

El peatón y su comportamiento vial: reglas a tener en cuenta para evaluar su conducta y eventual responsabilidad¹

Para analizar y atribuir las responsabilidades consecuentes en todo accidente de tránsito ocurrido en carreteras (concesionadas o libres de peaje) o arterias urbanas, en el que hayan intervenido un peatón² y un vehículo a motor, debemos necesariamente recurrir en forma preliminar a ciertas pautas o principios (prioridades y presunciones³) de origen legal y/o de creación doctrinaria o pretoriana, los que nos servirán de guía⁴. A saber:

¹ Por el Dr. Martín Diego Pirota. Abogado Especialista en Derecho de Daños (Universidad de Belgrano – Argentina y Universidad de Salamanca – España). Web site del autor: www.martindiegopirola.com.ar – Artículo publicado en www.rubinzalonline.com.ar - RC D 1009/2017.

² “Peón o quien anda a pie, especialmente por calles o caminos”. (Conf. CABANELLAS, Guillermo, Diccionario de Derecho Usual, Sexta edición totalmente corregida y actualizada, Bibliográfica Omeba, Buenos Aires, 1968, pág. 260). Aunque señala Tabasso que con claro fin tutelar, el AECV (Acuerdo Europeo de Circulación Vial – Ginebra – 1 de mayo de 1971) agregó al art. 1 de VIE-S/68 (Convención de Señalización Vial – Organización de las Naciones Unidas – Viena, 8 de setiembre de 1968) correspondiente a definiciones: “*Son asimiladas a los peatones las personas que empujan o tiran un coche de niño, de inválido o enfermo, y todo otro vehículo de pequeña dimensión sin motor, aquellos que se conducen de mano o marchando con un ciclo o ciclomotor y también los inválidos que se desplazan sobre una silla rodante movido por ellos mismos o circulan conducidos al paso*”. (TABASSO, Carlos, *Derecho del Tránsito – Los Principios*, Ed. B de F, Buenos Aires, 1997, pág. 698). De lo que surge que el clásico, limitado y porque no discriminatorio concepto de peatón, se ha ensanchado considerablemente, incluyéndose también a los discapacitados motrices -o de otro tipo, por supuesto-, y por anexión a las personas que cuidan de ellos al momento del accidente. Por lo que dicha ampliación conceptual que debe tenerse en cuenta a la luz del examen de un caso concreto, nos permite incorporar al peatón y demás personas enumeradas dentro de la categoría de usuario vial (independientemente de que en carreteras concesionadas el peatón no pague peaje), con similares derechos y obligaciones que los usuarios que circulan en vehículos de motor. Superada ya la discusión de que en rutas concesionadas para ser considerado usuario, y estar legitimado para reclamar cualquier daño sufrido en dicho ámbito, se debe abonar previamente la tarifa de peaje. A propósito el art. 21 párrafo primero de la Ley de Nacional Tránsito de y Seguridad Vial 24.449/95, define a la estructura vial como: “*Todo obra o dispositivo que se ejecute, instale o esté destinado a surtir efecto en la vía pública, debe ajustarse a las normas básicas de seguridad vial, propendiendo a la diferenciación de vías para cada tipo de tránsito y contemplando la posibilidad de desplazamiento de discapacitados con sillas u otra asistencia ortopédica*”. También el art. 38 –PEATONES Y DISCAPACITADOS- inc. a) 3. de la citada normativa vial indica que, “*las mismas disposiciones se aplican para sillas de lisiados, coches de bebés, y demás vehículos que no ocupen más espacio que el necesario para los peatones, ni superen la velocidad que establece la reglamentación*”. Agregando el art. 38 –PEATONES Y DISCAPACITADOS- del Decreto reglamentario N° 779/95 que: “*Cuando no existiera senda peatonal habilitada exclusivamente para personas con discapacidad se considera tal a la franja imaginaria sobre la calzada, inmediata al cordón, que comunica la rampa con la senda peatonal*”.

³ Comenta Tabasso que por la aplicación de dichos beneficios “*no se excusa incondicionalmente al peatón de sus deberes*, lo cual equivaldría a impulsarlo al suicidio, sino, manteniendo las exigencias a su respecto, *se consagra al extremo al productor del riesgo para que cumpla los suyos, entre los cuales está evitar el siniestro mismo*, porque de ello depende la incolumidad física de aquel. Concebido así, el principio de defensa no obsta a que en el juicio el juez valore la contribución causal que pueda haber hecho el infortunado a su propio infortunio a los efectos de dividir la responsabilidad emergente”. (TABASSO, Carlos, op. cit., pág. 700)

⁴ Los cuales fueron ampliamente desarrollados con jurisprudencia recopilada, seleccionada y comentada al respecto, en la voz *Peatón en ruta o autopista*, en PIROTA, Martín Diego, *Compendio jurisprudencial sobre accidentes de tránsito en carreteras y autopistas*, Ed. Rubinzal-Culzoni, Santa Fe, 2003, págs. 421/454.

1. Regla de prioridad de paso

En zonas urbanas el peatón goza de prioridad de paso respecto del automóvil siempre que cruce lícitamente la calzada por la senda peatonal o en zona peligrosa señalizada como tal y prestando atención⁵ (conf. art. 41 inc. e) ley 24.449)⁶; ocurriendo lo contrario en aquellos lugares alejados de las ciudades y pueblos (rutas, semiautopistas y autopistas), en los que la preferencia corresponde a los automotores (conf. art. 38 inc. b) ley 24.449)⁷.

2. Regla de marcha y cruce de calzada

En zonas urbanas el peatón debe transitar únicamente por la acera o vereda u otros espacios habilitados a ese fin; y en las intersecciones al cruzar la calle debe hacerlo por la

⁵ Precisamente para generar conciencia al cruzar la calle se instaló en Francia el “simulador de impacto”, aparato compuesto por radar, altavoz y cámara, que fotografiaba los rostros de los asustados peatones en el momento del susto, y los proyectaba en una pantalla digital próxima a ellos, es parte de una campaña vial desarrollada por las autoridades de tránsito de París, para procurar reducir el grave problema de los peatones transgresores que devienen en víctimas de tránsito. “No te arriesgues a enfrentar la muerte cara a cara” es el mensaje final: <https://youtu.be/8b2UXYSuHXE>

⁶ CNCrim. y Correc., sala I, 22/02/95, “*Mohamed, Oscar A.*”, JA 1995-III-321.

