

## ***Acerca de las indemnizaciones por autopistas***

**(Consecuencias de su instalación y habilitación)**

**Por Enrique L. Abatti, Alberto R. Dibar e Ival Rocca (h.)**

### **1. Alcances de la cuestión**

Son numerosas las investigaciones que a nivel mundial se han realizado sobre el efecto perjudicial de las autopistas en las condiciones ambientales, ya sea por el deterioro que causan en el medio, o por los ruidos y emanaciones del tránsito de vehículos.

Para que una molestia sea indemnizable, debe acreditarse el daño o perturbación del bienestar corporal o psíquico, o en las cosas, pero debe ser de una entidad tal que sea grave, o por lo menos considerable.

La variedad de las molestias puede ser muy grande (como lo veremos en el punto 5), ya que van desde los ruidos, las emanaciones odoríferas, las vibraciones y trepidaciones, humedad, agrietamiento de construcciones, etc., y hasta la pérdida de la intimidad familiar.

Conforme lo sostiene Rocca<sup>1</sup>, según el tipo de molestia de que se trate, el perjudicado tendrá derecho para accionar de acuerdo con los siguientes principios:

a) Si la obra de la autopista ha vuelto húmeda o insalubre la unidad habitacional lindera, cabría exigir su expropiación.

b) Si hay una disminución de valor, con motivo de la sobreelevación de la autopista que deja en lugar secundario a la edificación circundante o vecina, cabe exigir judicialmente la indemnización.

c) La pérdida de privacidad –con un avance que deteriore el derecho a la intimidad– puede dar lugar a acciones por reparación material y también por daño moral<sup>2</sup>.

d) En los casos en que las molestias derivan del ruido o vibraciones excesivas, que pueden disminuir si se fijan límites menores de velocidad, es dable exigir judicialmente que se reduzca la velocidad admisible, en el tramo respectivo.

e) Cuando la trepidación solamente actúa debido a que circulan vehículos pesados, puede requerirse judicialmente que se limite, para la admisión del uso de la autopista, el peso aceptado para el goce de ella.

f) Cuando hay emisión de olores, puede accionarse para la obtención de una descontaminación permanente, o para la exigencia de reductores o extractores que desvíen dichas emisiones.

g) Si el uso de la autopista origina fisuras, grietas, aberturas o derrumbamientos, el particular perjudicado cuenta con dos acciones, como consecuencia del hecho: 1) la reparación del daño causado y, en su caso, la indemnización por el desvalor, y 2) la exigencia de que se realicen las obras complementarias para suprimir ese tipo de efectos o reducirlos a límites admitidos, que no permitan el agrietamiento.

<sup>1</sup> Rocca - Crivellari, *Responsabilidad civil por la contaminación ambiental*.

<sup>2</sup> Como antecedentes para profundizar en la cuestión, ver Rocca, *La protección jurídica de la intimidad se encuentra en "estado parlamentario"*, LL, 1975-A-1147; CNCiv, Sala A, 27/4/78, LL, 1978-C-96.

h) Si, en el caso dado, la molestia llegare a tornarse insufrible o no hubiera medios para evitar el continuo agrietamiento de los edificios, podría accionarse también por expropiación inversa.

Finalmente, hay que tener en cuenta que las obras públicas –en el caso, autopistas– realizadas para el beneficio común, no pueden pesar sobre los habitantes individualmente, sino que es la comunidad la que debe hacerse cargo de los perjuicios que la obra produzca.

## **2. El problema en el derecho comparado**

En los Estados Unidos de América existe numerosa jurisprudencia sobre la materia, admitiéndose comúnmente la iniciación de expropiación irregular ante casos de molestias graves causadas por autopistas (*serious disturbances caused by highways*).

La *Environmental Protection Agency* está autorizada para establecer condiciones de reparabilidad y limitar condiciones de circulación, a fin de impedir administrativamente el aumento de molestias por polución.

Numerosas leyes estatales siguen el mismo criterio establecido, como se dijo precedentemente (orden nacional)<sup>3</sup>.

Se hace referencia, en los diversos análisis previos a los fallos, en materia de autopistas, a que éstas, además de las molestias que originan, restan privacidad a los habitantes que se encuentran en contigüidad a cierta altura, salvo los casos en que el uso de la autopista se encuentre muy restringido. El paso de los vehículos pesados y la consiguiente trepidación pueden ocasionar –y originan, frecuentemente– grietas y rajaduras en los edificios linderos; tanto más cuando coincide con la existencia de líneas de transporte subterráneo en la zona.

En Alemania Occidental, los tribunales han fijado algunas premisas en la materia: a) el perjudicado no puede demandar al usuario individual de la autopista, cuyo aporte al efecto global, por lo demás, hay que reputar insignificante<sup>4</sup>; b) puede demandarse indemnización por desvalía o por perjuicio de molestias a la autoridad que instaló la autopista, en forma similar a lo que se admite para los aeropuertos<sup>5</sup>. El Tribunal Supremo de Alemania Federal, en una sentencia del 28/4/67, ha dejado establecido en forma incontrovertible que es posible demandar la reparación del daño causado del “ente instaurador de las autopistas”.

En conferencias internacionales, es materia frecuente el planteamiento acerca de que las autopistas que en lugar de circundar la ciudad, la atraviesan, ahorran tiempo y combustible, pero aumentan la concentración de gases, partículas y ruidos (con el perjuicio consiguiente para la ecología de la ciudad).

## **3. La obra pública. Carácter, planificación y responsabilidad**

Es preciso que en la construcción de la obra pública sean respetadas todas las disposiciones vigentes en la materia, y en el caso de las autopistas que ingresan a la Capital Federal, se deberá respetar la normativa municipal al respecto.

<sup>3</sup> *International Environmental Reporter*, National Affairs, Washington, 1980.

<sup>4</sup> Trib. Sup. RG, 9/1/39, RGZ, 159, p. 129 y siguientes.

<sup>5</sup> Trib. Sup. RG, 18/10/19, RGZ, 97, p. 25.

Existe una responsabilidad originaria correspondiente a la obra pública que importa una autopista, siendo de aplicación, al respecto, lo sentado por la Sala B de la Cámara de Apelaciones en lo Civil<sup>6</sup>.

Tiene vigor un principio repetidamente admitido por nuestro tribunal superior, en el sentido de que los daños que se originen a los vecinos, con motivo de una obra que se realiza para beneficio general, no pueden pesar individualmente sobre los vecinos, sino sobre la integralidad de la colectividad.

a) *Clausura de calles*. La autoridad estatal carece de facultad para cerrar caminos o calles ya existentes, con perjuicio de edificios también preexistentes, debidamente habilitados con anterioridad<sup>7</sup>, temática de sumo interés, en cuanto que a veces la construcción de autopista supone el cierre de calles.

b) *Ocupaciones temporáneas*. Si para la construcción de la autopista se hace uso de espacios de propiedad privada o se debe realizar una ocupación momentánea de un inmueble, aunque sea por razones de seguridad o apuntalamiento de ese mismo inmueble, debe pagarse una indemnización<sup>8</sup>. La ocupación temporánea normal, se indemniza (art. 62, ley 21.499)<sup>9</sup>.

c) *Transcurso de la obra*. Durante el transcurso de la obra, han de tomarse todas las precauciones para no crear incomodidades innecesarias a los vecinos. Así, no es posible disponer la modificación de las líneas de edificación sin la previa indemnización<sup>10</sup>. Tampoco se puede derribar obras existentes, sin previo juicio de expropiación y si se hace apertura de otras calles, o de comunicaciones con la autopista, también ha de indemnizarse, según emerge de la doctrina sentada por la Corte Suprema<sup>11</sup>.

