

**NOTA A FALLO:** CApel. CC, sala II, Azul, Buenos Aires, 12/07/19, “*Ledesma, Dante Ariel c. Dietrich, Agustín Héctor y otra s. daños y perjuicios*”.

**Prioridad de paso en intersecciones abiertas: un fallo acertado que consolida la regla de preferencia de la vía de mayor jerarquía (avenida vs. calle)**<sup>1</sup>

**SUMARIO:** I. El fallo en cuestión: cuestiones que resuelve. Su importancia práctica y docencia. Marco referencial - II. Reglas de prioridad y presunciones. Consecuencias jurídicas - III. Evolución jurisprudencial: diferentes posturas – IV. Reflexión final.

**I. El fallo en cuestión: cuestiones que resuelve. Su importancia práctica y docencia. Marco referencial**

La sentencia que nos toca comentar afianza la vigencia de la doctrina legal de la Suprema Corte de Justicia de la Provincia de Buenos Aires sentada en los precedentes “*Salinas*”<sup>2</sup> y “*Cassini*”<sup>3</sup>, acerca de la prioridad de paso del vehículo que circula por una avenida frente al que lo hace por una calle, en aquellas intersecciones o confluencia de arterias urbanas consideradas de distinta jerarquía o importancia y en las que no existe semaforización o señalización vial alguna.

Sabido es que estadísticamente la mayoría de los siniestros viales ocurridos en las ciudades se producen en las bocacalles<sup>4</sup>, en las que se ve con

<sup>1</sup> 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.martindiegopirota.com.ar](http://www.martindiegopirota.com.ar) – Artículo publicado en *Revista del Código Civil y Comercial*, LL sección Comentarios jurisprudenciales, Año VI, Nº 2, Marzo de 2020, págs. 110/121.

<sup>2</sup> SCBA, Ac. 79.618, 08/06/05, “*Salinas, Marcela c. Cao, Jorge s. ds. y ps.*”, Sumario Juba B27896; LLBA 2005-950; LLBA 2005-760, con nota de Federico Tallone; LLBA 2005-1.155, con nota de Jorge M. Galdós y Carlos E. Ribera.

<sup>3</sup> SCBA, Ac. 78.088, 08/06/05, “*Cassini, Ricardo D. c. Di Fabio, Leonardo A. s. ds. y ps.*”, LLBA 2005-950.

<sup>4</sup> En cuanto a su diseño geométrico de las cuadrículas, algunas favorecen las colisiones laterales por no brindar al conductor un buen ángulo de visibilidad y perspectivas de cruce (punto ciego), o bien porque no existe señalización que informe sobre el sentido de circulación de la vía, constituyendo verdaderos *puntos negros, críticos o de conflicto* de las calles, es decir, lugares de alta concentración de siniestros viales en un determinado período de tiempo (punto negro existente), o donde es posible prever (prevención) que puedan ocurrir accidentes en forma

mayor claridad la disputa espaciotemporal de la vía por parte de los conductores de dos rodados que coinciden coetáneamente con la pretensión de ocupar -o en todo caso atravesar- primero, un espacio público común que no admite su uso simultáneo, sino en forma gradual o alternada, lo que supone compartir el espacio vial interactuando de manera responsable con los demás usuarios del tránsito<sup>5</sup>.

Precisamente teniendo en consideración la importancia vital, social y colectiva del tránsito vehicular y sus accidentes<sup>6</sup>, donde se encuentran especialmente comprometidos valores supremos como la vida e integridad física de las personas, es que se requieren reglas claras y comprensibles para todos los usuarios del sistema vial. Ello a través de normas adecuadas y actualizadas<sup>7</sup>; del debido control de su estricto cumplimiento y sanción a los infractores a cargo de la administración estatal; y del dictado de decisiones judiciales señeras que hagan una interpretación integral de la ley, teniendo en cuenta el principio de seguridad vial, la realidad de la circulación vial en nuestras ciudades y las expectativas legítimas de los conductores.

En ese sentido, nobleza obliga destacar que el fallo bajo análisis resulta un fiel exponente de lo *ut supra* mencionado, toda vez que con sólidos y convincentes argumentos de autoridad y un desarrollo sistémico y coherente, se constituye en un digno y legítimo heredero del Máximo Tribunal de Justicia bonaerense, en lo que hace a la continuidad de su pionera y fecunda producción jurisprudencial en materia de conflictos viales<sup>8</sup>.

frecuente y reiterada (punto negro en gestación). Por eso de que en material vial reviste vital importancia tener en cuenta el principio bidireccional de *ver y ser vistos*.

<sup>5</sup> En ese sentido es bueno recordar que el tránsito es una de las expresiones auténticas del comportamiento social, y por tanto reflejo de lo que somos como sociedad. Manejamos como somos, dice el saber popular. Y puntualmente nos parece que en las encrucijadas, en tanto zonas conflictivas, es donde se percibe el grado o nivel de tolerancia vial de los ciudadanos.

<sup>6</sup> La circulación vehicular es un fenómeno complejo que requiere un estudio multidisciplinario más abarcativo y omnicomprensivo de todos los factores que lo integran y condicionan. La misma naturaleza dinámica del tránsito y sus componentes hacen que el legislador no pueda prever y plasmar en la legislación viaria —en tiempo real— todas las cuestiones y circunstancias fácticas que lo rodean, por lo que podemos decir, sin temor a equivocarnos que, en esta materia como en otras ramas del derecho, las leyes marchan detrás de los hechos que tienen que regular.

<sup>7</sup> Puntualmente en el tema que nos convoca se establecen reglas o patrones de conducta que sirven para ordenar el tránsito y fijan prioridades y presunciones de responsabilidad en contra del infractor.

<sup>8</sup> Pensamos que ello obliga a los abogados litigantes a replantear la estrategia, ya sea en la conveniencia o no del planteo de la acción judicial o respecto del planteo de las eximentes de responsabilidad y estimaciones de riesgo judicial y reservas técnicas, esto último para los colegas

Así la decisión judicial de la Alzada confirma lo resuelto por el Juez *a quo* en cuanto a la desestimación de la demanda resarcitoria deducida contra el titular registral y usuario de la motocicleta (Sr. Agustín Héctor Dietrich) -y su aseguradora (Compañía de Seguros La Mercantil Andina S.A.)- que ocasionó lesiones al actor (Sr. Dante Ariel Ledesma) quien guiaba una bicicleta, en virtud de la colisión protagonizada entre ambos móviles en la intersección de la calle Moya y Av. Colón de la ciudad de Olavarría, Provincia de Buenos Aires. Imponiéndose las costas del proceso a la parte actora vencida, por aplicación del principio objetivo de la derrota (conf. art. 68 C.P.C.C.).

Repárese que la calle Moya por la que apareció circulando el ciclista es una arteria común o simple con un solo sentido de circulación, mientras que la Av. Colón, por la que lo hacía el motociclista, es una vía de doble sentido de circulación separados por una dársena de hormigón. Adicionalmente debemos mencionar que teniendo en cuenta el sentido de circulación de las vías y la localización de los daños en los rodados, el vehículo a pedal transitaba por la derecha del rodado a motor, siendo impactado en su lateral trasero izquierdo por el frente de éste último, al momento en que el demandante estaba trasponiendo el primer carril de la avenida.