⁷ Ello se debe a que resulta más frecuente la presencia de peatones en los pueblos y ciudades, en donde por lógica se le exige el conductor un mayor grado de atención; que en las zonas rurales, en las que los peatones no suelen abundar, constituyéndose en obstáculos móviles *cuasi imprevistos* para los automovilistas. Así indican con acierto Trigo Represas y Compagnucci de Caso que la figura del *peatón distraído* (o desatento o desaprensivo) como riesgo propio de la circulación automotriz, rige en los centros urbanos pero no en las zonas rurales (conf. Boletín CNECC, 2º bim. 1987, N° 70; CNCiv., sala F, L. 176.954, 10/09/96; L. 243.395, 27/10/98; L. 263.704, 16-07-99; Boletín CNECC, 2º bim. 1987, N° 91; CNCiv., sala F, L. 73.083, 26/12/91; L. 103.797, 15-02-92; L. 95.892, 18-08-92). Ha dicho la jurisprudencia que: “la experiencia diaria indica que en toda colisión entre automóvil y peatón en carretera, y salvo casos de excepción, ha mediado al menos culpa parcial del peatón víctima, que no respetó la prioridad de paso de los rodados”. (CNCiv., sala B, Octubre de 2003, “*Velásquez, Carmelo Amaranto c. Holmberg, Enrique José s. ds. y ps.*”). Idem CNEsp. Civ. y Com., sala V, 13/03/81, “*Guerreri de Pouton c. Torres*”, Rep. LL XLI-944, sum. 452; *Supreme Court of Tasmania*, Australia, 27/05/03, “*Stafford v. McDonald*”; CNCiv., sala F, 08/10/98, “*Márquez, Andrés y otro c. Volker, Kreft s. ds. y ps.*”; CNCiv., sala A, Octubre de 2005, “*Palmieri, Clara y otro c. García, Ramón Antonio y otros s. ds. y ps.*”; CNCiv., sala A, Febrero de 2006, “*Ramírez, Roque Jacinto c. Kraus, Germán y otro s. ds. y ps.*”; CCC, sala IV, Córdoba, 14/10/08, “*Z., P. A. c. S., J. C. s. ordinario – ds. y ps. – accidente de tránsito – recurso de apelación*”, www.microjuris.com – Sección Jurisprudencia Provincial, cita: MJ-JU-M-40237-AR | MJJ40237 | MJJ40237; CNCiv., sala H, 23/11/09, “*P., E. R. y otro c. B., J. H. y otro s. ds. y ps.*”; CCC, sala III, Jujuy, 09/11/10, “*A., A. B. E. c. C., E. y S., I. G. s. ds. y ps.*”, IJ-XLII-393; CCC, Minas, Paz y Tributaria, Mendoza, 11/04/11, “*Marconi, Atilio Mateo y otros c. Ariza Barrera, Martín Guillermo p. ds. y ps.*”; CNCiv., sala J, 17/11/11, “*Cano, Juan de la Cruz y otro c. Fleiss, Rolando y otros s. ds. y ps.*”; CNCiv., sala F, 12/05/11, “*Pablichenco, Patricia Emilia c. Autopistas Urbanas S.A. s. ds. y ps.*”; CNCiv., sala L, 16/11/11, “*F., G. F. c. P., G. O. s. ds. y ps.*”, IJ-LI-996; CNCiv., sala H, 08/09/09, “*M., J. C. y otro c. López, Guillermo Daniel y otros s. ds. y ps.*” y “*O., J. A. y otro c. López, Guillermo Daniel y otros s. ds. y ps.*”.

senda peatonal⁸. Excepcionalmente, puede transitar por la calzada (ver art. 38 inc. a) ley 24.449). Mientras que en zonas rurales⁹, debe caminar “*por sendas o lugares lo más alejado posible de la calzada. Cuando los mismos no existan, transitará por la banquina en sentido contrario al tránsito del carril adyacente*¹⁰. Durante la noche portará brazaletes u otros elementos retrorreflectivos para facilitar su detección¹¹. El cruce de la calzada se hará en forma perpendicular a la misma, respetando la prioridad de los vehículos. En zonas urbanas y rurales si existen cruces a distinto nivel con senda para peatones, su uso es obligatorio para atravesar la calzada” (conf. art. 38 incs. b) y c) ley 24.449).

Pero ocurre que en los atropellos a peatones en vías concesionadas, los sentenciantes dejando de lado la premisa básica de la responsabilidad compartida entre conductor embistente y peatón embestido y precisamente saliéndose del clásico análisis de la relación causal entre ambos, resolvieron -en algunos hechos- no enrostrar culpa al conductor que colisiona al peatón, y echándose mano del mismo razonamiento utilizado para imputar responsabilidad al concesionario en los casos de colisiones con animales sueltos, le atribuyeron carga resarcitoria concurrente a éste último¹².

3. Regla de prohibición de circulación

⁸ Así, el art. 5 inc. t) ley N° 24.449 define a la senda peatonal como: “*el sector de la calzada destinado al cruce de ella por peatones y demás usuarios de la acera. Si no está delimitada es la prolongación longitudinal de ésta*”.

⁹ Sólo en carreteras de doble mano o vía de circulación (una de ida y otra de vuelta), ya que el art. 46 inc. b) ley 24.449 prohíbe la circulación de peatones por autopistas y semiautopistas.

¹⁰ Por eso de que en materia vial es importante el principio bidireccional de “ver y ser vistos”.

¹¹ SCBA, 04/06/03, “*Tomazo, Antonio Cruz y otra c. Brallard, Roberto Osvaldo y otros s. ds. y ps.*”.

¹² CNCiv., sala L, 05/11/09, “*Di Michele, Javier Andrés c. Autopistas Urbanas S.A. s. ds. y ps.*” (70% de responsabilidad al concesionario y 30% al peatón que cruzó la autopista cargando un poste); CNCiv., sala F, 12/05/11, “*Pablichenco, Patricia Emilia c. Autopistas Urbanas S.A. s. ds. y ps.*” (40% de responsabilidad al concesionario por alambrado roto y 60% al peatón); CNCiv., sala A, Octubre de 2005, “*Palmieri, Clara y otro c. García, Ramón Antonio y otros s. ds. y ps.*” (20% de responsabilidad al concesionario, 30% al conductor embistente y 50% restante al peatón); CSJ Costa Rica, sala I, 2005, sentencia N° 584 de las 10,40 h. del 11 de agosto (se imputó responsabilidad concurrente al peatón que cruzó la autopista en estado de ebriedad y al Estado por falta de construcción de un puente peatonal); CSJ Costa Rica, sala I, 2007, sentencia N° 74 de las 10,15 h. del 2 de febrero (se imputó responsabilidad al Estado por el deficitario estado del paso peatonal de puente que cruza un río); CSJ Costa Rica, sala I, 2011, sentencia N° 1.084 de las 08,35 h. del 8 de setiembre (se imputó responsabilidad concurrente al conductor embistente del peatón que cruzó la autopista y al Estado por falta de construcción de un puente peatonal). Aunque se liberó de responsabilidad al concesionario por culpa del tercero (automovilista) en: CNCiv, sala E, 08/12/09, “*Fernández, Graciela Noemí y otros c. Transsol S.A. y otros*”, La Ley Online, AR/JUR/61188/2009; CNCiv., sala J, 17/11/11, “*Cano, Juan de la Cruz y otro c. Fleiss, Rolando y otros s. ds. y ps.*” (80% de responsabilidad al conductor y 20% al peatón).

En autopistas¹³ y semiautopistas¹⁴ no pueden circular peatones¹⁵, conforme lo dispone el art. 46 inc. b) y parte final, ley 24.449; estando obligado el peatón que desea atravesar la carpeta asfáltica al uso de sendas peatonales que cruzan a distinto nivel la calzada, si éstos existieran, conforme lo exige el art. 38 inc. c) de la ley citada¹⁶.

¹³ Así, el art. 5 inc. b) ley 24.449 define a la autopista como: “una vía multicarril sin cruces a nivel con otra calle o ferrocarril, con calzadas separadas físicamente y con limitación de ingreso directo desde los predios frentistas lindantes”.

¹⁴ Así, el art. 5 inc. s) ley 24.449 define a la semiautopista como: “un camino similar a la autopista pero con cruces a nivel con otra calle o ferrocarril”.