d) *Vialidad*. La autopista es también una calle, muy característica, pero calle al fin, de manera que cuanto hemos visto con referencia a deberes y responsabilidades estatales respecto de estas vías de comunicación, es aplicable al caso que ahora analizamos, también en lo que hace a las exigencias de acatamiento de las líneas municipales respectivas, y con la aclaración de que es motivo de indemnización todo cambio de alineación edilicia respecto de edificaciones ya existentes, cuyos planos fueron oportunamente aprobados por la autoridad comunal (doctrina de la Corte Suprema<sup>12</sup>).

e) *Sobreelevaciones*. La autopista, con respecto a la edificación cuya altura sobrepasa, viene a comportarse de manera similar a un puente y, por ende, la autoridad que hace la obra responde ante los propietarios vecinos por la desvalorización que un “encajonamiento” produzca, en relación con los inmuebles linderos (aplicación de la tesis de la Cámara Civil<sup>13</sup>). En sentido similar, podría extraerse igual conclusión de la doctrina sentada por la Corte Suprema<sup>14</sup>.

---

<sup>6</sup> CNCiv, Sala B, 6/9/79, ED, 87-393, y RepLL, 1980-725, sum. 234; en igual sentido, CSJN, 20/4/78, ED, 79-397.

<sup>7</sup> CSJN, Fallos, 53:116, reconociendo acción por interdicto para oponerse a esa actividad.

<sup>8</sup> CCivCom Paraná, Sala I, 18/6/79, SupLL, 1979-514.

<sup>9</sup> Rocca, *Expropiaciones, ocupaciones y retrocesiones*, p. 93.

<sup>10</sup> CCiv1ª Cap, GF, 132-12.

<sup>11</sup> CSJN, 18/4/78, ED, 78-391, y RepLL, 1978-968, sums. 56 a 59.

<sup>12</sup> CSJN, Fallos, 75:67.

<sup>13</sup> CNCiv, Sala A, LL, 1976-C-196.

<sup>14</sup> CSJN, Fallos, 211: 46.

f) *Excavaciones y submuraciones*. El expropiador, la autoridad que emprendió la obra, responde por los daños por grietas, filtraciones, humedades, etc., ocasionados por las excavaciones realizadas, y deben pagar la indemnización respectiva<sup>15</sup>.

Si con motivo de las excavaciones o trabajos realizados para obra pública, se crea una traba en el uso del subsuelo por los vecinos, el que resulte perjudicado, o que por ello no pueda edificar en la medida autorizada en la zona, tiene derecho a indemnización<sup>16</sup>.

Las labores de apuntalamiento, cuando existen excavaciones y hay peligro, constituyen un inexcusable deber municipal<sup>17</sup>.

g) *Alcantarillados, entubamientos*. Comprendemos en este rubro a los pequeños puentecillos por debajo de los cuales pasa el agua, acueductos, sumideros públicos con paso de aguas, y tubos con o sin otras obras por sobre las cuales se pasa y que admiten el paso del agua en sus partes inferiores. En todos estos casos, estas obras importan un “paso” para el hombre o vehículos a nivel superior y un “dejar pasar” para las aguas, por debajo (todas, tomado el vocablo “puente” en sentido lato, vienen a “hacer de puente”).

Al establecerse las sumas correspondientes a la indemnización por expropiación para obra pública, es menester que se compute el valor del subsuelo expropiado, máxime si existen obras o mejoras del expropiado en él<sup>18</sup>.

Hay responsabilidad directa por los daños y perjuicios originados a los vecinos, con motivo de entubamientos defectuosos<sup>19</sup>.

La ley de protección de aguas de Suiza de 1955, modificada en 1971, establece (art. 36, ap. 18) que será responsable de los daños causados todo aquel cuya empresa o cuyas instalaciones, o el desperfecto de ellas, contaminen las aguas.

En los Estados Unidos de América se advierte la tendencia jurisprudencial de admisión de culpa absoluta del municipio respectivo, por accidentes o contaminación derivados de este tipo de obras<sup>20</sup>.

La ley de vías acuáticas de Noruega (*Lov om Vassdragene*, 1940), en sus arts. 108 y 115 establece en forma expresa la responsabilidad civil por los daños ocasionados por los defectos de construcción o de funcionamiento de tuberías, alcantarillado y similares. Se debe considerar como común la contaminación emanada de una rotura del alcantarillado, y también es común el accidente que pueda originarse para los transeúntes por la sola existencia de roturas o baches.

En Brasil, por decr. 73.566 del 25/1/74 que reglamenta la ley 4593 del 29/12/64, sobre irrigación en la jurisdicción de la Superintendencia del Valle de San Francisco, se establecen medidas sobre la conservación del suelo para evitar su degradación<sup>21</sup>. Este mismo criterio ha sido sustentado por el decr. 57.419/65, que reglamenta la apli-

<sup>15</sup> CNCiv, Sala F, 27/11/73, ED, 56-146, tesis aplicable al caso que analizamos.

<sup>16</sup> Cabe al caso, la tesis de la CNCiv, Sala E, 16/9/65, LL, 121-6.

<sup>17</sup> CNCiv, Sala C, LL, 156-897.

<sup>18</sup> CNFedCivCom, Sala II, 14/2/79, ED, 88-500, y RepLL, 1980-1162, sum. 24.

<sup>19</sup> CCiv1ªCap, 27/7/45, LL, 39-371.

<sup>20</sup> “Check v. Condado de Floyd”, F. Supp. 777, DCGa, 1970; “Donaldson v. Ayunt. Bismarck”, 71, ND, 592, 3 NW, 2d, 808, 1942, y otros casos (*International Environmental Reporter*, National Affairs, Washington, 1980).

<sup>21</sup> Limongi França, *Manual práctico das desapropiações*.

cación de la citada ley 4593 para los Estados de Bahía, Sergipe, Minas Gerais, Alagoas, Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte, Ceará, Piauí y Maranhão<sup>22</sup>.

Entre nosotros, la responsabilidad por contaminación y por accidente puede deducirse sin esfuerzo de los principios generales, respecto de las cosas propias y de la culpa o negligencia en la vigilancia del buen orden y funcionamiento de los sistemas respectivos (arg. arts. 1113, parte 2ª, y 1109, Cód. Civil).

#### **4. Acción anticontaminante**

a) *Medidas de seguridad*. En toda obra pública, la autoridad debe tomar el máximo de seguridades a fin de evitar daño por las obras<sup>23</sup>, por lo cual, obviamente, se responde sin dudas por el perjuicio que una falta de precaución ocasione.

b) *Obras anexas*. En esta categoría se encuentran los pasos subterráneos de las autopistas y también las partes inferiores ubicadas debajo de ellos, y que se hallen habilitadas para otras actividades, tales como locales comerciales, oficinas, depósitos, playas de estacionamiento, canchas de tenis, etc., ya sea por locaciones o concesiones. Al respecto es aplicable la jurisprudencia sobre partes de uso común de los subterráneos, que ha establecido que las medidas de seguridad que se empleen deben ser extremadas<sup>24</sup>.

c) *Ornamentación*. Se responde por los daños que causen los accesorios u ornamentaciones de las obras públicas, y en el caso de las autopistas, se responde en la misma forma y por igual razón que en el caso de responsabilidad comunal por daño originado por la caída de árboles en la vía pública<sup>25</sup>.

d) *Habilitación de locales*. La autopista es una obra que involucra riesgo y peligro. Por tal razón, la autoridad ha de tener especial cuidado y peculiar prudencia con las autorizaciones de uso para el ejercicio de actividades lucrativas, que se admiten dentro de la autopista y en las partes inferiores, bajo las obras viales. Estimamos que deben aplicarse las disposiciones para los servicios gastronómicos en las estaciones ferroviarias, subterráneos, etc., por analogía. En cuanto a la tenencia o circulación de animales, rigen las normas de la ordenanza 35.127/79. Si se autorizan espectáculos públicos bajo la autopista, deberá cumplirse con lo dispuesto al respecto en el Digesto Municipal y la ordenanza 10.015/56. En cuanto al paso por la autopista de automóviles de servicio con taxímetro, rige la ordenanza 35.777/80 y sus modificatorias.