La sentencia de primera instancia para rechazar la demanda consideró – sobre la base de la doctrina del riesgo creado- configurada la culpa de la víctima, ya que con su conducta desaprensiva e imprudente, irrumpió en la avenida proveniente desde una calle perpendicular, interponiéndose en la línea de marcha

que actúan en defensa de las aseguradoras. Recuerda Galdós que “la Corte de Buenos Aires se ha perfilado como uno de los Tribunales Superiores que más tempranamente receptó la teoría del riesgo creado delineando su contenido detenida y exhaustivamente, y así fijarse dos pilares básicos: \* se descarta el intento de calificar el riesgo de la cosa (o las cosas según su diferente grado de peligrosidad), por lo que se desecha la existencia ontológica de cosas intrínseca, normal o habitualmente riesgosas o peligrosas; y \* se propicia una tesis que atiende a una tipificación *ex post* –y no *ex ante*- del hecho lesivo, al enfatizar que debe determinarse, en cada caso, si el daño provino –o no- del riesgo de la cosa” (GALDÓS, Jorge Mario, *El riesgo creado en los accidentes de automotores. Aproximaciones a la jurisprudencia de la Suprema Corte de Buenos Aires*, Accidentes de tránsito – II, Revista Derecho de Daños, Ed. Rubinzal-Culzoni, 1998, pág. 202). También nosotros recordamos que en la causa “*Bissio de Vigil, Nancy c. Covisur S.A.*” (sentencia del 22/04/09), por unanimidad la Corte bonaerense aplicó la doctrina judicial del fallo “*Castro c. Camino del Atlántico*” (sentencia del 22/12/08) y confirmó el decisorio recurrido que tenía por responsable a la concesionaria de la ruta por peaje por el accidente ocasionado por la presencia de un animal suelto en la carretera, considerando que el vínculo entre el concesionario y el usuario de una ruta concesionada es contractual de derecho privado y constituye una típica

del demandado, sin cerciorarse previamente sobre la ausencia de obstáculos que le impidiesen concluir exitosamente la maniobra (conf. arts. 1729, 1757, 1758, 1769 y concordantes C.Civ. y Com., ex. 1113 2do. párr., 1111 y concordantes C.Civ.; 39 inc. b) y 64 ley 24.449<sup>9</sup>)<sup>10</sup>.

El fallo destaca que en las ciudades del interior de la Provincia de Buenos Aires, la experiencia demuestra que la mayoría de los ciudadanos actúa con el convencimiento de que la prioridad recae en quien circula por una avenida por ser de mayores dimensiones, generalmente de doble mano, de tránsito más intenso y más rápido, por lo que tiene primacía la creencia social de que quien debe frenar antes de acometer un cruce es quien accede desde una calle perpendicular o transversal de mano única y de menores dimensiones (conf. arts. 1, 2, 3, 7 y concordantes C.Civ. y Com.)<sup>11</sup>.

En virtud de ello consideró que el accionante (ciclista) debió extremar la medida de prevención y cuidado -aprovechando la amplísima visibilidad que le presenta la avenida- y sólo acometer el cruce cuando su ingreso no importara obstrucción ni alteración de la fluidez vehicular ni representara peligro para terceros, sobre todo teniendo en cuenta que debió haber advertido que la conformación geométrica y constructiva, densidad y velocidad media del flujo de tránsito de la Av. Colón por la que rodaba el accionado (motociclista), constituyen signos objetivos de su mayor importancia, jerarquía o categoría vial (conf. arts. 39 inc. b), 50 y 64 ley 24.449).

A contrario *sensu* –y es la sensación que seguramente experimentó el motorista- todo conductor que circula por una avenida, favorecido por la amplitud del espacio y del campo visual, actúa con la expectativa legítima y bajo la creencia o convicción de que los demás usuarios que lo hacen por calles de una sola mano, le cederán el paso<sup>12</sup>.

relación de consumo que hace nacer una obligación objetiva de seguridad de resultado a cargo del concesionario. (RCyS, Agosto de 2009, págs. 1133 y ss.)

<sup>9</sup> B.O. 10/02/95. Sancionada el 23/12/94. Promulgada parcialmente el 06/02/95.

<sup>10</sup> Considerando que la grave infracción de tránsito cometida por el actor (conf. art. 77 inc. b.1 ley 24.449) tuvo incidencia causal en el resultado dañoso, por lo que se configura así la eximente de culpa de la víctima.

<sup>11</sup> Dicha lectura puede ser replicada en el resto de las ciudades argentinas.

<sup>12</sup> Claro que luego podemos discutir o repensar si esa confianza es lo suficientemente madura y si los otros sujetos cumplen con los deberes a su cargo al momento de moverse por el espacio vial. Ya había dicho la jurisprudencia que "*el desenvolvimiento regular del tránsito*

En suma la Cámara resolvió en el *sub lite*, priorizando el principio de funcionalidad de la vía y a fin de asegurar la fluidez o comodidad de la circulación viaria, dar preferencia en el paso de la intersección al vehículo que circulaba por la avenida frente al que lo hacía por una calle por la derecha, dando así preeminencia a la aplicación de la regla de la prioridad de paso de la vía de mayor jerarquía o importancia física o técnico vial (excepción a la regla general) por sobre la prioridad de paso legal del que aparece circulando por la derecha (conf. art. 41 1er. párr. ley 24.449), no importando cuál de los móviles arribó primero a la confluencia de arterias (regla del ingreso prioritario). Relativizando asimismo el carácter absoluto de la regla de la derecha-izquierda; considerando a la avenida dentro de las grandes vías para así lograr su inclusión por vía de analogía a la excepción legal del art. 41 inc. d) ley 24.449.

Asimismo la definición del Tribunal de Alzada tuvo en cuenta la función de interpretación de la ley -y de su finalidad- que tienen los usos, prácticas y buenas costumbres (conf. art. 1 C.Civ. y Com.), que en el campo vial ciudadano apunta a que la circulación sea segura y a la movilidad sostenible.

Según el Diccionario de la Real Academia Española (consultado en [www.rae.es](http://www.rae.es)) la voz avenida en una de sus acepciones hace referencia a una vía ancha, a veces con árboles a los lados.

En cuanto a los ordenamientos legales debemos mencionar que la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial 24.449/95 no prevé una definición, pero sí lo establece la Ordenanza Municipal de Tránsito para la Ciudad de Córdoba 9.981/98 que en su art. 6 la designa como una *“vía pública multicarril, de circulación en zonas urbanas, integrada por las aceras y la calzada, presentando esta última un ancho de más de nueve (9) metros”*. También en su tiempo de vigencia lo indicaba el art. 9 del Código de Tránsito de la Provincia de Buenos Aires (ley 11.430/93 - derogada): *“Vía pública de una zona urbana de más de un carril por mano”*.

*descansa en una relación de confianza entre los automovilistas, mediante la cual la acción de uno depende del convencimiento de que el otro respetará las normas respectivas, y no resulta justo ni razonable que, como contrapartida de la transgresión de cualquiera de ellos, se imponga al otro la obligación de haber evitado las consecuencias dañosas que ocasionó ese obrar imprudente”*. (C2ªCC, sala 2ª, La Plata, 02/09/04, “Damiano, Anibal Alberto y ot. c. Campos, Armando Eduardo y ot.”, Juba sum. B301291)

A su vez la ley 24.449 define a las vías multicarriles en el inc. y) del art. 5 como las que disponen de dos o más carriles por manos, completando en el art. 45 los requisitos que deben seguirse para circular por ellas.