¹⁵ Aunque sin embargo ha resuelto la jurisprudencia en una situación similar, pero esta vez tratándose de un ciclista, al que también le está vedado circular por autopistas y semiautopistas que, “la mecánica del accidente, tal como se infiere a la luz de las reglas de la sana crítica, no puede atribuirse exclusivamente a las apuntadas infracciones reglamentarias en que incurrió C. al desplazarse en bicicleta por la Autopista, pues debe computarse, además, la maniobra que provocó el impacto y, a la postre las lesiones mortales del ciclista. Es decir, ambas circunstancias coadyuvaron a la producción del resultado; tanto la actuación del riesgo propio –el camión en movimiento regido por la norma del art. 1113 segundo párrafo, segunda parte del Cód. Civil-, como el hecho imputable a la víctima que contribuyó concausalmente a dicho resultado. Entiendo que la sentencia apelada debe ser confirmada también en este aspecto”. (CNCiv., sala F, 10/02/03, “Maciel, Elsa Elvira y otros c. Transportes LLMV S.R.L. y otro s. ds. y ps.”). Idem CNCiv., sala J, 05/06/03, “Uran, Adrián Alberto c. CLIBA Ingeniería Urbana S.A. y otro s. ds. y ps.”; CNCiv., sala B, Julio de 2003, “Cadenazzi, Orquídea Ángela c. Ploza, Miguel Lorenzo s. ds. y ps.”, y CNCiv., sala F, 25/02/08, “Sayas, Héctor Rubén c. Giménez, Bacilio y otros s. ds. y ps.” y “Consolidar Aseguradora de Riesgos del Trabajo S.A. c. Giménez, Bacilio s. interrupción de prescripción (art. 3986 C.C.) ordinario”; CCC, sala VIII, Córdoba, 10/05/12, “Niето, Isidro Ramón y otro c. Superior Gobierno de la Provincia de Córdoba s. ordinario – ds. y ps. – accidente de tránsito”; CNCiv., sala A, 22/10/12, “R., M. M. y otros c. Z., M. y otros s. ds. y ps.” y “A., M. E. c. Z., M. y otros s. ds. y ps.”.

¹⁶ SCBA, Ac. 82266, 06/11/02, “Acuña, Pablo y otra c. Hazebrouck, Miguel y otro s. ds. y ps.”, LLBA 2004, N° 1, donde se rechazó la demanda por culpa exclusiva del peatón que en horas de la noche emprendió el cruce de una autopista en un sitio prohibido para dicha acción y sin utilizar el viaducto que a pocos metros se hallaba para esos fines. CNCiv., sala A, 17/05/03, “Sorrenti, Karina Marta y otro c. Palermo, Héctor Alfredo y otros s. ds. y ps.”. En este último fallo el peatón había cruzado una autopista de intenso tránsito vehicular y fue atropellado por el automóvil. Dijo el tribunal que había responsabilidad de ambas partes, otorgando 80% de culpa al peatón y 20% al conductor, atento a que para que la culpa de la víctima (peatón) exima o libere totalmente de responsabilidad al conductor debe haber sido un hecho totalmente imprevisible o previsto pero inevitable, circunstancias éstas que no fueron acreditadas en el caso concreto. Por lo que resumiendo, en carreteras, el peatón está habilitado para transitar únicamente por la banquina contraria al tránsito del carril adyacente de las vías de doble circulación y lo más alejado posible de la calzada. Luego si desea cruzar la vía deberá hacerlo en forma perpendicular a la misma, pero siempre respetando la prioridad o preferencia de los vehículos, exigiéndosele así al peatón suma prudencia y diligencia en su conducta. Ello es una disposición que la prevén todas las legislaciones de tránsito. Mientras que en las autopistas y semiautopistas, donde la velocidad que desarrollan los automóviles es mayor que la que pueden alcanzar en las vías de doble mano, y en donde el tiempo que tiene el peatón para atravesar la cinta asfáltica es escaso o reducido, sobre todo en autopistas con vías multicarriles; está terminantemente prohibido el tránsito de peatones; y en el caso de que una persona pretenda cruzar la calzada deberá necesariamente hacerlo por las sendas peatonales (puentes para peatones) que cruzan a distinto nivel la autovía, si éstos existieran; por lo que en caso de que no existan dichos pasajes peatonales aéreos -situación que por ejemplo no es contemplada por la ley de tránsito-, debemos inferir que el peatón puede hacerlo de la misma forma que le está permitido para las vías de doble circulación, pero esta vez asumiendo un riesgo mucho mayor, por lo que su conducta deberá ser más cuidadosa. Destaca el Profesor Xumini buscando explicación a las decisiones y acciones tomadas por los usuarios que se trasladan de a pie por el espacio vial que: “La ciencia ha constatado que la naturaleza es económica en sus acciones y actividades, formulando el principio de mínima acción, que es coherente con el principio de conservación de la energía (de la capacidad de hacer o causar). El principio de mínima acción se puede enunciar de varios modos según a lo que se vaya

4. Regla *in dubio pro peatón* (en caso de duda hay que estar a favor del peatón)

“El peatón goza del beneficio de la duda y presunciones en su favor, en tanto no incurra en graves violaciones a las reglas del tránsito” (conf. art. 64 ley 24.449)¹⁷. Aclaremos que las presunciones son *iuris tantum*, es decir, que admiten prueba en contrario por parte del conductor, quien podrá deslindar su responsabilidad acreditando la ruptura del nexo causal mediante la prueba del caso fortuito, la culpa de la víctima (peatón) o de un tercero por quien no debe civilmente responder¹⁸.

a aplicar. En el caso del movimiento de traslación de un sistema natural se puede enunciar como sigue: entre todas las trayectorias posibles un sistema natural seguirá la que implique menos tiempo y esfuerzo. Los procesadores del sistema son naturales y su actividad para producir y controlar el movimiento de traslación la rige el principio de mínima acción, y no hay nada que nos permita rebatir que eso es así, cuando tenemos hechos que confirman que el principio de mínima acción rige en nuestro movimiento. Y, a menos que el propósito del viaje sea otro distinto del transporte y distribución de personas y cosas de un lugar a otro, el movimiento de los procesadores estará regido por el principio de mínima acción. Ello explica de causa a efecto y de medio a fin porqué los peatones tienden a cruzar por los mismos lugares con independencia de donde se encuentre el paso de peatones más próximo, que no se ubicó atendiendo al principio de mínima acción que determina los *puntos naturales de paso* por donde cruzarán la mayoría de los peatones siguiendo la trayectoria que implica menos tiempo y menos esfuerzo, a menos que algo material o racional le obligue a hacerlo por otro punto, entre lo racional se encuentran las condiciones de seguridad, comodidad y fluidez que perciba subjetivamente el peatón, si las considera suficientes y beneficiosas cruzará por el punto natural de paso. El principio de mínima acción también explica la tendencia de los peatones a cruzar con el semáforo en rojo cuando no hay tráfico rodado y perciben subjetivamente que existen condiciones para cruzar con seguridad, comodidad y fluidez; el principio de mínima acción a la hora de cruzar en rojo se impone con más facilidad en los niños, jóvenes y ancianos, en los primeros porque aún no tienen desarrollada la percepción del riesgo y consideran absurdo estar esperando a que una luz cambie de color cuando no vienen vehículos, y en los ancianos porque las fuerzas ya no acompañan y también consideran absurdo y un desperdicio del tiempo de su vida, esperar a que la luz cambie de color cuando no viene tráfico rodado. No atender al principio de mínima acción a la hora de diseñar las vías y de ordenar (organizar en el espacio) y regular (organizar en el tiempo) el tráfico de peatones y vehículos, provocará problemas y fenómenos anómalos al vulnerar la pauta de adaptación que impone la naturaleza para la coherencia y la consistencia en el funcionamiento de los sistemas”. (XUMINI, Luis M., *Accidentología y seguridad vial aplicadas*. Teoría básica del sistema de transporte viario y su aplicación práctica, inédito)