#### **5. Consecuencias del libramiento al uso de la autopista**

a) *Agrietamiento de edificios*. Quien realice una obra debe poner especial cuidado en no dañar el subsuelo vecino<sup>26</sup>, ya que si su actividad origina algún perjuicio, deberá repararlo. Si a consecuencia de tales trabajos se produjera una situación de peligro, es deber inexcusable de la autoridad municipal, a través de su organismo competente, la realización de los trabajos de apuntalamiento correspondientes, con la celeridad que el

---

<sup>22</sup> Costa e Silva, Antonio, *Processo de desapropiação e procedimentos de desapropiação consensual*.

<sup>23</sup> CNCiv, Sala F, 17/3/70, LL, 145-383, 28.012-5.

<sup>24</sup> CNCiv, Sala C, LL, 1975-A-442.

<sup>25</sup> Sobre este último supuesto, ver CNCiv, Sala F, 20/12/66, LL, 127-371.

<sup>26</sup> CNCiv, Sala E, 16/9/65, LL, 121-6.

caso requiera<sup>27</sup>. Asimismo, la Suprema Corte de Buenos Aires, en “Demarco SA c/Municipalidad de González Chaves”, ha establecido que si el agrietamiento de edificios linderos deriva de imperfecciones de la obra pública, hay responsabilidad del ente público<sup>28</sup>.

b) *Humedades*. Se responde por las humedades producidas por las autopistas, y es indispensable, para evitar todo tipo de contaminación en la zona que rodea a la obra, que se dé cumplimiento a la ley 20.284 sobre contaminación atmosférica, y demás normas sobre el tema (en el caso de la Ciudad de Buenos Aires, ordenanza 33.291 sobre control de la contaminación ambiental).

c) *Ruidos molestos*. La facultad de disponer el cese de ruidos depende de la intensidad, frecuencia y momento en que éstos se producen<sup>29</sup>. Es claro que en materia de autopistas el ruido puede llegar a ser permanente, y en estos casos, según la intensidad, puede solicitarse, por ejemplo, la disminución de los límites de velocidad. La contaminación ruidosa de las autopistas es indudable, y los propietarios vecinos pueden intentar acciones de indemnización, entre otras cosas porque la permanencia del ruido desvaloriza el inmueble respectivo. En el caso de una persona que resultara atacada de alguna enfermedad con motivo del ruido de la autopista, cuando ella habitara en esa zona con anterioridad, podría pedirse judicialmente, a nuestro criterio, la indemnización<sup>30</sup>.

d) *Emanaciones odoríferas*. En este caso puede demandarse la descontaminación respectiva. En cuanto al almacenamiento de gases, puede también reclamarse la descontaminación, por aplicación de los principios enunciados en un fallo del Superior Tribunal de Entre Ríos<sup>31</sup>.

e) *Vibraciones y trepidaciones*. Por aplicación del criterio que establece que de las trepidaciones y vibraciones responde, en principio, su autor, parecería que fuera preciso demandar a los usuarios de la autopista (tesis discutida hace tiempo en los Estados Unidos de América, y finalmente desechada por unanimidad jurisprudencial). Sin embargo, por aplicación de los principios generales que gobiernan la responsabilidad en la obra pública, sería responsable la autoridad o Estado respectivo, en cuanto no se corrija la forma, velocidad o frecuencia de circulación que origine una trepidación o vibración, que exceda los límites permisibles causando daño a la salud o a los bienes<sup>32</sup>.

f) *Interferencias*. Se ha comprobado que las chispas generadas en los distribuidores de vehículos motorizados en funcionamiento, producen interferencias en las transmisiones que son receptadas por aparatos radiales y televisivos, cosa que sucede en los inmuebles linderos a las autopistas con tránsito intenso.

g) *Luces y vistas*. La Corte Suprema nacional ha admitido el derecho al resarcimiento por la pérdida de vistas, luces o visión panorámica<sup>33</sup>. El mejor momento para solicitar la reparación correspondiente, es en el proceso de expropiación parcial, en el caso de que hubiera este tipo de acto. Fuera de ello o cuando el daño recién se advier-

<sup>27</sup> CNCiv, Sala C, 17/5/74, LL, 156-897.

<sup>28</sup> SCBA, 26/11/68, LL, 135-788.

<sup>29</sup> CNCiv, Sala D, 12/8/74, LL, 1975-A-880, n° 892.

<sup>30</sup> En cuanto a los alcances de la responsabilidad por contaminación sonora, ver C2ªApel Mercedes, 27/4/72, LL, 149-7; CNFed, Sala I CivCom, 13/4/73, LL, 151-546.

<sup>31</sup> ST Entre Ríos, “Jurisprudencia de Entre Ríos”, 1942, p. 778.

<sup>32</sup> Sobre vibraciones y trepidaciones, ver CNCiv, Sala C, 24/2/75, LL, 1975-C-33.

<sup>33</sup> CSJN, 21/2/69, LL, 134-215.

te con posterioridad, cabe la acción por indemnización de daños y perjuicios en proceso aparte. En general, en cualquier obra de autopista hay pérdida de visibilidad (luces, panoramas y vistas) para buen número de los inmuebles circundantes.

h) *Iluminación*. Actualmente se están realizando estudios en los Estados Unidos de América sobre los efectos perjudiciales producidos en seres humanos y animales que moran frente a las autopistas que poseen torres con sistemas de iluminación nocturna permanente. Entre los efectos producidos en las personas pueden señalarse alteraciones psíquicas por disminución del descanso nocturno al reducirse las horas continuas de sueño, cansancio visual, etcétera.

i) *Echado de basura*. La dependencia oficial respectiva responde del echado de basura por parte de sus agentes y de la incorrecta recolección de la basura, conforme a los términos de nuestra jurisprudencia para supuestos de este tipo<sup>34</sup>. La responsabilidad deriva del hecho del dependiente, como regla general. Sin embargo, dicha responsabilidad no puede quedar limitada a esos supuestos, y debe entenderse extendida a los echados de basura desde la autopista hacia los linderos, cuando se provoque daño: desde este punto de vista, la autoridad municipal tiene un deber de control y vigilancia más riguroso que en los casos corrientes, en razón de la especial ubicación alzada de la autopista y del peligro que ésta origina a los vecinos, si el arrojado de cosas desde ella pudiera efectuarse sin control e indiscriminadamente (aplicación arg. art. 902, Cód. Civil).

j) *Intimidación familiar*. La temática se vincula al art. 1071 *bis* del Cód. Civil, agregado por la ley 21.173<sup>35</sup>. La norma incorporada por esta ley no ha tenido, en verdad, la mira puesta en las autopistas, pero rescata a la intimidad como un valor reparable en términos, incluso, económicos, aludiendo a la mortificación en las costumbres o sentimientos y a la perturbación “de cualquier modo” de la intimidad. En una interpretación extensiva, la norma tendría aplicación (aunque más no fuera, analógica –art. 16, Cód. Civil–) para los casos en que la excesiva cercanía de las partes superiores de la vía pública constituida por la autopista, origina imposibilidad de resguardo de la mínima privacidad computable. Es natural que el análisis del grado de privación y factores concurrentes constituye cuestión de hecho, sujeta a prueba, y que debe ser examinada por la justicia, conforme a las reglas del sano criterio.