De la interpretación de las distintas definiciones y adaptándola a la realidad y trazado geométrico de las avenidas en nuestras ciudades, podemos decir que la avenida es una vía de circulación urbana; con un ancho de banda de por lo menos el doble de una calle de mano única; con un carril o más por mano; con un solo o dos sentidos de circulación opuestos o contrarios; y con o sin separación física de las manos o sentidos de tránsito, mediante diferentes dispositivos como dársenas, andenes, isletas peatonales, hongos, guardarrail de concreto o de plástico “estilo *New Jersey*”, etc.<sup>13</sup>.

Por último, queremos dejar sentada una advertencia que no es sólo terminológica o semántica, ya que si bien por cuestiones metodológicas que hacen a la mayor comprensión o uso frecuente por parte de los operadores jurídicos, utilizaremos el vocablo “*accidente de tránsito*”, coincidimos con las nuevas tendencias que -desde la óptica de la seguridad vial- consideran impropia o inadecuada dicha expresión, en atención a que “si se puede evitar no es un accidente”, o dicho de otro modo: “todo accidente puede ser evitado”<sup>14</sup>.

Es que el término “*accidente de tránsito*” traduce la impresión de una contingencia que ocurre u ocurrirá inevitablemente y como producto de la fatalidad, casualidad o del destino, conformándonos así con los resultados dañosos y no buscando las causas que los provocan y asimismo las soluciones que los eviten o reduzcan sus consecuencias<sup>15</sup>.

<sup>13</sup> No resultando asimilable estructuralmente a la avenida, una calle de doble sentido de circulación. Aunque encontramos un fallo de los tribunales entrerrianos en el que se reconoce la prioridad de paso del vehículo que transita por una avenida, por sobre el que lo hace por una calle, aunque aparezca por el lado derecho de la intersección; aclarando que la calle de doble mano es equiparable –en la interpretación legal- a la avenida, en lo que hace a la preferencia de paso. (CCC, Concordia, 11/12/93, “*Embon, Raúl c. Barrios, Mario s. ds. y ps.*”)

<sup>14</sup> Prefiriéndose la utilización de los términos siniestro, infortunio o percance. Adviértase que el Código Civil y Comercial utiliza la expresión *daños causados por la circulación de vehículos* (conf. art. 1769).

<sup>15</sup> “Debemos terminar con la equivocada idea que los accidentes de tránsito son inevitables o producto de la casualidad, fatalidad o del destino, y comenzar a llamar a las cosas por su nombre: “*si se puede evitar, no es un accidente*”. Es sabido que una persona frente a lo inevitable se relaja, se resigna, baja la guardia y se encomienda a Dios. Reflexiona con practicidad y acierto el ex Juez

## II. Reglas de prioridad y presunciones. Consecuencias jurídicas

La normativa de tránsito impone deberes de conducta que en el ámbito administrativo implican las presunciones de legitimidad del acto administrativo y de culpabilidad del infractor, pudiendo éste último demostrar su falta de responsabilidad, tanto en el procedimiento administrativo, contravencional o de faltas (conf. arts. 78 y 79 ley 24.449), como en el proceso civil (conf. arts. 1729, 1730, 1731, 1757, 1758 y 1769 C.Civ. y Com.)<sup>16</sup>.

Así el art. 41 1er. párr. de la ley 24.449 establece la prioridad de paso absoluta de todo conductor que aparece circulando por la derecha y la consiguiente obligación del conductor que lo hace por la izquierda de ceder siempre el paso al primero, siempre claro está que se trate de vías de igual jerarquía<sup>17</sup>. Ello consagra el principio general, pero luego tras cartón se enumeran situaciones fácticas que operan como excepciones a la regla<sup>18</sup>.

en lo Civil Bernardo Nespral al decir que: “Y si así fuera (se refiere a si consideramos a los accidentes de tránsito como sucesos eventuales o involuntarios), las víctimas de tales “accidentes” no podrían reclamar la reparación del daño ni ningún otro tipo de indemnización. Porque el caso fortuito y la fuerza mayor son aquellos hechos que no se pueden prever, o que previstos no se pueden evitar. Sin embargo, sabemos que no es así. Los llamados accidentes de tránsito quizás no sean “accidentes”, como genéricamente se los conoce, porque no siempre son consecuencia de un caso fortuito o de fuerza mayor pues muchas veces se pueden prever y evitar” (Bernardo Nespral, *Accidentes de tránsito*, Revista Seguridad Vial N° 110, Edición online, <http://es.calameo.com/accounts/4809?accid=4809>, Buenos Aires, Enero/Febrero/Marzo de 2011, pág. 12). Hoy se prefiere la expresión: “*hecho o siniestro de tránsito*”, por ser la que nos permite tener una visión esperanzadora de la problemática, a través de la búsqueda de soluciones integrales que terminen con la irresponsabilidad (*a mí no me va a pasar...*), impunidad y resignación colectiva (*era su destino...*). Agrega Nespral que “deberíamos darles otra denominación: imprudencias del tránsito, imprudencia vial, mala praxis vial o responsabilidad derivada de daños en la vía pública”. (Conf. PIROTA, Martín D., *Iberoamérica unida por la seguridad vial*, LL Actualidad 23/11/10)

<sup>16</sup> “La responsabilidad civil en materia de accidentes de automotores atiende –con primacía– los deberes y cargas impuestos por el Código de Tránsito, cuya aplicación armoniza con la teoría del riesgo creado (art. 1113 2do. párr. *in fine* C.Civ.)”. (SCBA, Ac. 78.531, “*Echegaray, Fabián N. c. González, Ricardo A. y otro s. ds. y ps.*”),

<sup>17</sup> Dicha prioridad tiene su lógica y razón de ser en que teniendo en cuenta el emplazamiento del volante de mando sobre el lado izquierdo del automóvil, la mayor amplitud visual del conductor la tiene para el lado derecho, que es justamente por donde aparecerá en la esquina correspondiente el vehículo con paso preferente a quien deberá cederle el paso. Dicho de otro modo, el conductor que tiene un mejor espacio o perímetro visual en la intersección, es el que está en mejores condiciones de permitir el paso a aquel que carece de ese natural privilegio. De ello se advierte que la previsibilidad o precaución exigible al conductor impreferente será mayor que la que se le reclama al que goza de la prioridad (conf. arts. 1724 y 1725 C.Civ. y Com., ex arts. 512 y 902 C.Civ., respectivamente).

<sup>18</sup> Tratamos la temática de las intersecciones y las reglas de preferencia y prioridad de paso en nuestro trabajo titulado *Derecho Vial, responsabilidad civil y penal de los sujetos y seguro de*

Nos parece que el art. 41 *ut supra* citado debe ser leído en buena sintonía con el art. 64 del mismo cuerpo legal, del que surge la presunción *iuris tantum* de responsabilidad en el accidente del sujeto que carecía de la prioridad de paso "o cometió una infracción relacionada con la causa del mismo, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponderles a los que, aun respetando las disposiciones, pudiendo haberlo evitado voluntariamente, no lo hicieron"<sup>19</sup>. Agregando que: "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"<sup>20</sup>.