¹⁷ También en la legislación italiana el peatón goza de un particular favor “*favor peditis*” (al menos en el momento de verificarse los incidentes viales, art. 2054 del Código Civil) en los cuales hay siempre una presunción de culpa a cargo del conductor del vehículo, lo que permite advertir la diferenciación hecha por el legislador entre las diversas categorías. (BELLOCHI, *V Curso...*, conf. TABASSO, Carlos, op. cit., pág. 697). Sostiene con acierto Peirano Facio que, “el único efecto de esa presunción es el de invertir la carga de la prueba; en tales casos la víctima está amparada por una presunción contra el ofensor, y por ende, se reputará que el hecho ilícito ha sido causado exclusivamente por la acción de éste; si el ofensor a su vez, desea invocar la consecuencia dañosa del hecho de la víctima, deberá probar este hecho con todos sus elementos, prueba que, a su vez, la víctima podrá destruir o contrarrestar mediante nuevas probanzas”. (PEIRANO FACIO, Jorge, *Responsabilidad extracontractual*, Edic. Temis, Bogotá, 1981; pág. 441; conf. TABASSO, Carlos, op. cit., pág. 699)

¹⁸ Aplicó la duda a favor del peatón la CNCiv., sala B, 12/08/04, “*Sosa c. Di Como*”, LL 1005-A-588. También en dos fallos de la sala F del citado tribunal de alzada de similares características fácticas, se distribuyó en partes iguales la responsabilidad del peatón que al cruzar una avenida fuera de la senda peatonal fue embestido por un automovilista que -no obstante tener habilitado el paso por la luz verde del semáforo- circulaba a excesiva velocidad. (CNCiv., sala F, 18/08/92, “*Mercado, Ricardo J. c. Sirera, Pedro*”, LL 1994-B-págs. 276/291, con nota de Jorge Mario Galdós; CNCiv., sala F, 14/03/00, “*Franco de Palomo, Sara c. Balentini, Carlos A. y otro*”, LL 2000-F-311 y ss., con nota de Ricardo Luis Lorenzetti y

5. Regla del favor *debilis o peditis*

El peatón goza de una suerte de *favor debilis*, porque entre otras razones es el que en el tráfico corre mayor peligro; “es quien padece con mayor grado de indefensión un desorden del que también es causante”¹⁹; es paciente del riesgo creado por terceros en una actividad desarrollada en beneficio personal de éstos²⁰. Enseña el autor uruguayo Carlos Tabasso que, “el *Manual del Conductor* del Congreso Nacional de Intendentes del Uruguay advierte al automovilista: ‘Recuerde que a los peatones no se les expide licencia, no tienen exigencias de salud, ni de edad ni de conocimientos. *La responsabilidad del conductor es mayor que la del peatón; el vehículo por su mayor peso, velocidad y capacidad destructiva, puede matar o invalidar*. Toda persona puede ser peatón, cualquiera sea su condición física o psíquica. Sin embargo, todo conductor de vehículos debe poseer un estado físico y mental que le habiliten para dicha tarea”²¹.

Se ha dicho que hay distintos tipos de peatones, ofreciendo cada uno de ellos características y riesgos particulares, en atención a las condiciones personales y situación en que se encuentran frente al automovilista: jóvenes, ancianos²², niños²³, con problemas

Gonzalo Sozzo, op. cit., págs. 53/69. En este último caso el peatón estaba finalizando de cruzar la intersección al momento de ser colisionado). Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), cada año los accidentes de tránsito causan la muerte de aproximadamente 1,3 millones de personas en todo el mundo. Los traumatismos causados por el tránsito son la causa principal de muerte en el grupo de 15 a 29 años de edad. A pesar de que los países de ingresos bajos y medianos tienen menos de la mitad de los vehículos del mundo, se producen en ellos más del 90% de las muertes relacionadas con accidentes de tránsito. Casi la mitad (46%) de las personas que mueren por esta causa en todo el mundo son “usuarios vulnerables de la vía pública”; es decir peatones, ciclistas y motociclistas. En Argentina, más de 1500 peatones mueren cada año. En las zonas urbanas, 3 de cada 10 muertos son peatones.

¹⁹ MOSSET ITURRASPE, Jorge – ROSATTI, Horacio Daniel, *Derecho de Tránsito – Ley 24.449*, Ed. Rubinzal-Culzoni, Santa Fe, 1995, pág. 49; conf. TABASSO, Carlos, op. cit., pág. 695.

²⁰ Conf. TABASSO, Carlos, op. cit., pág. 697. Obviamente esta regla, al igual que la anterior, juega a favor del peatón, siempre y cuando éste cumpla con las obligaciones viales a su cargo, y teniendo en cuenta el contexto de ocurrencia causal del siniestro y las probanzas incorporadas al proceso.

²¹ Agrega el autor de nota que el criterio italiano del *favor peditis*, al que también podríamos llamar *favor debilis*, debido a que cumple la misma función tutelar del peatón, inspira reglamentaciones que, por ejemplo establecen: “*la inobservancia por los peatones a las disposiciones (...) no exime a los conductores de la obligación de poner el cuidado y la atención debidos para evitar accidentes*” (Ordenanza General de Tránsito de la República Oriental del Uruguay – Decreto Departamental N° 19.023 del 27 de diciembre de 1978, art. 60), o: “*Los conductores deberán poner cuidado y atención para evitar accidentes en el caso de peatones que invadan la calzada (...)*” (Reglamento Nacional de Circulación Vial de la República Oriental del Uruguay – Decreto N° 118/84 del 23 de marzo de 1984, art. 4.7). “*Muestre consideración hacia el peatón. Conduzca cuidadosa y lentamente cuando haya peatones en las cercanías, (...)*. Vigile la salida súbita de peatones a la calzada, especialmente entre vehículos estacionados” (Highway Code – Código de la Carretera – Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte – Road Traffic Act 1988, Section 38, art. 63). (Conf. TABASSO, Carlos, op. cit., pág. 697)

²² “El problema de los ancianos en la vía pública deriva de la decadencia vital del sistema psicofísico y de las patologías propias de las edades avanzadas (v.gr. arteriosclerosis, síndrome de Alzheimer y demencia

en la vista, discapacitados físicos y/o psíquicos, personas en estado de ebriedad o bajo el efecto de las drogas²⁴, peatones suicidas²⁵, trabajadores que cumplen tareas sobre la calzada²⁶, concentraciones de personas²⁷.

Habiendo expuesto los principios *ut supra* enumerados, se interpreta que siempre y cuando el peatón cumpla con las exigencias legales²⁸, en principio gozará de los beneficios a su favor, y en consecuencia la responsabilidad será del automovilista²⁹.

senil, disminución visual y auditiva, enfermedades articulares, como reumatismo, escoliosis y artritis que inciden sobre la capacidad ambulatoria determinando una marcha lenta, torpe y vacilante)". (Conf. TABASSO, Carlos, op. cit., pág. 702)

²³ "La gran problemática a su respecto deriva de que su inmadurez psicológica e inexperiencia les llevan a reacciones absolutamente imprevisibles para terceros, convirtiéndoles en un *riesgo para sí mismos*. La intensidad de este riesgo es especialmente alta cuando los infantes se encuentran reunidos en conjunto, por causa de una dinámica grupal...(caso típico de la salida de las escuelas)...Calificables de *cuasi* criminales son las acciones de intentar atravesar un conjunto de niños juntos o dispersos sin reducir la velocidad a paso de hombre, tratar de 'ganarles la mano en el cruce' pasando antes, asustarlos haciendo sonar la bocina o parpadear los faros para que se aparten y cualquier otra que, por las condiciones de marcha, no conceda espacio-tiempo para una maniobra evasiva tan inmediata como eficaz, esto es, que alcance el grado de crítica". (Conf. TABASSO, Carlos, op. cit., págs. 700/701).