## 6. Responsabilidad culposa

a) *Defectos de construcción o funcionamiento*. Toda obra pública, cualquiera sea su naturaleza, debe ser controlada por la autoridad competente en su correcta realización y funcionamiento, y ante alguna falla, deterioro o desperfecto es deber de la autoridad adoptar las medidas que correspondan para subsanar los problemas, advirtiendo a los usuarios los inconvenientes en forma inmediata.

El gasto de conservación no puede cobrarse de los vecinos<sup>36</sup>, pero sí puede aplicarse una tasa para usuarios que, por frecuencia, peso, forma o demás características, originen un desgastamiento inusual de la obra respectiva (v.gr., el caso de los caminos y ciertas tasas especiales para los camiones u otros transportes pesados).

<sup>34</sup> CSJN, 23/4/71, LL, 145-402, 28.122-5.

<sup>35</sup> Cuya vigencia integral observa en su oportunidad Rocca, Ival, *La protección jurídica de la intimidad se encuentra en “estado parlamentario”*, LL, 1975-A-1147. También se vincula con la sentencia de la CNCiv, Sala A, 27/4/78, LL, 1978-C-96.

<sup>36</sup> SCBA, 12/3/74, DJBA, 103-218, y RepLL, 1974-826, sum. 10.

La autoridad respectiva responde del mal funcionamiento de los dispositivos<sup>37</sup>.

b) *Ruina y derrumbes*. En caso de ruina o peligro, la autoridad comunal tiene el deber de intervenir<sup>38</sup>; en su caso, demoler<sup>39</sup>, apuntalar<sup>40</sup>, o reparar<sup>41</sup>.

El tema se vincula con las ocupaciones temporáneas (punto 3, b), con el agrietamiento de edificios (punto 5, a), con las vibraciones y trepidaciones (punto 5, e), y con la expropiación irregular (punto 13), a los cuales nos remitimos.

c) *Ineficiente control y vigilancia*. La autoridad debe efectuar un riguroso control del uso de la autopista, a fin de evitar que se haga un goce antifuncional de ella<sup>42</sup>, y dictar cuanta disposición sea necesaria para obtener un disfrute prudente, con la menor perturbación posible en la vecindad respectiva.

Aunque resulte difícil la determinación del punto de inactividad del ente estatal, podría decirse que si ante un problema determinado, nacido de un uso desaprensivo de la autopista y existiendo posibilidades correctoras, la autoridad municipal –según el caso– no adoptara ninguna medida a través del organismo competente, los perjudicados directos podrían iniciar las acciones judiciales correspondientes para que se adopten las medidas correctoras. Ya la jurisprudencia ha establecido la responsabilidad estatal por la actitud descuidada de inspectores<sup>43</sup> y por el incumplimiento del deber de control.

## **7. Acciones judiciales, diligencias administrativas y extrajudiciales**

a) *Demanda de mensura y deslinde*. Se encuentra autorizada como diligencia preliminar por el art. 323, inc. 9°, del Cód. Proc. Civil y Com. de la Nación. Resulta de particular interés dado que por motivo de la construcción de obras públicas –en este caso, autopistas– puede ser necesario rectificar o modificar el trazado de calles o pueden existir diferencias entre el catastro oficial y las medidas del dominio (título o inscripción). Este tipo de demanda, y la realización de la mensura propiamente dicha, no afectan para nada los derechos de dominio o posesión de los inmuebles comprendidos. De todos modos, para un estudio más detallado del tema nos remitimos al punto 8 de este trabajo.

b) *Acción de reivindicación (total o parcial)*. La cuestión se encuentra vinculada con las normas de los arts. 2756 a 2758 y 2761, del Cód. Civil, entre otros. Se intenta contra quien convenga al accionante de acuerdo con la desposesión obrada, o solidariamente contra todos aquellos a los que se considere responsables (arts. 2779, 2794 y concs., Cód. Civil).

En el caso de las autopistas, corresponde reivindicar, por ejemplo, los terrenos que siendo por título de propiedad del reivindicante y habiendo sido ocupados por la expropiadora, sin inclusión de ellos en el proceso expropiatorio y sin pago de indemnización, fueran aplicados a la obra pública de referencia: podría darse el caso de ser

---

<sup>37</sup> Aplicación de la jurisprudencia de la CSJN, 7/2/80, LL, 1980-C-229; CFed La Plata, Sala II, 25/8/64, LL, 115-746; CNCiv, Sala D, 9/6/77, LL, 1978-A-185.

<sup>38</sup> CNCiv, Sala F, 20/7/71, LL, 146-664.

<sup>39</sup> CNCiv, Sala C, 24/9/70, LL, 142-615.

<sup>40</sup> CNCiv, Sala C, 21/12/71, LL, 147-716.

<sup>41</sup> CNPaz, Sala IV, 21/8/63, LL, 114-578.

<sup>42</sup> CNEspecial, 12/4/56, LL, 83-328.

<sup>43</sup> CNCiv, Sala E, 26/5/72, LL, 148-464.

necesaria una previa demanda de reivindicación, y una posterior expropiación inversa. No obstante, las cuestiones pueden dilucidarse en un solo proceso, si existe conformidad al respecto de los interesados.

Puede darse el caso de una expropiación parcial, porque la expropiadora desconozca el dominio del expropiado sobre parcelas sobrantes aplicadas a la obra. En ese caso, respecto de las parcelas sobre las que se hubiera perdido la posesión cabe la reivindicación parcial.

c) *Reclamo administrativo*. En algunos casos, como en los supuestos de solicitud de indemnización por ocupación temporánea de la propiedad privada, resulta inexcusable la formulación del reclamo administrativo previo. Lo mismo pasa en demandas contra la Nación, excepto en el caso de las medidas cautelares y de urgencia. Cuando se trata de acciones por reparación del daño causado en las autopistas por actos u omisiones ilícitas de funcionarios estatales, la jurisprudencia ha estimado que no es obligatorio el previo reclamo administrativo, entre otras cosas, por la dificultad que tendría el Estado nacional para hacerse responsable de los actos ilícitos de sus dependientes, sin sentencia judicial previa que declare la ilicitud del acto.

d) *Intimaciones extrajudiciales*. El propietario de un inmueble que se considere perjudicado o en peligro de serlo, deberá intimar extrajudicialmente al responsable mediante comunicación fehaciente, como la carta documental, el telegrama colacionado, etc., teniendo especial cuidado de hacer constar como mínimo lo siguiente: individualización de todas las circunstancias del caso dado; certeza de los hechos; fijación de un punto de partida para una eventual reparación fáctica o económica, con actualización e intereses; determinación lo más exacta posible de los reclamos.

e) *Reserva de responsabilidad*. Cuando en la obra pública se origine un riesgo que pueda implicar como agente productor a un inmueble de propiedad privada, que consecuentemente obliga a su dueño a reparar el eventual daño que pudiera causar, cabe la promoción de acciones por declaración de exención de responsabilidad, de naturaleza similar a las declarativas.