En ese sentido creemos que el carácter absoluto otorgado por la ley a la prioridad de paso: derecha primero que izquierda, demuestra la importancia otorgada por el legislador a la misma como regla coactiva de conducta vial, tanto para el ordenamiento del tránsito vehicular como para la educación vial de los sujetos que en él se mueven.

Debemos recordar que así como no existen derechos absolutos, ya que hasta el derecho a la vida puede ser restringido en situaciones límite catalogadas como no punibles, como son los casos del llamado aborto necesario o terapéutico y el aborto sentimental y eugenésico; tampoco ningún derecho puede ser ejercido abusivamente, debiendo el juez ordenar las medidas necesarias para hacer cesar los efectos de dicho abuso y, si correspondiere, fijar una indemnización (conf. art.

*responsabilidad civil*, en PIROTA, Martín D., *Vías Humanas. Un enfoque multidisciplinario y humano de la seguridad vial*, en coautoría con Juan C. Dextre (Coordinador), Carlos Tabasso, Jorge Bermúdez y Anibal O. García, Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, 2008, págs. 49/51).

<sup>19</sup> Lógicamente que la presunción normativa juega en favor del beneficiario que la invoca siempre que el mismo no haya cometido una infracción previa o concomitante al siniestro, por eso de que "nadie puede alegar su propia torpeza" o que "el derecho no ampara el ejercicio abusivo de los derechos". Es similar a las presunciones *hominis* o judiciales que suponen o sospechan la culpa del conductor que con el frente de su vehículo colisiona a otro en su parte lateral o trasera. Así han dicho los tribunales que: "...hay dos clases de embestidor. El embestidor solamente físico y el que, además de revestir ese carácter, crea la presunción de culpa. El primero resulta de la ubicación de los daños, pero respecto del cual es dable que existan circunstancias de la mecánica del hecho que conduzcan o puedan conducir a la exención de su culpa. El segundo es, además de tropezante físico, un protagonista de un accidente que crea con razonabilidad la presunción de su culpa" (CNEspecial Civil y Com., sala I, 06/08/82, "Raice, Carlos A. c. Bila, Alberto P."). Idem Cám. Apel. Fuero Plena Reconquista, 11/12/87 "Rossi, Ives J. c. Molassi, Darío J.", Zeus, T. 48, R-73 (reseña 11.015); CNCiv., sala E, 06/06/08, "Pavetti, Pánfila Ramona c. Baudracco, Raúl", ED 02/03/09; Cám. Concepción del Uruguay, sala Civ. y Com., 18/02/86, "Zanardi, A. C. c. Grand, a. y/o Droguería Chajari", Zeus, T. 42, R-40 (reseña 7299); CCC Paraná, sala 2ª, 12/06/85, "El Acuerdo Cía. de Seguros S.A. c. Drueta, A.", Zeus, T. 42, R-63 (reseña 7403).



10 C.Civ. y Com., ex art. 1071 C.Civ.). Y por supuesto que la circulación y la prioridad de paso legal no escapan a dicho razonamiento.

A su vez el decreto 779/95 al reglamentar el art. 64 de la ley 24.449 expresa textualmente: "*La relación de la infracción con el accidente debe ser causa o concausa eficiente*"<sup>21</sup>.

No obstante ello, no toda Infracción a la ley de tránsito determina en forma automática la culpa del infractor desde el punto de vista civil, ya que habrá que probar la adecuada relación de causalidad entre la infracción y el daño para que ello ocurra, de lo contrario quedará en una simple infracción administrativa<sup>22</sup>.

Ahora bien, en una primera aproximación se impone recordar que la jurisprudencia dominante se viene pronunciando hace tiempo por el carácter relativo de la prioridad de paso legal, requiriendo para su aplicación que ambos rodados lleguen a la intersección en forma simultánea o casi simultánea y a velocidad reglamentaria, es decir, aquella que le permite al conductor mantener el pleno dominio de su vehículo de conformidad a las circunstancias de tiempo y

<sup>20</sup> A propósito del peatón recomendamos la lectura de nuestro artículo *El peatón y su comportamiento vial: reglas a tener en cuenta para evaluar su conducta y eventual responsabilidad*, en [www.rubinzalonline.com.ar](http://www.rubinzalonline.com.ar) - RC D 1009/2017.

<sup>21</sup> El decreto habla de *causa eficiente*, que es una de las teorías acerca de la relación de causalidad y es a la que recurren los peritos licenciados en criminalística al momento de dictaminar sobre la etiología del accidente, toda vez que siguiendo a J. S. *Baker*, consideran a la causa principal o eficiente, aquella que de entre todas las intervinientes sin la cual el accidente no habría tenido lugar. La causalidad física o material (que nos lleva necesariamente a recurrir a la Accidentología vial como ciencia auxiliar), en lo que hace al análisis de los hechos y su relación con otros hechos antecedentes o consecuentes, determinando cuando un daño fue empíricamente causado por un hecho; para recién luego, y con sólida base fáctica, encontrar la causalidad jurídica o formal (en el sentido de relación de causalidad adecuada que requiere el art. 1726 C.Civ. y Com., ex art. 906 C.Civ., es decir aquellas consecuencias que regularmente acostumbran a suceder según el curso natural y ordinario de las cosas) que se ocupa del estudio de los hechos y su relación con los sujetos que los causaron y determina cuando un daño fue jurídicamente causado por un sujeto a quien se sindicó como responsable penal y/o civil del siniestro, siempre que su conducta sea típica, antijurídica y culpable en sede penal, o se den los cuatros presupuestos que sustentan la responsabilidad civil (antijuridicidad o ilicitud; relación de causalidad; factor de atribución y daño) en el fuero civil. Es que la causalidad es diferente en el mundo de los fenómenos que en el mundo jurídico. Y en ese razonamiento, las ciencias físicas o naturales hacen un análisis más amplio de las causas que originaron un determinado suceso, mientras que la ciencia jurídica –que pertenece al campo de la filosofía– efectúa un estudio más acotado del hecho y sus consecuencias, buscando siempre la adecuación normativa que atrape a ese fenómeno físico de causa-efecto (resultado dañoso).

<sup>22</sup> SCBA, Ac. 25.001, "*Godoy, María E. c. Cabral, Edgardo*", A. y S. 1978-II-121; SCBA, Ac. 31.113, "*Guerrero, Eleuterio c. Rosso, Juan*", DJJ 124-16; SCBA, Ac. 32.409, "*Giménez González, F. c. Bustos, Enrique*", DJJ 120-188; C2ªCC, sala 2ª, La Plata, 09/03/04, LLBA 2004-1252.

lugar (conf. art. 50 ley 24.449) y se encuentra dentro de los límites legales permitidos para la vía de circulación utilizada (conf. arts. 51 y 52 ley 24.449)<sup>23</sup>.