²⁴ Pensamos que dichas situaciones generan presunciones *iuris tantum* en contra del peatón que deambula por las calles de las ciudades o carreteras en dicho estado, pudiendo llegar a enervar su responsabilidad exclusiva o concurrente de acuerdo al grado de incidencia causal en el evento dañoso. También hay otras conductas de la persona que transita de a pie que hacen nacer presunciones *iuris tantum* en su contra, como por ejemplo atravesar la calzada corriendo o a carrera rápida en lugares cercanos a la entrada y salida frecuente de vehículos (garajes, cocheras, etc.) o paradas de transporte público de pasajeros; irrumpir súbitamente sobre la vía de circulación; y transitar por la banquina de una carretera muy próximo al borde de la cinta asfáltica o de noche sin estar provisto de vestimenta adecuada (fosforescente) y/o elementos luminosos que adviertan claramente su presencia a los conductores.

²⁵ Casos en que se genera automáticamente la responsabilidad exclusiva y excluyente del peatón en el hecho (conf. arts. 1719 y 1729 C.Civ. y Com., ex. art. 1111 C.Civ.). Aunque también creemos que ciertas y determinadas conductas de peatones son pasibles de ser consideradas como *cuasi* suicidas y/o inductivas al suicidio, como por ejemplo, algunas de las situaciones detalladas en la nota anterior.

²⁶ Como por ejemplo personal policial dedicado a la dirección y control del tránsito; o trabajadores que se encuentran cumpliendo tareas de mantenimiento, remodelación y/o refacción de la carretera y demás instalaciones que forman parte de la misma. Así el art. 59 párrafo tercero de la ley 24.449 establece que: "*Los trabajadores que cumplen tareas sobre la calzada y los funcionarios de aplicación y comprobación deben utilizar vestimenta que los destaque suficientemente por su color de día y por su retroreflectancia por la noche*". Comenta López del Carril que la Corte de Casación francesa "anuló una sentencia en la que se había dispuesto la existencia de 'falta inexcusable' de la víctima, embestida por un automovilista, dado que se trataba de un empleado de la autopista que estaba trabajando al caer la noche en la limpieza de la calzada, portando vestimenta de color amarillo y que, además, había un auto de servicio munido de balizas (girófaros), el que se encontraba a la altura del sitio donde éste trabajaba" (Corte de Casación, Cámara Segunda, Bulletin N° 217. 16 novembre 1988. N° 86-18-329. "*Caisse primaire d'assurance maladie (CPAM) de la Drôme contre M. Macneill et autres*"; conf. LÓPEZ DEL CARRIL, Gonzalo, *Responsabilidad civil en rutas, autopistas y vías de circulación. El rol de los concesionarios viales*, Ed. La Ley, Buenos Aires, 1999, pág. 116).

²⁷ Por motivos diversos (por ej. peregrinaciones o procesiones de fieles o de gauchos que son frecuentes en algunas zonas geográficas de la República Argentina), obligando a todo conductor a disminuir la velocidad como medida preventiva.

²⁸ Resulta ilustrativo, didáctico y orientador enunciar las 13 Reglas Básicas de Seguridad Vial para Peatones elaboradas por el Ing. Raúl Alberto Peniche Mendoza, Líder del proyecto *Networkial-México*: "1.- Personas ancianas, discapacitados y niños, deben andar en la calle acompañada de un adulto, si andan solos, ¡Ayúdales a cruzar la calle!; 2.- Niños de 9 años o menos deben cruzar la calle agarrados de la mano de su

Por el contrario, rápidamente se advierten las situaciones en las que nacerá la culpa³⁰ del peatón por violación de los postulados básicos, perdiendo en consecuencia el peatón víctima del daño las prioridades y presunciones a su favor, por haber asumido en el hecho un riesgo altísimo que supone poner en juego nada menos que su propia vida y también la de terceros (automovilista)³¹, en un ámbito en el que por su estructura el uso es

acompañante, ya que pueden correr de manera intempestiva hacia la calle, porque no saben interpretar el peligro; 3.- Nunca cruce en una curva ni cerca de ella. Tampoco lo haga en zonas donde no pueda ver bien si viene un vehículo. Por muy solitario que sea el camino busque un sitio con visibilidad, PARE, MIRE, ESCUCHE Y CRUCE; 4.- Nunca salga de manera intempestiva de entre dos vehículos estacionados para cruzar la calle, mejor cruce por las esquinas o pasos peatonales; 5.- Al cruzar la calle, camine, no corra, hágalo con precaución, establezca contacto visual con el conductor, cerciórese que lo hayan visto, tenga especial cuidado con taxis, microbuses, camiones o vehículos de carga; 6.- Evite salir a la calle si se encuentra en estado de embriaguez, sus reflejos disminuyen y puede ser atropellado, de ser necesario pida a alguien que lo vaya a buscar; 7.- Transite por banquetas y deténgase antes de cruzar la calle, observe derecha-izquierda-derecha y evite tratar de ganarle el paso a los vehículos, motociclistas y ciclistas, será muy tarde el comprobar que el vehículo es más rápido que usted; 8.- Si tiene que salir a la calle de noche traiga una lámpara, use ropa clara y con reflejante, hágase notar, camine por la izquierda con el tráfico de frente, si van en grupo caminen en fila; 9.- Evite que los niños jueguen en la calle, utilicen los parques o las canchas deportivas; 10.- Evite ser atropellado, nunca se interponga como obstáculo para detener a un vehículo que huye, mejor anote las placas y repórtelo; 11.- Aléjese de los vehículos que hacen maniobra de reversa en los estacionamientos y cocheras, cerciórese que lo hayan visto y haya espacio suficiente para no ser prensado; 12.- Cuando baje del autobús o transporte de pasajeros y haya que cruzar la calle, hágalo rodeándolo hacia la parte de atrás del camión, ya que por el frente puede ser atropellado; 13.- Si hay algún evento, manifestación o choque, manténgase fuera de la carretera y señalice o avise a los demás automovilistas. Nunca cambie una llanta en dirección del arroyo vehicular, puede ser atropellado, consiga un lugar seguro para cambiar el neumático y use chaleco reflejante”.

²⁹ CNCiv., sala A, 11/07/03, “*Iattarelli, Daniel c. Autopistas del Sol y otro s. ds. y ps.*”; SAP de Zaragoza, Secc. 1ª, España, 21/02/05; CNCiv., sala B, Octubre de 2006, “*Figuerola, Jorge Raúl c. Paoloni, Roberto Marcelo s. ds. y ps.*”; CNCiv., sala E, 28/11/07, “*Chevriau, Silvia Zulema y otro c. Grupo Concesionario del Oeste S.A. s. ds. y ps.*”; CApel. CC, sala II, Azul, Buenos Aires, 17/06/14, “*M., S. V. c. Criado, Miguel Á. y Otros s. ds. y ps.*”, II-LXXXII-474.

³⁰ “La jurisprudencia francesa en un fallo interesante, ratificó la entidad de la ‘falta inexcusable’ de un usuario de una autopista, víctima en el hecho dañoso que le provocara la muerte. Se trató de una persona que marchaba caminando en el sentido de circulación de los vehículos por la autovía, más precisamente por el límite de separación entre la vía de circulación de los camiones y la banquina para detenciones de urgencia. Con fundamento en disposiciones del ‘Código de la Ruta’, y tomando particularmente en cuenta que el peatón había sido puesto en aviso respecto del riesgo que corría por un empleado del servicio de mantenimiento de la autopista, se dijo que no podía caracterizarse la falta sino como inexcusable” (Corte de Casación, Cámara Segunda, Bulletin N° 1. 8 janvier 1992. N° 89-18.663. “*Consorts Berrahma contre Compagnie Assicurazioni generali et autres*”; conf. conf. LÓPEZ DEL CARRIL, Gonzalo, op. cit., pág. 116).