## **8. Acciones preliminares y cautelares**

a) *Mensura judicial previa*. Pueden requerirse mensuras previas con citación del expropiador o contaminador y linderos o terceros interesados, por ejemplo, cuando resultaren inciertas las medidas o los límites o cuando existen diferencias entre los datos catastrales y los del título. Tales diligencias, en el orden nacional, están autorizadas por los arts. 658 a 675 del Cód. Proc. Civil y Com. de la Nación<sup>44</sup>. Es muy frecuente el caso de diferencias en las medidas, cuando el dominio resulta de actuaciones y sentencia judicial por prescripción adquisitiva<sup>45</sup>. En cuanto a la Dirección Nacional de Catastro y Topografía, es condición necesaria de este tipo de juicios que haya informe técnico de dicha dependencia (arts. 661, inc. 3°, y 673 *in fine*, Cód. Proc. Civil y Com. de la Nación).

b) *Reconocimiento judicial previo de lugares o cosas*. Establece el art. 326, inc. 2°, del Cód. Proc. Civil y Com. de la Nación que puede solicitarse el reconocimiento

---

<sup>44</sup> Rocca - Griffi, *Código Procesal Civil y Comercial de la Nación. Comentado y anotado con doctrina y jurisprudencia*, p. 505 a 510, y también, en cuanto a deslindes, p. 511 y 512.

<sup>45</sup> CNCiv, Sala B, 18/12/63, LL, 114-760. El art. 6° del decr. 10.028/57 –reglamento nacional de mensuras– provee una clasificación de las operaciones de agrimensura.

judicial previo al juicio, cuando se necesita obtener prueba de la existencia de situaciones que pueden variar al momento en que, transcurrido un mayor tiempo, deba penetrarse en la etapa de prueba. En el caso de las autopistas, el reconocimiento judicial previo es conveniente, verbigracia, cuando se ha cuestionado la construcción de una obra determinada y se ha pedido medida cautelar sobre la cesación de dicha obra hasta tanto se resuelva.

c) *Prohibición de innovar y de contratar.* Esta temática, en el orden nacional, está tratada por los arts. 230 y 231 del Cód. Proc. Civil y Com. de la Nación (ver punto 11, Medidas cautelares). La prohibición de contratar es una especie dentro del género de la veda de innovar<sup>46</sup>, y puede darse en el caso de las autopistas, por ejemplo, si se cuestiona la legitimidad de obras determinadas que se encuentran en trámite de adjudicación y se persigue evitar perjuicios mayores a la expropiante y terceros.

d) *Intervención judicial.* Se puede solicitar a fin de que el informante-interventor que el juzgado designe, dé noticia acerca de las actividades que interesan al juicio en trámite o al peticionario que iniciará acción (arts. 222, 224 y 226, entre otros, Cód. Proc. Civil y Com. de la Nación). El art. 226 viene a reglamentar los deberes del interventor, evitando la adopción de medidas que no sean las estrictamente necesarias, a fin de no comprometer la imparcialidad judicial o producir menoscabo a las partes<sup>47</sup>. En muchos casos, en el supuesto de la construcción y funcionamiento de autopistas, esta medida puede suplir a la de reconocimiento judicial, y es preferible cuando se trata no de una observación momentánea, sino regular y continuada.

e) *Cese de molestias. Prioridad en el uso. Reducción o transformación de la actividad.* Dada la naturaleza de la contaminación producida por las autopistas, en ciertas ocasiones, es posible la obtención de una solución intermedia no perjudicial sin interrumpir el uso de la carretera, por ejemplo, reduciendo los límites de velocidad, el peso de los vehículos o sus cargas, disponiendo nuevos tipos de silenciadores o tubos de escape, instalando recolectores o extractores de aire viciado, etcétera. En el orden nacional, el art. 232 del Cód. Proc. Civil y Com. de la Nación permite requerir cualquier tipo de medida para remediar males inminentes, y los jueces cuentan con amplias facultades para disponer diligencias no calificadas expresamente (innominadas), pero idóneas según el caso. Como señala Migliardi, “las medidas cautelares genéricas, innominadas, constituyen un poder cautelar residual, y son aplicables a supuestos de peligro en la demora, y verosimilitud del derecho” invocado<sup>48</sup>.

De sumo interés en el tema resulta lo prevenido por el art. 2618, párrs. 1° y 2°, del Cód. Civil, en los cuales se expresa que el juez puede disponer el cese de las molestias, aunque tiene el deber intrínseco de “contemporizar las exigencias de la producción y el respeto debido al uso regular de la propiedad”, debiendo el magistrado, asimismo, tener en cuenta la prioridad en el uso.

f) *Suspensión preventiva.* Es de interpretar que si el art. 2618 del Cód. Civil permite al juez disponer el cese de las actividades molestas (humo, calor, olores, luminosidades, ruidos, vibraciones, etc.), tiene también el poder “menor”, contenido en la facultad máxima de ordenar el cese, de disponer una suspensión temporaria de la actividad, hasta tanto se dicte la resolución final en la causa, o mientras se realizan dili-

<sup>46</sup> Rocca - Griffi, *Código Procesal Civil y Comercial comentado*, p. 221.

<sup>47</sup> Rocca - Griffi, *Código Procesal Civil y Comercial comentado*, p. 219.

<sup>48</sup> Migliardi, *Código Procesal Civil y Comercial de la Nación comentado*, p. 174, citado por Rocca - Griffi, *Código Procesal Civil y Comercial comentado*, p. 222.

gencias comprobatorias preliminares. La decisión de suspender también puede obtenerse por vía de la solicitud de una medida de no innovar materialmente.

Este aspecto de la suspensión de la obra se encuentra relacionado, en caso de peligro inminente, con lo dispuesto por el art. 623 *bis* del Cód. Proc. Civil y Com. de la Nación, sobre denuncia de daño temido y adopción de medidas de seguridad adecuadas. Esta norma tiene como antecedente remoto la acción de *novi operis mutatione* del derecho romano, que se encontraba legislada en el Código de Justiniano, Libro VIII, Tít. XI, Ley 14-1. A su vez, este tema está vinculado al art. 2499 del Cód. Civil, según el texto de la ley 17.711, que le agregó la facultad de quien tenga temor de que un edificio o una cosa produzca daño a sus bienes, para que denuncie ese hecho al juez y éste adopte las medidas judiciales pertinentes.

## **9. Acciones de reconocimiento de derechos y de declaración**

En el derecho sustancial, al tratar de las obligaciones el art. 718 del Cód. Civil establece que “el reconocimiento de una obligación es la declaración por la cual una persona reconoce [admite] que está sometida a una obligación [deber jurídico] respecto de otra persona”. Este reconocimiento está sujeto a las condiciones y formalidades de los actos jurídicos (art. 719).

El art. 322 del Cód. Procesal determina que la acción declarativa tiende a “obtener una sentencia meramente declarativa, para hacer cesar un estado de incertidumbre sobre la existencia, alcance o modalidades de una relación jurídica, siempre que esa falta de certeza pudiera producir perjuicio o lesión actual al actor y éste no dispusiera de otro medio legal” para dar finiquito a esa situación. Quiere decir que cuando no hay lugar a la acción de amparo, o cuando aún no se ha llegado a la aptitud de reclamar la expropiación irregular, puede no obstante obtenerse una declaración judicial que aclare derechos, por vía de la acción declarativa. Pero para que el remedio se justifique, el daño posible debe ser –en esto no hay duda jurisprudencial– irreparable<sup>49</sup>.