Aclara el decreto 779 en su art. 41 que: "*La prioridad de paso en una encrucijada rige independientemente de quien ingrese primero al mismo*", de lo que se advierte que no está permitido acelerar la marcha para arribar primero, pretendiendo de esa forma ganar la prioridad, ya que de esa forma se incumple con uno de los requisitos exigidos para la aplicación de la regla<sup>24</sup>. Toda vez que

<sup>23</sup> CS, 23/12/97, "*Fernández Kulisek e Hijos S.R.L. c. Buenos Aires, Provincia de*", Fallos: 320:2971; CS, 22/03/77, "*Seguros Generales SPA c. Buenos Aires, Provincia de*", Fallos: 297:210; CS, 24/02/76, "*Insignia Cía. de Seguros S.A. c. Córdoba, Provincia de*", Fallos: 296:106; CNCiv., sala K, 12/05/97, "*Bellandi, Héctor A. c. Bellizan, Marcelo*", LL 30/09/97, págs. 5/6; CNCiv., sala L, 31/03/99, "*Alvarado Martínez, Leonardo c. Sierra, Emilio A.*", LL 1999-D-828, J. Agrup. caso 14.210; CNCiv., sala L, 23/09/96, "*Giuliani, Mario y otro c. Khafif, Isaac y otros*", LL 1998-C-682; CS, 22/12/87, "*Empresa Nacional de Telecomunicaciones c. Provincia de Buenos Aires y otro*", LL 1998-D-296. Aunque en las sentencia de los juzgados civiles y comerciales de las provincias se advierte que la circunstancia que el vehículo que aparece circulando por la derecha lo haga a velocidad inadecuada o en un porcentaje un tanto mayor al límite legal permitido, amén de imputarle una cuota parte menor de responsabilidad en el accidente, no enerva la aplicación a su favor de la regla general del art. 41 de la ley 24.449. Sabido es que "la circulación a velocidad excesiva hace que al conductor se le acorten los tiempos de oportuna percepción y reacción ante situaciones riesgosas (maniobras evasivas), produciendo además una disminución en la necesaria amplitud de la visión periférica que debe tener el conductor". (Conf. PIROTA, Martín D., *El Plan Nacional de Seguridad Vial 2006/2009: ¿más de lo mismo?*, LL 20/05/08). Sin embargo con respecto al tema de la velocidad excesiva, debe tenerse en cuenta que -como lo tiene dicho reiteradamente la jurisprudencia- para que sea considerada causa adecuada (conf. art. 1726 C.Civ. y Com.) de un accidente debe haber sido determinante o contribuido en la producción del mismo generando la pérdida del dominio del automotor por parte del conductor (conf. art. 50 ley 24.449), ya que si no se verifica esto último, el sólo exceso de velocidad por sobre los límites legales impuestos para la vía de comunicación en cuestión –amén de constituir una falta administrativa-, no es suficiente para imputar responsabilidad al conductor en el accidente ocurrido. Dicho razonamiento es igualmente aplicable para la velocidad reducida o inadecuada en determinada vía o banda de circulación que puede convertirse también en causa del accidente. (CNEsp. Civ. y Com., sala VI, 19/06/80, "*Oneto, Amalio L. c. Chelli, Mauricio A.*"; CNEsp. Civ. y Com., sala IV, 13/10/83, "*Rosito, Víctor S. c. Avakian Pannos, Esteban y otros*"; CNEsp. Civ. y Com., sala IV, 07/08/84, "*Villafañe Tapia, Tomás c. Areco, Mario*"; CNEsp. Civ. y Com., sala IV, 19/11/84, "*Plus Ultra Cía. Arg. de Seg. C. Comando en Jefe del Ejército*"; CNCiv., sala D, 30/11/05, "*Franco, Agustín y otros c. Robles, María C. y otros*", LL 02/06/06, pág. 7. Además ver la abundante cita de jurisprudencia en STIGLITZ, Rubén S., *Derecho de Seguros*, T. I, 4ª ed. actualizada y ampliada, Ed. La Ley, Buenos Aires, 2005, págs. 290/293 y 301/305)

<sup>24</sup> TS Córdoba, sentencia N° 44 del 03/10/89; TS Córdoba, sentencia N° 55 del 04/05/04, "*García Sagues Inmobiliaria S.R.L. c. Carlos E. Ardiles y otro – Ordinario (ds. y ps.) – Recurso de Casación*", (voto del Dr. Andruet); TS Córdoba, sentencia N° 174 del 02/09/10, "*Carreño, Betiana c. Macagno, Daniel Alberto. Recurso de Apelación. Recurso de Casación*"; C1ªCC, sala I, San Isidro, 01/10/98, "*Corvalán, Luis c. Compañía Noroeste S.A. s. ds. y ps.*"; SCBA, Ac. 76.418, 12/03/03, "*Montero, Viviana G. c. Rafael, José M. s. ds. y ps.*"; DJJ 165-225; CNCiv., sala F, 10/03/00, "*Martín, Javier D. c. Rodríguez, Miguel C. y otro*", LL 2000-D-119; C6ªCC, Córdoba, 25/07/13, "*Suárez, Gonzalo Marcial c. Márquez, Alberto -Ordinario- Ds. y Ps. - Accidentes de tránsito - Recurso de Apelación*", elDial AA8310; SCBA, Ac. 58.668, 11/03/97, "*Marzio, Salvador c. Fuentes, Emilio*", LLBA 1998-824, con nota de Miguel Piedecabras; SCBA, Ac. 72.652, 30/08/00, "*Aguirre, Gustavo A. c. Solari, Fidel y otro s. ds. y ps.*".

para poder permitir -o estar en condiciones de ceder- el paso a otro automotor se impone previamente la reducción o aminoración de la velocidad de marcha<sup>25</sup>.

Lo expuesto en el párrafo anterior no torna inaplicable la llamada regla del ingreso prioritario o de la prioridad de paso dinámica, que se da cuando el automóvil no privilegiado arriba primero a la intersección, a velocidad precautoria y con significativa ventaja se encuentra trasponiendo la misma, cuando es embestido por el vehículo que aparece por la derecha<sup>26</sup>. Ello por aplicación del principio de preservación de la normalidad de la corriente<sup>27</sup>.

<sup>25</sup> Así el art. 51 inc. e.1 de la ley 24.449 establece que: "En las encrucijadas urbanas sin semáforo: la velocidad precautoria, nunca superior a 30 km/h", tanto para calles como para avenidas. Y el art. 48 inc. j) de la misma normativa nacional incluye dentro de las prohibiciones: "En curvas, encrucijadas y otras zonas peligrosas, cambiar de carril o fila, adelantarse, no respetar la velocidad precautoria y detenerse".