³¹ *New South Wales Court of Appeals*, Australia, 05/03/03, “*Roads and Traffic Authority of NSW v. Paul Kenneth Jackson*”; SCBA, 04/06/03, CNCiv., sala F, 17/07/03, “*Cárdenas, Victoria c. Ferreiro, Roberto José y otro s. ds. y ps.*”; CNCiv., sala F, 12/11/03, “*Gauna, María Laura c. Castro, Carlos Alberto y otro s. ds. y ps.*”; CNCiv., sala C, 26/09/00, “*Maro, Claudia Estela y otros c. D’ Alesandro, Néstor Antonio s. ds. y ps. (Accidente de tránsito)*”; CNCiv., sala A, Setiembre de 2005, “*Caballero, María del Carmen c. Sánchez, Alberto y otro s. ds. y ps.*”; CNCiv., sala H, 28/12/06, “*Caffara, Víctor Hermenegildo y otros c. Persello, Christian Danilo y otro s. ds. y ps.*”; CNCiv., sala J, 27/09/07, “*A. D. y otro c. Tapia, Jorge Néstor s. ds. y ps.*”; JNCrim. de Instrucción N° 4, Sec. N° 113, Buenos Aires, 20/02/08, “*Guidobono, Héctor Eduardo*”, causa N° 67.54/07; JGarantías N° 1, Dolores-Buenos Aires, 17/12/04, “*Haddad, Jorge S/ Homicidio culposo*”, causa N° 9.780/03; CNCiv., sala A, Mayo de 2008, “*Araujo, Ángel Ramón c. Alonso, Gustavo César y otros s. ds. y ps.*”; CApel. CC, Sala II, Morón, Buenos Aires, 07/02/95, “*Del Valle Moreno, Albina c. Durán, Ricardo s. ds. y ps.*”; CNCiv., sala L, 20/03/09, “*Gutiérrez Rocha, Dolores c. Luque, Félix*

privativo y exclusivo para vehículos a motor³², y restringido para peatones³³. Aunque de más está decir, que no obstante la acción culposa del peatón que transgrede los principios que goza en su favor, los que son analizados a priori por el juzgador, se deberá evaluar en cada caso concreto³⁴ la contribución causal de dicha acción en el resultado dañoso³⁵.

Ramón y otros s. ds. y ps. (acc. trán. C. les. o muerte)”; SC Mendoza, sala I, 28/07/09, “*Mora, Julia c. Biginay, Nelson y otros*”, Revista de Responsabilidad Civil y Seguros, LL sección Derecho Práctico, Año XII, N° 3, Marzo de 2010, págs. 128/134; CNCiv., sala K, 03/09/10, “*Cáceres, Pedro Leonardo y otros c. Autopistas del Sol S.A. s. ds. y ps.*”, elDial, www.eldial.com.ar – AA658D; CNCiv., sala H, 02/03/11, “*Franco, Sandra Mónica c. Castro, Roberto Oscar y Otros s. ds. y ps.*”, elDial, www.eldial.com.ar – AA6AA6; CNCiv., sala H, 03/02/11, “*Pérez, Ricardo Horacio c. Autopistas Urbanas S.A. (AUSA) s. ds. y ps.*”; CNCiv., sala D, 28/02/11, “*Delgado, Joaquín Roque c. Carman, Eduardo Esteban y otros s. ds. y ps.*”; CNCiv., sala M, 30/08/01, “*Romero de López, Ángela c. Buik, Rok Bok.*”; CNCiv., sala H, 29/11/12, “*Amiano, Néstor Horacio c. García, Carlos Francisco s. ds. y ps.*”; CNCiv., sala B, 28/11/12, “*Souto, Fabio Alberto c. Currao, Ezequiel Alejandro s. ds. y ps.*”.

³² Así como el uso de las aceras y veredas está reservado exclusivamente al uso de peatones. Recordemos que la exposición voluntaria de la víctima a una situación de peligro genérico y abstracto (v.gr. guiar un vehículo o cruzar la calle dentro de las circunstancias normales o propias del tránsito vehicular), no justifica el hecho dañoso ni exime de responsabilidad a menos que, por las circunstancias del caso, ella pueda calificarse como un hecho del damnificado que interrumpe total o parcialmente el nexo causal (conf. art. 1719 C.Civ. y Com.). Acá la exoneración no se produce a nivel de la antijuridicidad, sino de la relación causal, siendo aplicable lo normado por el art. 1729 del C.Civ. y Com. (Por ejemplo, aceptar ser transportado por quien conduce manifiestamente en estado de ebriedad o en la caja descubierta de una camioneta o el peatón que cruza una autopista por la calzada omitiendo el uso del puente peatonal). Esto es la exposición imprudente a un peligro concreto que tiene aptitud para erigirse en causa o concausa adecuada del daño sufrido.

³³ Con fundamento en la jurisprudencia, sostiene Meilij (MEILIJ, Gustavo, *Accidentes de tránsito. Efectos jurídicos*, Ed. Depalma, Buenos Aires, 1991, acápite 168, 169, pág. 78), citado por López del Carril, sobre las obligaciones de quien transita por un camino como peatón: “Otra hipótesis importante que requiere consideración especial es el cruce de rutas o caminos principales por parte de los peatones. En estos casos se deben extremar las precauciones a tenor del medio que va a ser transitado, reservado en forma exclusiva para el tránsito de los automotores... De tal manera, el atravesar una ruta de tránsito permanente, con escasa iluminación, y ante la proximidad de un vehículo que por ella circula, entraña para el peatón una acción de riesgo no exenta de cierta imprudencia, que lo hace cargar con parte de culpa en el evento dañoso (CNCiv., sala D, 06/08/76, LL 1977-A-64. En igual sentido, CCiv. y Com., sala 1ª, San Nicolás, Buenos Aires, 28/07/87, expediente N° 870278, JUBA sumario 0850177); de similar manera que circular a pie por un camino, sobre la mano derecha de la circulación, con igual rumbo al de los vehículos” (CApel. Penal, Santa Fe, 19/05/75, JA 1976-I-792, n° 1, b.). (Conf. LÓPEZ DEL CARRIL, Gonzalo, op. cit., pág. 53). También cita Galdós que “se revocó la sentencia y se rechazó la demanda porque la conducta del peatón rompió el nexo causal entre el hecho y el daño al intentar cruzar la autopista, cerca de la medianoche, en zona oscura y sin iluminación, por un sitio prohibido y sin utilizar el viaducto que se hallaba a pocos metros a esos fines”. (SCBA, Ac. 82266, 06/11/02, “*Acuña, Pablo y otra c. Hazebrouck, Miguel y otro s. ds. y ps.*”, voto del Dr. Negri; conf. GALDÓS, Jorge Mario, *Otra vez sobre la prioridad de paso (y de los peatones) en la Suprema Corte de Buenos Aires*, LLBA 2004, N° 1)

³⁴ Rodeado de las diversas y particulares circunstancias que tiñen cada situación fáctica. Así se deberán tener en cuenta los siguientes factores: iluminación existente en lugar del accidente; importancia y caudal de tránsito de la vía de circulación que atravesaba el peatón; entre otros.

³⁵ Así algunas legislaciones de tránsito establecen que: “*En todo accidente que ocurra por culpa del peatón, éste será responsable de las consecuencias, quedando obligado al resarcimiento de los daños y perjuicios ocasionados*” (conf. Código de Tránsito de la República de Bolivia, art. 77). “*Los peatones son responsables por las infracciones administrativas que se tipifiquen en el reglamento nacional respectivo*” (conf. Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre de la República del Perú, art. 24.5). “*La circulación de peatones en contravención de cualquiera de las reglas de este capítulo se considerará imprudencia por parte del mismo y lo hará responsable de cualquier daño o perjuicio que cause*” (conf. Reglamento de Tránsito Vehicular de la República de Panamá, art. 64).