## **10. Acciones de aseguramiento de la decisión judicial**

Supuesto el caso de decisión judicial que ordene la paralización de obras, cuyo cumplimiento sea demorado o, sencillamente, omitido, la parte puede requerir (además de las sanciones administrativas que correspondan, y de las medidas complementarias o sustitutivas), sin perjuicio de su derecho a accionar por la reparación de los daños, la aplicación de sanciones conminatorias, compulsivas y progresivas (art. 37, Cód. Proc. Civil y Com. de la Nación), en favor del beneficiario de la medida incumplida<sup>50</sup>.

## **11. Medidas cautelares**

Si bien nuestras leyes de procedimiento reconocen medidas precautorias específicas (arts. 209, 221, 222, 228, 230, etc.), la parte puede pedir alguna diligencia cautelar especial, conforme la naturaleza del caso dado (art. 195, Cód. Proc. Civil y Com. de la Nación). También lo puede hacer la parte demandada, por vía de sustitución pro-

<sup>49</sup> CFed Paraná, 7/10/80, JA, 1981-I-443, y RepLL, 1981-67, sum. 30, citado por Rocca - Griffi, *Código Procesal Civil y Comercial comentado*, p. 284.

<sup>50</sup> Rocca, *Astreintes*, y Abatti - Dibar, *Las astreintes en el derecho argentino*, ED, 77-877.

puesta, (art. 203) y asimismo el juez puede disponer la cautela que a él mismo le parezca más conveniente, aunque difiera de la solicitada por la parte (art. 204). Según un principio de la Cámara Civil, “las medidas cautelares deben ocasionar el menor daño posible en el patrimonio del sujeto pasivo de tales medidas”<sup>51</sup>.

Conforme, entonces, a las características del derecho esencial que se defienda, será la medida cautelar que se pida: por ejemplo, en una obra nueva impugnada, se requerirá que se notifique a la demandada y a la empresa constructora la paralización de las actividades de la obra cuestionada.

## 12. El daño

a) *Desvalorización del inmueble*. Según enseña la doctrina, y ha invariablemente confirmado la jurisprudencia, el expropiador responde ante el expropiado por la desvalorización causada en la porción restante del inmueble, cuando dicha reducción de valor es motivada por la obra que originó la expropiación, o por las normas urbanísticas consecuencia de ella<sup>52</sup>.

En fallo reciente, la Cámara de Apelaciones en lo Civil y Comercial del departamento judicial de San Martín, provincia de Buenos Aires, integrada por los doctores Lecot, Martínez Sosa y Hurtado, en “Lungo, R. c/Municipalidad de Gral. San Martín s/indemnización por daños y perjuicios”, dispuso un resarcimiento en orden a la desvalía producida en otro inmueble por una obra pública municipal que produjo degradación o deterioro ambiental, que se ve reflejado en el patrimonio del particular afectado por la construcción de un puente sobre vías férreas, destinada al tránsito de vehículos. En su señero voto el doctor Lecot dice que “es jurisprudencia pacífica que los perjuicios causados por obras públicas deben ser indemnizados por el poder público que las ejecuta, dado que el beneficio común que producen, no debe obtenerse a costas del patrimonio de los particulares”, destacando el fallo que el interés común de la obra no impide que opere el deber de reparación del deterioro ambiental, traducido en el patrimonio del vencimiento afectado por la construcción<sup>53</sup>.

Este principio es de aplicación universal, por lo que a modo de referencia podemos tomar el caso de nuestro vecino cercano, Brasil, donde es aplicado en numerosos fallos del Tribunal de Justicia de San Pablo<sup>54</sup>, Tribunal de Justicia de Guanabara<sup>55</sup>, Supremo Tribunal Federal<sup>56</sup>, Tribunal de Alzada Civil de San Pablo<sup>57</sup>, etcétera. Por aquello de que las consecuencias de las obras públicas deben ser soportadas por la colectividad y no por habitantes determinados, si por la construcción de una autopista se produce una desvalía en el inmueble lindero a ella, y dicha desvalorización es imputable a molestias u otros factores provenientes de la obra pública, se responde por in-

---

<sup>51</sup> CNCiv, Sala B, 13/9/79, *RepED*, 13-568, sum. 38, citado por Rocca - Griffi, *Código Procesal Civil y Comercial comentado*, comentario al art. 204, p. 209.

<sup>52</sup> CNCiv, Sala F, 26/3/82, “Ogando y otros c/Municipalidad de la Capital”; CApel Rosario, Sala II, 6/4/45, *LL*, 39-166; CJ La Rioja, 22/11/51, *LL*, 65-321; CNCiv, Sala B, 30/6/60, *LL*, 100-84; CCiv1ªCap, 20/4/44, *JA*, 1944-II-166; Cassagne, *La indemnización de los perjuicios causados por normas urbanísticas que provocan una disminución del valor del inmueble en el juicio por expropiación irregular*, *ED*, 100-146.

<sup>53</sup> CCivCom SMartín, Sala I, 17/3/83, *LL*, 1983-C-498.

<sup>54</sup> “Revista dos Tribunais”, 146/655; “Revista Forense”, 141/283; “Revista de Dereito Administrativo”, 27/201.

<sup>55</sup> “Revista Forense”, 105/310 y 111/142.

<sup>56</sup> “Revista Forense”, 104/493.

<sup>57</sup> “Revista dos Tribunais”, 203/477.

demnización, cuyo monto ha de medirse por la aludida desvalía, que debe ser pagada al propietario perjudicado que efectúe la reclamación respectiva.

Teniendo en cuenta que la Corte Suprema de Justicia de la Nación ha dejado sentado que en las expropiaciones se indemniza también el menor valor locativo<sup>58</sup>, hay que extraer como conclusión que también es indemnizable el menor valor locativo en el supuesto de las autopistas, en cuanto éstas desmerezcan al inmueble vecino y en la medida en que lo hagan. Respecto de este rubro, y teniendo en cuenta que para computar las indemnizaciones de valores locativos, se sopesa la diferencia de los respectivos precios del alquiler<sup>59</sup>, también para determinar el *quantum* de la indemnización, en este caso, hay que atender a dicha diferencia relativa, calculándola por un lapso prudencial, por ejemplo, el del contrato vigente o, a falta de término en éste, el lapso mínimo locativo establecido por el art. 1507 del Cód. Civil en favor del locatario.

b) *Privación de goces*. El principio general es que la instalación y funcionamiento de la autopista no debe desfavorecer o desmerecer el derecho de dominio de los propietarios vecinos. El beneficio de la obra pública es para todos, y el perjuicio no puede ser sólo para algunos. Por tal motivo, toda privación que se origine a los linderos debe ser indemnizada.

c) *Antifuncionalidad*. De acuerdo con lo establecido expresamente en el art. 9° de la ley 21.499, cuando la expropiación afecta la arquitectura del inmueble, su funcionalidad, o si por sus características de hecho importa un desmedro del derecho de propiedad, el dueño del inmueble puede exigir la expropiación del sobrante, por medio del ejercicio de la acción expropiatoria inversa o irregular<sup>60</sup>. Por razones similares, si la construcción de la autopista origina la antifuncionalidad de un inmueble vecino, su propietario puede ejercitar la acción por expropiación inversa.