<sup>26</sup> CCC, Sala IV, Córdoba, 14/08/00, "Zorrilla, Clariza H. c. Jorge Felipe Zaffi - Ordinario"; TS Córdoba, 04/09/00, expte. "B", 22/99, "Bessone, Adrián Artemio p.s.a. de Homicidio Culposo, etc. - Recurso de Casación"; Cám. Especial Civ. y Com., Capital, sala VI, 26/05/83, "De Piano, Mariano c. Romero, Miguel A. y otro", ED 105-379 (37.083), año 1984; CS, S. 502. XXXVII, "Sanes Morosoles, Carlos c. Stobaver, Alfredo y otro", 25/02/03, T. 326, P. 297 (Disidencia de los Dres. Eduardo Moliné O'Connor, Augusto César Belluscio, Guillermo A. F. López y Adolfo Roberto Vázquez), con nota de José P. Descalzi, DJ 2003-2-222; CNEspecial Civ. y Com., sala III, 09/06/81, "Gagliardi, Daniel A. c. Chamorro, Félix A. y/u otros"; CNEspecial Civ. y Com., sala III, 27/06/80, "Borda, Patricio M. c. Pomilio, Gustavo y otro"; SCBA, Ac. 63.493, 01/12/98, "Casolari, José y otra c. Benítez, Adrián Flavio y otro s. ds. y ps."; SCBA, Ac. 71.119, 22/12/99, "Malbos, Luis A. y otra c. Morán, Guillermo y otros s. ds. y ps."; SCBA, Ac. 72.652, 30/08/00, "Aguirre, Gustavo Alberto c. Solari, Fidel y otro s. ds. y ps."; CApel. Trelew, sala A, 02/11/10, "M., Mauricio Esteban c. P., Guillermo Andrés y S., Lilian Edith s. ds. y ps.", elDial AA6588; SC Mendoza, 21/04/98, "Rodríguez, Julio A. y otro c. Federico Guiñazú Hernández y otro s. ds. y ps."; con voto en primer término de la Dra. Kemelmajer de Carlucci; SC Mendoza, 27/12/99, "Lorenzo, M. F. y Nilda Ibáñez de Lorenzo c. J. A. Alguacil y M. del Rosario Poccioni de Alguacil s. ds. y ps.", LL Litoral 2000-1378, con voto en primer término de la Dra. Kemelmajer de Carlucci; SCBA, Ac. 78.348, 03/10/01, "Prado, Eduardo F. y otro c. Umerez, Eduardo A. y otro s. ds. y ps."; SCBA, Ac. 70.193, 03/05/00, "Núñez, Jorge D. c. Empresa de Transportes Martín Güemes y oteo s. ds. y ps.", DJJ Tº 158-217, LLBA 2000-1198. Por supuesto que la aplicación de esta regla requiere un análisis meticuloso de las particularidades del caso a los fines de no desnaturalizar el principio general. Este criterio es utilizado con reiterada frecuencia por los tribunales del interior del país, distribuyendo en algunas circunstancias la responsabilidad en forma concurrente o compartida entre el que no respetó la preferencia de paso y el que arribó a la encrucijada a velocidad excesiva o inadecuada y/o se interpuso en la línea de marcha del otro rodado (C2ªCC, sala III, La Plata, 09/08/90, "Fiorito, Rubén Juan c. Saint, Antonio Natalio s. ds. y ps."; C2ªCC, sala III, La Plata, 02/10/90, "Corallini, Osvaldo c. Raffo, Heberto s. ds. y ps."; C2ªCC, sala III, La Plata, 08/03/93, "Tula, Héctor S. c. Dri, Osvaldo D. s. ds. y ps."; SCBA, Ac. 70.665, 04/04/01, "Quiñones, Antonio H. y otra c. Correa, Aimar A. y otra s. ds. y ps.", DJJ 160-228; SCBA, Ac. 75.394, 03/10/01, "Díaz, Norberto Ezequiel c. Piralli, Gustavo s. ds. y ps."; SCBA, Ac. 74.632, 05/12/01, "Sarda de Yumpa, Lidia M. c. Piñeyro, Eduardo s. ds. y ps.")

<sup>27</sup> La corriente o flujo de tránsito consiste en un cúmulo de vehículos ubicados contiguamente desplazándose en la misma dirección y sin riesgos. Por lo que cualquier maniobra antirreglamentaria puede constituirse en una perturbación a la normalidad de la corriente. Metafóricamente nos recuerda a la fluencia de un líquido por un cauce que lo contiene (por ejemplo la sangre que corre continuamente por nuestras venas). (Conf. TABASSO, Carlos, *Derecho del Tránsito – Los principios*, Ed. B de F (Julio César Faira – Editor), Buenos Aires, 1997, págs. 265/266). Precisamente en lo que hace al factor velocidad y su influencia en el resultado del

A propósito expone con la claridad de siempre Kemelmajer de Carlucci que "quien aparece por la derecha tiene prioridad de paso, por lo cual la pérdida de esa prioridad debe acreditarla quien lo hace por la izquierda; si la pérdida deriva del lugar donde el impacto se produce, el automotor que no tenía la prioridad legal tiene que estar notoria e indudablemente mucho más adelantado en el cruce; si se ha perdido por embestir se advierte sobre la relatividad de la presunción, pues tratándose de vehículos en movimiento sería fácil invertir el papel de embistente por el de embestido mediante el simple recurso de hacer un viraje por delante (vulgarmente conocida como maniobra de panza) de quien tenía primacía en el cruce de la bocacalle"<sup>28</sup>.

Haciendo una síntesis de los criterios doctrinarios y jurisprudenciales seguidos por los tribunales cordobeses, con relación a la denominada regla de oro de la circulación prevista en el art. 41 de la ley 24.449, explican los Profesores Cornet, Tinti y Vinti que: "1º- Representa la misma una norma de conducta obligatoria; 2º- Crea una presunción *iuris tantum* de culpabilidad; 3º- Es determinante de responsabilidad cuando existe nexo causal entre la violación de la ordenanza y el daño; 4º- Establecer del axioma legal 'derecha antes que izquierda' como instrumento certero para dirimir casos en los cuales no es posible determinar quién estaba más adelantado en el cruce en posición dudosa, y no cuando el no privilegiado ostenta ventaja significativa conduciéndose con cautela y precaución"<sup>29</sup>.

eventual siniestro, razona Tabasso que "el juicio presuntivo decae ante la demostración de que el beneficiado transitaba excedido, por más que lo hiciera por la vía más importante, pues: no hay orden –ni seguridad- posible si los topes no son respetados, puesto que, quien marcha a una velocidad excesivamente baja para la media común, priva a otros de la posibilidad de avanzar dentro de los límites permitidos y ralentiza el flujo, en tanto, quien lo hace a una velocidad excedida para la circunstancia o ultrapasando los topes admitidos, llega antes de lo debido a todos los puntos que recorre, constituyéndose en un factor inesperado, imprevisible, conflictivo y alterador de la normalidad que cabría esperar conforme al principio de confianza". (TABASSO, Carlos, *Preferencia de la vía de mayor jerarquía. Eficaz y omitido dispositivo de organización y seguridad vial*, LL 2001-F, Sección Doctrina, pág. 1092)

<sup>28</sup> KEMELMAJER DE CARLUCCI, Aída, *Código Civil y Leyes Complementarias, Comentado, Anotado y concordado* de Belluscio-Zannoni, T. 5, Ed. Astrea, Buenos Aires, pág. 505. Lo que está entre paréntesis es agregado nuestro.

<sup>29</sup> CORNET, Manuel – TINTI, Guillermo – VINTI, Ángela, *La doctrina legal vigente en la Provincia de Córdoba en materia de accidentes de la circulación*, Responsabilidad por accidentes de tránsito, T. III, Marcelo J. López Mesa (Director), Ed. La Ley, Buenos Aires, 2014, págs. 1525/1526.