Pero siempre deberemos tener en cuenta la previsibilidad de los riesgos tanto por parte del conductor como del peatón en el caso concreto, ya que la misma puede variar de un supuesto a otro, de conformidad a las condiciones geográficas del lugar de ocurrencia del impacto (urbano o rural), flujo de tránsito, grados de peligrosidad o siniestralidad conocidos y ponderados, debiendo medirse el deber de previsión exigido al conductor o chofer profesional conforme a los parámetros de corte subjetivo que nos dicta el art. 1725 del C.Civ. y Com. (ex art. 902 C.Civ.) y con ajuste “a las circunstancias de las personas, del tiempo y del lugar” (conf. art. 1724 C.Civ. y Com., ex. art. 512 C.Civ.), siendo notorio que no será igual el tratamiento de la responsabilidad de los partícipes en el siniestro según que el mismo haya sucedido en una autopista urbana, en una ruta interurbana, en una carretera en zona rural o zona desértica, en una calle o avenida urbana, etc. Por lo que de acuerdo a ello, la previsibilidad (respecto al cruce de peatones) reclamada al automovilista será mayor en vías situadas en áreas urbanas e interurbanas y menor la exigencia en autopistas, semiautopistas y vías rápidas de circulación que permiten desarrollar velocidades elevadas y en las que los peatones son de extraña, imprevista o infrecuente aparición. Ocurriendo a la inversa con el peatón, a quien se le exigirá más previsión en éstos últimos caminos que en las arterias de las ciudades y pueblos que por estar más adaptadas (trazadas o diseñadas) para el uso peatonal la presencia frecuente de personas que se trasladan caminando constituye un peligro normal del tránsito viario.

Ahora bien, si circunscribimos nuestro análisis a los casos de daños sufridos por peatones en carreteras, de pronto se nos ocurre que algunas de las ocasiones fácticas que pueden generar la responsabilidad civil de la autoridad con competencia sobre la vía son: cualquier defecto material (verbigracia: roturas, baches, pozos, hundimientos, depresiones, etc.) que presenten las banquetas y/o demás lugares habilitados para el tránsito de peatones³⁶, y que provoque la muerte y/o lesiones del caminante al tomar contacto directo con dichas anomalías³⁷; o lo obliguen a transitar o bien sólo pisar súbitamente la cinta

³⁶ Tal cual como se responsabiliza a la autoridad vial competente por cualquier defecto inherente a la calzada por donde circulan los automotores.

³⁷ En este caso el peatón damnificado y/o sus derecho habientes tienen una acción directa contra la autoridad con facultades sobre la vía, por incumplimiento de la obligación de mantenimiento y/o señalización del camino. (ver nota a las voces *Mantenimiento o conservación del camino – responsabilidad de la autoridad con competencia sobre la vía (Estado, organismo vial descentralizado y/o ente concesionario vial); Señalización vial – finalidad y/o eficacia* y subvoces derivadas, en PIROTA, Martín Diego, *Compendio jurisprudencial sobre accidentes...*, op. cit., págs. 293 y ss. y 623 y ss.). Aunque también se deberá analizar la conducta del automovilista, en el sentido de si disminuyó la velocidad al aproximarse al peatón, o si se percató anticipadamente de la presencia del mismo caminando sobre la banquina antes de su obligada

asfáltica justo al momento en que se produce el paso de un vehículo; falta de advertencia al peatón por parte de la autoridad competente respecto de la prohibición de transitar por autopistas y semiautopistas, y/o los riesgos que importa el peregrinaje por las banquetas de las vías de doble mano (por ej. de noche sin estar provisto de elementos de balizamiento)³⁸; asimismo, en el ámbito de las concesiones viales en la República Argentina³⁹, incumplimiento del concesionario de sus obligaciones de prestación de auxilio médico y/o mecánico en caso de accidente, en nuestro caso, una emergencia médica del peatón⁴⁰, y de prevención de delitos (asaltos a mano armada) cometidos en las autovías, mediante la implementación de mecanismos y/o dispositivos electrónicos de control o personal de vigilancia en lugares en los que por su lejanía de los centros urbanos favorecen la comisión de actos ilícitos en perjuicio de los usuarios viales (conductores o peatones)⁴¹.

Por último, y analizando la prohibición contenida en el art. 46 inc. b) y parte final, ley 24.449, repetimos que tanto el Estado como la empresa concesionaria vial según se trate de una vía libre de peaje o concesionada, como autoridad competente y de aplicación, debe garantizar el cumplimiento de la normativa vial, y en consecuencia prohibir el tránsito de peatones por autopistas y semiautopistas, previniendo de esa forma la posible ocurrencia de accidentes generalmente fatales cuando de peatones se trata.

irrupción sobre el pavimento. Así reseñan Trigo Represas y López Mesa que en un fallo se aclaró que frente al accidente de tránsito sufrido por un peatón que se vio obligado a descender a la calzada en una arteria céntrica de intenso tránsito por la obstrucción total de la vereda, responden en forma concurrente la empresa responsable de la obra –pues con su actividad, aunque lícita, no adoptó en el caso los recaudos de seguridad necesarios- y el tercero que se desplazaba a gran velocidad aun conociendo la existencia de ese obstáculo (CNCiv., sala E, 05/05/00, “Arboyán, Vartuvar c. Transporte Patricios S.R.L.”, DJ 2001-1-848; conf. TRIGO REPRESAS, Félix A. – LÓPEZ MESA, Marcelo J., *Tratado de la Responsabilidad Civil*, T. III, Ed. La Ley, Buenos Aires, 2005, pág. 783).

³⁸ Haciendo cumplir como autoridad de aplicación la normativa establecida en los arts. 46 inc. b) y parte final, y 38 incs. b) y c) ley 24.449 ut supra citados, respectivamente. Además, en el caso de la empresa concesionaria resulta de interés lo dispuesto por los arts. 11 y 21 del Reglamento de Explotación.

³⁹ A propósito hacemos saber que Weingarten y Ghersi se pronuncian por la responsabilidad extracontractual a ultranzas de la empresa concesionaria, en algunos casos con fundamento en la culpa (art. 1724 C.Civ. y Com., ex. art. 1109 C.Civ.) y en otros en el riesgo o vicio (art. 1757 C.Civ. y Com., ex. art. 1113 C.Civ.), por los daños sufridos por peatones en el corredor concesionado. También imponen responsabilidad al Estado por falta de control del cumplimiento de las obligaciones a cargo del ente concesionario. (Ver Capítulo X *Las rutas sometidas a peaje y la reparación de daños a los peatones*, en WEINGARTEN, Celia – GHERSI, Carlos A., *Contrato de peaje – Rutas y autopistas*, Ed. Universidad, Buenos Aires, 2000, págs. 101/108)

⁴⁰ Como por ejemplo contar con ambulancias provistas de todo el instrumental médico necesario. Todo ello de conformidad a lo establecido por los arts. 21 párrafo tercero y 67 de la ley 24.449; y los arts. 27 y 31 del Reglamento de Explotación de las Concesiones Viales.

⁴¹ En relación ver los siguientes trabajos de nuestra autoría: *Inseguridad en carreteras concesionadas por peaje: ¿Quién es el responsable?*, JA sección doctrina, 29/08/01, N° 6261, págs. 32/36, y *Accidentes de tránsito en carreteras concesionadas: evolución de la jurisprudencia argentina desde principios de los años '90 hasta nuestros días (lo que está y lo que vendrá)*, JA 15/04/09, 2009-II, fascículo N° 3, págs. 11/29.