En la misma concepción que se aplica respecto de los apartados precedentes, es fuerza que los nuevos niveles originados, en cuanto hacen a la ubicación de los inmuebles existentes, en relación con la vía pública y las aceras, no pueden originar perjuicio a los propietarios respectivos y está a cargo del obrante público la satisfacción de los gastos originados, por ejemplo, por reforma obligada de los frentes de los edificios, escalones de acceso que fueren necesarios, reposición al nuevo nivel de la vereda, etcétera<sup>61</sup>.

d) *Privación de comunicaciones*. Se carece, en principio, de facultades para el cierre de calles preexistentes, si resultan perjudicadas o encerradas las edificaciones, que en su momento oportuno contaron con la debida autorización municipal y final de obra. Sin embargo, cuando resulta inexcusable la modificación o cierre de la vía pública, el propietario perjudicado tiene derecho a exigir, por acción de expropiación inversa, el pago de la indemnización total respectiva. En tal supuesto, sería de aplicación en el orden nacional lo dispuesto por el art. 9° de la ley 21.499.

### 13. Expropiación irregular

Esta acción puede iniciarse en dos supuestos diferentes: a) si la expropiación de un inmueble afecta la estructura arquitectónica o la funcionalidad o deteriora el dere-

<sup>58</sup> CSJN, *Fallos*, 211:46.

<sup>59</sup> Rocca, *Contratos y procesos de locación*.

<sup>60</sup> CSJN, "Escalante de Bosch", *Fallos*, 191:424, y LL, 25-208, citado por Rocca, *Expropiaciones, ocupaciones y retrocesiones*, p. 79 y siguientes.

<sup>61</sup> Ver jurisprudencia citada en *Digesto Jurídico*, Derecho patrimonial, t. III, p. 1179 y siguientes.

cho de propiedad sobre otro (la expropiación indirecta se inicia por éste –art. 9º, ley 21.499–), y *b*) cuando se declara de utilidad pública un inmueble y se lo toma sin indemnizar, o se priva al propietario de goces sobre el inmueble sin indemnizarlo, o si se imponen al dueño restricciones o limitaciones que importen una lesión a su derecho de propiedad (art. 51, ley 21.499).

Si se dan tales supuestos en la construcción de la autopista, el propietario perjudicado –obviamente– cuenta con las acciones a que nos referimos, contra el expropiador.

#### **14. Retrocesión**

Si el expropiador no utilizó la totalidad o una parte divisible del bien expropiado para la obra de referencia, corresponde accionar por retrocesión. También corresponde si se hubiera cambiado el destino y cumplido los trámites previos administrativos, exigidos en la parte final del art. 39 de la ley 21.499 (en el orden nacional).

Si el bien expropiado fue aplicado al fin previsto, aunque lo haya sido deficientemente u originando daño general o a terceros, de todas maneras la acción por retrocesión no sería procedente. Ello sin perjuicio de la reclamación sobre el daño que puede intentar cada damnificado (art. 40, ley 21.499).

#### **15. Acciones posesorias e interdictos**

a) *Ejercicio de la acción posesoria.* Estas acciones se inician cuando existe una turbación arbitraria de la posesión o de la tenencia, cualquiera fuera la naturaleza de éstas. Se encuentran vinculadas con lo dispuesto por los arts. 2469, 2487, 2490, 2491 y concs. del Cód. Civil.

Según el caso, pueden intentarse antes o durante el proceso de expropiación inversa.

b) *Interdictos de retener, de recobrar y de obra nueva.* Cabe respecto de los interdictos formular consideraciones similares a las expuestas al tratar las acciones posesorias. Para el interdicto de retener la posesión, ver los arts. 610 a 613 del Cód. Proc. Civil y Com. de la Nación, para el de recobrar, ver los arts. 614 a 618, y para el de obra nueva, ver los arts. 619 y 620.

#### **16. Acción de amparo**

Procede el ejercicio de la acción de amparo (ley 16.986) cuando durante la realización de la obra o durante su uso, la autoridad pública, por acción u omisión, ya sea en forma actual o inminente, pueda lesionar, alterar, restringir o amenazar ilegal o arbitrariamente los bienes, personas, derechos o garantías protegidos por la Constitución.

Pero esta acción no podrá ejercitarse cuando el acto emane del Poder Judicial, cuando existan otros remedios judiciales o administrativos, cuando se comprometa directa o indirectamente la continuidad de la prestación del servicio público o el desenvolvimiento de las actividades esenciales del Estado, o hubiesen pasado más de quince días hábiles a partir de la fecha en que el acto fue ejecutado o debió producirse. Cuando el amparo procede, la sentencia firme, declarativa de la existencia o inexistencia

tencia del acto u omisión oficial lesivos, hace cosa juzgada respecto de la propia acción de amparo, pero deja subsistente el ejercicio de las acciones o recursos que puedan corresponder a las partes, con independencia del amparo (art. 13, ley 16.986).

## 17. Indemnizaciones de daños y perjuicios

De acuerdo con lo reseñado y a la luz del art. 2618 del Cód. Civil, el juez está facultado para disponer la indemnización de los daños (o cesación de las molestias) que ocasionen el humo, calor, olores, luminosidad, ruidos, vibraciones o daños similares, aunque mediare autorización administrativa, lo cual es perfectamente aplicable al caso de las autopistas, ya que se encuentran comprendidas las actividades de cualquier tipo, a diferencia del texto primitivo del Código que se circunscribía a “un establecimiento industrial”. Además, en los alcances de este art. 2618 están comprendidos los inconvenientes causados por el Estado o municipalidad, conforme lo sostienen Garrido y Andorno<sup>62</sup>. A su vez, Josserand sostiene, con relación a la teoría del riesgo creado, que quien crea un riesgo debe, si ese riesgo llega a realizarse, a costa de una tercera persona, reparar los daños causados<sup>63</sup>. Lo justo es que quien crea el riesgo y se beneficia con el riesgo creado, en cuanto percibe las utilidades que le rinde o debiera rendir su propiedad en tales condiciones, sea quien ha de cargar con la reparación de los daños que provoca dicha situación a las propiedades vecinas<sup>64</sup>.

Desde el punto de vista procesal, consideramos que para el resarcimiento de la molestia ordinaria o común correspondería el trámite sumarísimo. No obstante, la mayoría de los juzgados de la Capital Federal, antes de la reforma de la ley 25.488, aplicaban el trámite sumario en este proceso. La determinación del monto de la reparación pecuniaria se encuentra normalmente en el resultado de las pruebas periciales ofrecidas, por lo que es conveniente tener en cuenta la conveniencia de la designación de consultores técnicos (art. 458, Cód. Proc. Civil y Com. de la Nación)<sup>65</sup>.

Si con motivo de la construcción, instalación o funcionamiento de una autopista, se tramitan procesos judiciales en los que se llega a sentencia firme, sin que ésta sea cumplimentada, el titular del derecho reconocido en la sentencia puede iniciar acción para obtener su ejecución (conf. art. 499 y ss., Cód. Proc. Civil y Com. de la Nación). Asimismo, se debe tener en cuenta el art. 666 *bis* del Cód. Civil y el art. 37 del Cód. Proc., que imponen sanciones conminatorias<sup>66</sup>.

Asimismo, se considera el derecho al ambiente salubre como uno de los aspectos propios del derecho a la salud, por lo que toda violación ambiental lesiona de por sí a la persona humana, lo que la habilitará para exigir la consiguiente reparación<sup>67</sup>.

## 18. Conclusiones

Tradicionalmente se ha expresado que carecemos de jurisprudencia sobre la contaminación originada por las autopistas, y que, por ende, no pasa de mera teoría lo

---

<sup>62</sup> Garrido - Andorno, *Reformas al Código Civil*, t. 11, p. 56.

<sup>63</sup> Josserand, *Derecho civil*, t. I, vol. III.