Enseña Tabasso que "es fundamental comprender que para organizar y asegurar el cruce de vías jerárquicamente superiores accediendo desde las transversales relativamente secundarias, las reglas de la derecha-izquierda y del ingreso prioritario más que insuficientes, se revelan como peligrosamente contraproducentes, pues estas pueden llevar al usuario a ingresar sin precauciones a un polígono conflictual completamente diferente al de vías similares y someterse con ello a un intensísimo riesgo de colisión"<sup>30</sup>.

Es por ello que para paliar la deficiencia apuntada se recurre a la utilización de la regla de la prioridad de la vía de mayor jerarquía, que según Tabasso, es un dispositivo eficaz para la organización y seguridad vial, no obstante que se encuentra omitido y/u olvidado en algunas las legislaciones de tránsito<sup>31</sup>. Esta regla tiene su fundamento en el principio de funcionalidad de la vía<sup>32</sup>, ya que a mayor tamaño en el diseño geométrico de la vía, mayor es la capacidad para dar cabida al tránsito y, por supuesto, mayores las velocidades que pueden desplegarse, y atento a ello y a fin de asegurar la fluidez del tránsito, resulta lógico otorgar la prioridad de paso a aquellos vehículos que circulan en mayor cantidad y velocidad<sup>33</sup>.

En lo que hace a su recepción legislativa vigente, se encuentra plasmado dentro del catálogo de excepciones a la regla general (conf. art. 41 incs. d) y g.1 ley 24.449), que si bien menciona expresa y únicamente a los vehículos que circulan por una semiautopista o autovía (conf. art. 5 inc. s) ley 24.449), la jurisprudencia ha extendido su aplicación a las grandes vías, como rutas de doble

<sup>30</sup> TABASSO, Carlos, *Preferencias del Ingreso Prioritario de la Derecha-Izquierda y De Facto*, Revista Derecho de Daños, Ed. Rubinzal-Culzoni, Buenos Aires, 1999-3.

<sup>31</sup> "No puede dejar de adelantarse que el sistema preferencial del caso no insume recursos económicos, es muy fácil de comprender e internalizar por el usuario, es eficaz y, sobre todo, colma una gran parte de los peligrosísimos vacíos de señalización dejados por la administración vial, cualidades positivas todas que no permiten entender racionalmente que se encuentre en franco retroceso legislativo o aparezca pésimamente formulado en varios reglamentos o códigos viarios actuales". (TABASSO, Carlos, *Preferencia de la vía de mayor jerarquía...*, op. cit., págs. 1083/1100)

<sup>32</sup> Que es uno de los principios propios y exclusivos del derecho de tránsito y tiene que ver con la comodidad o fluidez de la circulación. En la circulación vial se encuentran vital y críticamente comprendidos intereses económicos, sanitarios, culturales, educativos, políticos y estratégicos. La paralización del tránsito equivale al colapso instantáneo de la dinámica social y la caída en la anarquía.

<sup>33</sup> Es por ello que la velocidad de diseño de una avenida es mayor a la de una calle, y así lo refleja la norma al momento de fijar las velocidades máximas permitidas para las calles (40 km/h) y avenidas (60 km/h) (conf. art. 51 inc. a.1 y 2 ley 24.449).

carril de circulación, avenidas, bulevares, ramblas, cuya conformación geométrica y constructiva, densidad y velocidad media del flujo constituyen signos ostensible de su importancia física o material<sup>34</sup>.

Repasando los antecedentes legislativos en el orden nacional, encontramos que el art. 49 inc. b) del Reglamento General de Tránsito (ley 13.893/49 - derogada) establecía que la prioridad de paso otorgada en las zonas urbanas al vehículo que aparece circulando por la derecha se aplica tanto en las calles como en las avenidas. También el decreto 692/92 (derogado) que aprobó el Reglamento Nacional de Tránsito y Transporte, contenía en su art. 39 inc. b.4 la prioridad de los rodados que circulan por una vía de mayor jerarquía, debiendo los demás detener siempre la marcha antes de ingresar o cruzarla.

Entre las normas provinciales que reconocen la prelación de la vía de jerarquía superior podemos citar: el art. 45 inc. b.4 de Ley de Tránsito de la Provincia de Mendoza (ley 9.024/17 - vigente) que prevé la prioridad jerárquica, al igual que lo hace el art. 42 inc. f.4 del Reglamento General de Tránsito de la Ciudad de Formosa (ordenanza 3.586/96 - vigente); y el art. 57 inc. 2.c del Código de Tránsito de la Provincia de Buenos Aires (ley 11.430/93 – derogada), que modificado por ley 13.604/06, enumera como vías de mayor jerarquía, con preferencia de paso, a las autopistas, semiautopistas, rutas, carreteras y avenidas.

A su turno especifica el art. 41 inc. a) del decreto 779 que: *"En el caso de encrucijadas de vías de diferente jerarquía no semaforizadas la prioridad de la principal podrá establecerse a través de la señalización específica. Esta señalización no es necesario colocarla en todas las encrucijadas sobre la vía principal"*. Por lo que a falta de señalización que fije la prioridad, será el conductor el que llegado el caso, deberá advertir, observar, evaluar y comparar la cantidad y calidad de las vías sobre la base de elementos objetivos y ostensibles (dimensión

<sup>34</sup> No están incluidas las autopistas, toda vez que las mismas por su especial conformación y por tratarse de vías multicarriles sin cruces a nivel con otra calle o ferrocarril, con calzadas separadas físicamente y con limitación de ingreso directo desde los predios frentistas lindantes a

física; calidad constructivo-funcional; cantidad de manos y/o carriles de circulación; intensidad, densidad y velocidad media de la corriente de tránsito; etc.)<sup>35</sup>.

Resume Tabasso que "en esencia, constituye un patrón coactivo de conducta vial enunciado por un precepto jurídico conforme al cual, ante la hipótesis considerada, el usuario –aminorando o deteniéndose- debe ceder ante otro usuario privilegiado con el paso franco, esto es, la facultad de continuar la marcha sin alterar su velocidad o dirección, según reza el art. 1º lit. aa) de la Convención de Circulación de Viena de 1968"<sup>36</sup>.

Por lo que en la faz práctica todo conductor que se aproxime a una encrucijada arterial conformada entre una avenida y una calle, la buena práctica vial indica que deberá reducir la velocidad y detener la marcha (el que circula por ésta última), otorgando el paso a los rodados que lo hacen por la primera; para luego haciendo un cálculo previo de tiempo, espacio y distancia -si le resulta favorable y seguro-, acometer el cruce de la vía más ancha, afinando la atención y el cuidado necesarios<sup>37</sup>, más aún si se trata de vías multicarriles o con sentidos de circulación opuestos, sopesando en su caso si en aquellas avenidas que cuentan con separador divisorio del boulevard, es posible efectuar sin riesgos el traspaso de a un carril por vez, cuidando de no alterar la normalidad del flujo circulatorio de los automóviles que transitan por la vía mayor y asimismo la fluidez

la carretera (conf. art. 5 inc. b) ley 24.449), no generan situaciones de disputa que ameriten su inclusión en la regla de la prioridad jerárquica.