Además, resulta oportuno resaltar que el art. 11 del Reglamento de Explotación para las concesiones viales en la República Argentina, que debe ser cumplido por el ente concesionario, prohíbe la circulación por el camino de peatones, por considerar que los mismos constituyen un riesgo potencial; permitiéndose sólo excepcionalmente su tránsito por banquetas de calzadas y ramas de accesos y aceras de los puentes en casos de emergencia, para solicitar o brindar ayuda (conf. art. 13 inc. a) Reglamento de Explotación)⁴².

Por otra parte, y conforme lo dispuesto por el art. 38 inc. c) ley 24.449, consideramos que la autoridad con competencia sobre la vía debe instalar en la zona del camino los dispositivos, mecanismos y estructuras que contribuyan a la seguridad vial (conf. art. 21 ley 24.449), como son en el caso, las sendas peatonales que como puentes cruzan a distinto nivel la calzada, y que sin duda invitan al usuario peatón a su uso⁴³, evitando los riesgos que importa atravesar una arteria o carretera –sea de doble mano, autopista o semiautopista- de intenso tránsito vehicular por la misma cinta asfáltica por la que desandan a velocidades elevadas -permitidas en dichas autovías- automóviles y demás

⁴² En un caso donde el automóvil guiado por el actor efectuó un vuelco a consecuencia de una maniobra brusca originada por el imprevisto cruce de la autopista por parte de un peatón, el tribunal de alzada se pronunció imputando responsabilidad civil exclusiva y excluyente en el evento al concesionario vial, afirmando que: “Es indudable que la presencia de un peatón que se hallaba cruzando la autopista constituye un obstáculo que pone en riesgo la normal circulación vehicular; obstáculo respecto del cual los demandados no velaron para que no se presentara. Como dice el sentenciante, la Autopista 9 de Julio -Arturo H. Illia- no se trata de una ruta que posea una longitud tal que resulte complicado el debido control, pues estaríamos ante una Autopista con peaje de las más cortas que existen en el país. Sobre el punto, la pericia de autos dictamina que en lugar donde ocurrió el accidente el alambrado olímpico está faltante, existiendo solamente los postes y un alambre superior, aclarando el experto que esta situación ‘demuestra una gran inseguridad respecto al tránsito en la Autopista’. A ello se le agrega el gasoil volcado en el pavimento que provoca la inestabilidad del vehículo; y por eso el perito señala que el accidente pudo ocurrir como se indica en la demanda. En suma, la concesionaria ha faltado a su deber de cuidado del corredor, tanto al facilitar el fácil acceso de peatones a la Autopista -al no colocar al menos un alambrado perimetral- como al no cuidar la misma circulación en el pavimento, lo cual se percibe con el derrame de gasoil sobre la ruta, reconocido por los mismos quejosos. No adoptó los recaudos que hubieren correspondido tendientes a evitar la producción de accidentes; esto es, para asegurar que la carretera se encuentre libre de peligros, habilitando una normal circulación. La circunstancia de que la Autopista en cuestión sea del dominio público del Estado, no importa que el Gobierno de la Ciudad deba responder por los daños que sufran los terceros por las condiciones deficientes de mantenimiento que presenta el referido corredor. Es evidente que en el caso se operó la transferencia de la guarda jurídica de la Autopista a la concesionaria, lo que comporta a mi juicio liberar a la Ciudad de obligaciones por los accidentes producidos. Como bien se sostuvo, exigir al concedente el control de una cosa de cuya guarda jurídica se ha desprendido no resulta razonable (ver CNCiv., sala F, 15/05/92, LL, 1992-D-195)”. (CNCiv., sala B, Noviembre de 2005, “Savarró, Jorge Alfredo y otros c. Ciudad Autónoma de Buenos Aires y otro s. ds. y ps.”, eDial, www.eldial.com.ar – 09/03/06, Año IX, Nº 1992)

⁴³ De más está decir que, si el peatón sufre un accidente al decidir cruzar la vía, no haciendo uso de dicho pasaje peatonal, ninguna responsabilidad se le podrá achacar a la autoridad competente.

rodados a motor, y que recordemos están exclusivamente reservadas al tránsito de automotores⁴⁴.

⁴⁴ La misma obligación pesa sobre toda empresa concesionaria de peaje en la República Argentina, por aplicación del art. 31 del Reglamento de Explotación. Así por ejemplo, la jurisprudencia costarricense decidió atribuir responsabilidad compartida por partes iguales al Estado (Ministerio de Obras Públicas y Transporte) y a la víctima que murió atropellada por un automóvil cuando intentó cruzar una autopista urbana en zona cercana a un centro comercial, en un estado de intoxicación alcohólica aguda. Al Estado se lo hizo responsable objetivamente por su conducta omisiva en la construcción de un puente peatonal para cruzar la autopista. Destaca uno de los considerandos centrales del fallo que: “Debe tenerse presente que la vida en sociedad conlleva la aceptación de diversos peligros, algunos de los cuales pueden ser sorteados más fácilmente que otros, sin que resulte viable que el Estado pueda removerlos todos a efecto de proteger la vida de sus habitantes. Sin embargo, sí está obligado a adoptar oportunamente todas aquellas medidas preventivas necesarias para enfrentar esos peligros inherentes a la vida en sociedad, reduciéndolos al mínimo posible. Específicamente, el tránsito vehicular es una de esas actividades necesarias socialmente pero riesgosas, tanto para los conductores como para los peatones, de ahí que el Estado tiene el deber de regular la circulación de peatones, animales y vehículos por las vías públicas y por las privadas que estén abiertas al público, de manera tal que se pueda garantizar un tránsito terrestre, vehicular y peatonal con el mínimo de peligros para la vida humana, siempre y cuando se respete aquella regulación. Se sabe que el problema de la seguridad vial es multicausal e interdisciplinario, habida cuenta que el riesgo o peligro no depende solamente de la existencia o de la ausencia de medidas de seguridad imputables a la Administración, sino de múltiples factores, tales como la velocidad de circulación, pericia de los conductores, la precaución de los peatones, el estado mecánico de los vehículos que circulan, el estado del tiempo y otros, por lo que resulta imposible exigir del Estado la eliminación de todos y cada uno de los riesgos que se ciernen sobre la existencia y seguridad de las personas en las vías públicas dedicadas al tránsito automotor; no obstante, en el *sub jūdice* se observa una actitud abiertamente negligente de las autoridades recurridas en el cumplimiento de sus competencias, al no haber adoptado oportunamente las medidas mínimas necesarias para evitar el riesgo que representa el tránsito peatonal en las cercanías del Centro Comercial, que, a juicio de este Tribunal Constitucional debieron preverse en el mismo momento en que se autorizó la construcción de ese y otro gran número de establecimientos dedicados a diversos giros comerciales al margen de autopistas de gran tránsito, en los cuales era previsible que se contratarían contingentes de mano de obra y que serían visitados por cantidades de personas que no cuentan con vehículo propio, sin que correlativamente se tomara una previsión básica, como lo es un puente peatonal o cualquier otra medida técnicamente viable, para que las personas pudieran utilizarlas con el fin de atravesar la vía, en la que además se han previsto paradas de autobuses, que obviamente serían utilizadas por personas que por uno u otro motivo transitan a pie por el lugar”. (Corte Suprema de Justicia de Costa Rica, Sala I, 2005, sentencia N° 584 de las 10,40 h del 11 de agosto. Proceso ordinario iniciado por Flor Araya Sandi contra el Estado).