Código de Bello*.

Esta regla especial, cuyo campo operativo legal expreso era el de ciertos materiales o frutos acopiados o depositados temporalmente, fue aplicada extensivamente por la jurisprudencia chilena del siglo xix, pues la Corte Suprema la hizo aplicable en 1868 a los casos en que lo incendiado no eran frutos o materiales acopiados, sino plantaciones y sementeras.

En 1862 un particular demandó a la Empresa del Ferrocarril del Sur, fundándose en los artículos 2316 y 2329 del *Código Civil*, para que indemnizara el daño causado por un incendio, provocado por las chispas despedidas por una de sus locomotoras, y que había consumido un rastrojo de trigo alfalfado, una era de alpiste, una sementera de cebada y un rastrojo de este mismo grano. La Empresa alegó su falta de responsabilidad porque el demandante tenía sus plantaciones colindantes con la línea del tren, sin guardar los veinte metros de distancia que fijaba el artículo 4 de la Ley de Ferrocarriles de 1862

La sentencia de primera instancia, pronunciada por unos de los jueces letrados de Santiago el 29 de octubre de 1867, aceptó la demanda y declaró que la Empresa del Ferrocarril del Sur estaba obligada a pagar al demandante “la mitad de la suma en que sea estimado por peritos, nombrados en la forma ordinaria, el daño que el indicado incendio le ocasionó”<sup>33</sup> y sus fundamentos, en cierto modo, hacían prevalecer las reglas generales del *Código Civil* por sobre las especiales de la Ley de Ferrocarriles. Tales fundamentos eran los siguientes:

- 1° La Ley de Ferrocarriles no señalaba la distancia hasta la cual era o no permitido sembrar, pues su artículo 7 solamente se limitaba a prohibir, en general, las plantaciones y cualquiera otra operación de cultivo que pudiera perjudicar a los cerramientos, muros de sostenimiento o cualquiera otra obra de los ferrocarriles.
- 2° El demandante se expuso a sufrir el daño, “avanzando sus siembras hasta dejarlas cerca del camino y alcance de las chispas del fuego de las máquinas”, por lo que cobraba aplicación el artículo 2330 del *Código Civil* en virtud del cual la indemnización debía disminuirse.

<sup>33</sup> *Vide* (n. 30), pp. 747-748.

La sentencia de segunda instancia, pronunciada por la Corte Suprema el 11 de septiembre de 1868 revocó el fallo apelado y declaró “que la sociedad del ferrocarril del sur no es obligada a pagar a don ...el valor de los perjuicios que demanda”<sup>34</sup>, y el fundamento de esta decisión fue el de aplicar extensivamente la excepción de responsabilidad que admitía la ley de ferrocarriles en su artículo 9, porque, si bien reconocía, que aunque la ley de Ferrocarriles no fijaba una distancia mínima de la línea del tren para realizar plantaciones, debía aplicarse, análogamente, a este caso su artículo 9 que:

“...permitiendo el acopio temporal i transitorio de materiales u objetos destinados a emplearse inmediatamente en construcciones o en el cultivo i el depósito acopio de frutos de la cosecha, mientras esto se practica, escepciona espresamente a los ferrocarriles de la obligación de indemnizar el valor de dichos objetos, si se incendiasen por consecuencia del servicio del mismo ferrocarril. Y considerando que las siembras que se verifican en el terreno en que pueden hacerse acopios de frutos sin derecho a indemnización en caso de incendio, se encuentran en el mismo caso que el depósito de los frutos, i están por consiguiente comprendidos en la disposición de la lei que esceptua al ferrocarril de la obligación de indemnizar”<sup>35</sup>.

## 5. CONCLUSIÓN

El examen precedente permite concluir que, en sede de daños causados por incendios originados en las chispas o carboncillos emitidos por las locomotoras, la jurisprudencia chilena de la segunda mitad del siglo xix operó sobre la base de aplicarle la categoría general de cuasidelito, como causa de la obligación de indemnizar el daño, de acuerdo con los artículos 2284, 2316 y 2329 del *Código Civil* y, a partir de allí, le extendió también toda la disciplina común del título xxxv del libro iv del referido texto legal, sin que las disposiciones particulares de la Ley de Ferrocarriles de 1862 dieran pie al desarrollo de un régimen especial de responsabilidad civil.

<sup>34</sup> *Vide* (n. 30), p. 748.

<sup>35</sup> *Ibid.*