<sup>64</sup> Spota, *La responsabilidad objetiva en el derecho de vecindad*, LL, 39-175.

<sup>65</sup> Ver sobre el tema, Rocca - Griffi, *Código Procesal Civil y Comercial comentado*, p. 356 a 362, y Abatti - Griffi - Rocca (h), *El consultor técnico en el Código Procesal (ley 22.434)*, ED, 96-813.

<sup>66</sup> Rocca, *Astreintes*, y Abatti - Dibar, *Las astreintes en el derecho argentino*, ED, 77-877.

<sup>67</sup> Stiglitz, *Responsabilidad civil por contaminación del medio ambiente*, LL, 1983-A-782.

que pueda sostenerse acerca de la respectiva responsabilidad civil. A nuestro juicio, esta aseveración resulta equivocada puesto que existe jurisprudencia muy nutrida, y es jurídicamente aplicable en tanto que, al implicar la instalación y funcionamiento de las autopistas una obra pública que produce efectos propios, es posible tomar como referencia –sin que para ello se necesite de un esfuerzo especial de interpretación– la jurisprudencia existente sobre cada aspecto o subrubro involucrado por la autopista. Así, la autopista tiene carácter de obra pública; es un pavimento; es un puente; contiene alumbrado y servicios eléctricos; origina y es depósito de basura; es canal de ruidos, acentuados por la velocidad permitida a los automotores que circulan por ella; es fuente de gases, olores y otras emanaciones, vibraciones y trepidaciones; quita vistas y luces; a veces origina humedades y otros tipos de insalubridades a los inmuebles vecinos; es vehículo de polvos y residuos propios y arrojados por los automovilistas; origina una incursión en la intimidad; en síntesis, condensando sus bondades e inconvenientes, favorece la circulación de quienes generalmente son extraños al lugar, pero perjudica el ambiente lugareño, probablemente a los edificios circundantes y concretamente a los residentes permanentes de las zonas por las que la autopista atraviesa.

Por último, debemos tener presente que la garantía del art. 17 de nuestra Constitución nacional se encuentra estrechamente ligada e incluso apuntalada por el derecho a la salud consagrado por el art. 14 *bis* y por el bienestar proclamado por el sabio Preámbulo. Además, recordemos el principio universalmente establecido de que “quien contamina paga”, como lo sostiene Alfredo R. Sívori<sup>68</sup>, ya que conforme lo ha proclamado la Organización Mundial de la Salud y lo establecen las constituciones más avanzadas, el derecho a la salud del ser humano es inalienable<sup>69</sup>.

## Bibliografía

Abatti, Enrique L. - Dibar, Alberto R., *Las astreintes en el derecho argentino*, ED, 77-877.

Abatti, Enrique L. - Dibar, Alberto R. - Rocca (h.), Ival, *1500 Modelos de contratos, cláusulas e instrumentos. Comerciales, civiles, laborales, agrarios*, Bs. As., Abacacia, 1994-2001.

Abatti, Enrique L. - Griffi, Omar E. - Rocca (h.), Ival, *El consultor técnico en el Código Procesal (ley 22.434)*, ED, 96-813.

Agonnesse, *Clefs pour l'écologie*, Paris, Leghers, 1971.

Amaral Mello, *Resumen de ponencias del 5º Congreso Internacional del Aire Puro*, Bs. As., 1980.

Anthrop, *Noice pollution*, New York, 1980.

Berland, *Ecología y ruido*, Bs. As., Marymar, 1973.

Briz, *La responsabilidad civil*, Madrid, Montecorvo, 1970.

Cano, Guillermo J., *Derecho ambiental internacional. Visión sumaria*, LL, 1977-D-867.

---

<sup>68</sup> En el erudito prólogo a la obra de Rocca - Crivellari, *Responsabilidad civil por la contaminación ambiental*.

<sup>69</sup> El ambiente es de la humanidad. El hombre tiene derecho a la vida, privacidad familiar, trabajo, descanso, alimentación y bienes libres de contaminación. El que contamina paga. Principios condensados de la enmienda japonesa (1970), Declaración de Estocolmo (1974), Código Ambiental de Colombia y 5ª Conferencia sobre el Aire Puro, Buenos Aires (1980).

Cassagne, Juan C., *La indemnización de los perjuicios causados por normas urbanísticas que provocan una disminución del valor del inmueble en el juicio de expropiación irregular*, ED, 100-146.

Costa e Silva, Antonio, *Processo de desapropiação e procedimentos de desapropiação consensual*, São Paulo, Sugestões Literárias, 1980.

Crivellari, Carlos, *Medicina fabril*, tesis, Bs. As., Universitaria, 1968.

Emmelin, *Revisión de la ley de protección del medio ambiente*, "Actividades de Suecia", n° 215, Estocolmo, Svenuaka Institutet, 1979.

Garrido, Roque F. - Andorno, Luis M., *Reformas al Código Civil. Ley 17.711 comentada*, Bs. As., Zavalía, 1969.

Grad, *Environmental control priorities, policies, and the law*, Columbia University Press, 1971.

Griffi, Omar, *Locaciones*, Bs. As., Lid, 1976.

Josserand, Louis, *Derecho civil*, Barcelona, Bosch, 1950.

Kaminski, *Psicología ambiental*, Bs. As., Troquel, 1979.

Kauval Tolba, *El hombre y el medio ambiente*, OMS, Salud Mental, junio 1978.

Limongi França, R., *Manual práctico das desapropiações*, São Paulo, Saravia, 1978.

Maiorano, *La expropiación*, Bs. As., Cooperadora de Derecho y Ciencias Sociales, 1978.

Mcknight - Marstrand - Sinclaer, *Environmental pollution control*, Londres, Allen and Unwin, 1974.

Rocca, Ival, *Astreintes*, Bs. As., Grial, 1969.

- *Contratos y procesos de locación (Derecho transitorio y permanente)*, Bs. As., La Ley, 1977.

- *Expropiaciones, ocupaciones y retrocesiones. Claves de la ley 21.499 y su jurisprudencia*, Bs. As., Plus Ultra, 1980.

- *La protección jurídica de la intimidad se encuentra en "estado parlamentario"*, LL, 1975-A-1147.

- *Nuevo derecho de las locaciones urbanas. (Explicación, comentario y soluciones de la nueva legislación)*, prólogo de Roberto C. Dufrechou, Bs. As., Bias Editora, 1976.

- *Reforma del Código Civil. Ley 23.091. Nueva locación urbana. Comentada y concordada*, prólogo de Carlos Molina Portela, Bs. As., Bias Editora, 1985.

Rocca, Ival - Crivellari, Ángel, *Responsabilidad civil por la contaminación ambiental*, Prólogos de Alfredo R. Sívori y Julio O. Olivieri, Bs. As., Bias Editora, 1983.

Rocca, Ival - Griffi, Omar E., *Código Procesal Civil y Comercial de la Nación. Comentado y anotado con doctrina y jurisprudencia*, Bs. As., Plus Ultra, 1981.

Rocca, Ival - Griffi, Omar E. - Garrido, Roque F. - Rocca (h.), Ival - Abatti, Enrique L., *Boleto de compraventa horizontal*, Bs. As., Bias Editora, 1982.

Spota, Alberto G., *La responsabilidad objetiva en el derecho de vecindad*, LL, 39-175.

Stiglitz, Gabriel A., *Responsabilidad civil por contaminación del medio ambiente, LL*, 1983-A-782.

© Editorial Astrea, 2002. Todos los derechos reservados.