<sup>35</sup> Como bien explica Tabasso, se trata "de una preferencia abstracta, es decir, aquella especie que no se exterioriza por medios materiales o simbólicos que la vuelvan sensorialmente perceptible u ostensible al usuario, como serían señales, marcas, semáforos o agentes. En ello radica el valor asegurativo, práctico y económico del ingenio, dado que, en tanto exista el precepto jurídico abstracto, no habrá ninguna intersección especial sin la norma..., por más que la autoridad competente haya omitido cumplir su obligación de señalizar, como ocurre crónicamente en los países latinoamericanos". (TABASSO, Carlos, *Preferencia de la vía de mayor jerarquía...*, op. cit., págs. 1088/1089)

<sup>36</sup> TABASSO, Carlos, *Preferencia de la vía de mayor jerarquía...*, op. cit., pág. 1088.

<sup>37</sup> Valiéndose de las llamadas "técnicas de manejo defensivo", es decir, aquellas que le permiten al conductor advertir las situaciones de riesgo o peligro potencial, en lo que hace a prever determinadas conductas y/o maniobras realizadas por los peatones o por los vehículos que circulan cerca ya sea delante, detrás o aparecen circulando por el costado.

del tránsito de aquellos que ruedan detrás suyo por la calle de mano única, evitando la congestión vehicular<sup>38</sup>.

Asimismo, en aquellas avenidas que cuentan con carriles de circulación opuestos o contrarios, carece de aplicación la regla del ingreso prioritario, toda vez que como bien lo explicó el Juez Roncoroni en la citada causa “Salinas”: *“la trascendencia de la regla de prioridad de paso no puede biseccionarse o fraccionarse en su aplicación y actuación para el conductor de un rodado que circulando por una calle de una sola mano, ingresa a una avenida de doble mano en la que los vehículos que corren sobre la primera mano a surcar se presentan a su izquierda; no es razonable la pervivencia del principio general que llevaría a sostener, por ende, que aquél goza de la prelación al surcar la primera mano de la bocacalle. Pues bajo el hilo conductor de tal razonar, pierde esa preferencia al llegar al centro de la calzada y encontrarse con la otra mano de la Avenida que le presenta, ahora, los vehículos por su derecha, obligándolo a detenerse en la mitad de la encrucijada, obstruir la circulación y erigirse en fuente segura de daños y accidentes”*<sup>39</sup>.

Lo expuesto en el párrafo que antecede, nos lleva a pensar en el caso de una intersección conformada por dos avenidas, sin señalización o semaforización, en tanto vías de igual jerarquía: ¿a quién le corresponde la prioridad de paso?<sup>40</sup>.

<sup>38</sup> En ello radica el juicio de previsibilidad exigible en la ocasión al conductor que circula por una vía que carece de paso preferencial a los fines merituar si su conducta fue la debida o no (conf. arts. 1724 y 1725 C.Civ. y Com., ex arts. 512 y 902 C.Civ., respectivamente).

<sup>39</sup> SCBA, Ac. 79.618, 08/06/05, “Salinas, Marcela c. Cao, Jorge s. ds. y ps.”, Sumario Juba B27896; LLBA 2005-950.

<sup>40</sup> Los organismos competentes en materia vial deberían bregar para que no existan cruces de estas características ya que se erigen en puntos conflictivos que generan caos, desorden y accidentes. Así para organizar el tránsito se recurre a la colocación de semáforos, señal de pare o ceda el paso o construcción de rotondas; contando con el soporte legal para estos casos (conf. arts. 41 inc. a), 44; y 41 inc. f), 43 inc. e) ley 24.449, respectivamente). Así resolvió la Cámara de Apelaciones en lo Civil y Comercial de Novena Nominación de Córdoba al admitir el recurso de apelación interpuesto por el actor y en consecuencia revocar la sentencia de primera instancia que había rechazado la demanda, en una colisión ocurrida en la intersección de una avenida utilizada por el accionante y una calle de doble mano de circulación (con un cartel “PARE”) por la que transitaba el demandado. Argumentando que: *“La responsabilidad corresponde al Pointer del demandado que impactó al actor tributando desde una calle que tenía una indicación administrativa de detenerse en la encrucijada. Esto es así si bien esta Alzada ha sido estricta en la regla de prioridad de paso de quien circula desde la derecha (recientemente en autos “ALVAREZ DIA, Ana Alicia contra RAFTI, Diego Gustavo y otro -Ordinario- Daños y Perjuicios- Accidente de Tránsito - Recurso de Apelación- (Expte. N° 1578934/36)” y todos los allí referenciados), más el caso de autos es justamente la excepción que provoca su desplazamiento porque sólo la*



Y la verdad es que la respuesta resulta sencilla en aquellas avenidas que tienen un solo sentido de circulación, ya que allí debemos recurrir a la aplicación de la regla general (conf. art. 41 1er. párr. ley 24.449). Pero la contestación no parece fácil si ambas avenidas poseen sentidos de circulación contrarios, ya que si buscamos la solución en el texto legal y conforme lo establecen los párrafos primero y final del art. 41 de la ley 24.449, deberíamos echar manos del mismo postulado, no obstante lo cual no aparece como los más acorde y seguro de acuerdo a la peligrosidad del cruce y teniendo en consideración el principio de funcionalidad de la vía; por lo que entendemos que en principio ambos automóviles ostentan la prioridad de paso recíproca y será tarea del juez analizar en cada caso concreto, cuál fue la incidencia causal en el resultado final de la conducta vial asumida en la emergencia por cada conductor.

### **III. Evolución jurisprudencial: diferentes posturas**

Haciendo una rápida y breve reseña de los antecedentes sentenciados en el tópico de estudio, con especial atención en los dictados por el tribunal cimero de La Plata, por mérito propio y por la sólida argumentación de sus decisiones, sintetiza Galdós que “las opiniones se inclinan por su adhesión a la tesis clásica que propicia su carácter absoluto, en consonancia con el texto legal; la que –sin retaceos- adscribe a la postura que relativiza marcadamente su aplicación a las circunstancias de tiempo y lugar en el cruce de calles y, finalmente, una posición más bien intermedia, emparentada con el criterio absoluto, toda vez que si bien reconoce excepciones las restringe acentuadamente”<sup>41</sup>.

*autoridad administrativa puede alterar esta regla general (art. 36, Ley 24.449 aplicable por reenvío del art. 27 Ordenanza 9981 que a su vez remite a la Ordenanza 9667/1997 en cuanto adhiere a la ley nacional indicada). Resultaba exigible al usuario de la vía pública el respeto de ese cartel como dice el mencionado art. 27, Ordenanza 9981. Esto porque el orden de prioridad a respetar es el siguiente: primero las indicaciones de la autoridad administrativa, segundo las señales de tránsito y tercero las normas legales generales. Su contravención obliga a la parte demandada a reparar los daños que se juzguen acreditados y guarden relación de causalidad suficiente con este accidente (doctrina que informa los arts. 901 y conc. CC)”. (C9ºCC, Córdoba, 23/04/14, “Manattini, Roque Darío c. Hidalgo, Luis Elías -Ordinario- Ds. y Ps. - Accidentes de tránsito - Recurso de Apelación”, eDial AA8850)*

<sup>41</sup> GALDÓS, Jorge M., *Otra vez sobre la prioridad de paso (y los peatones) en la Suprema Corte de Buenos Aires*, LLBA 2004-I. También ver GALDÓS, Jorge M., *La doctrina legal de la Suprema Corte de Buenos Aires y la prioridad de paso*, Revista Derecho de Daños, Ed. Rubinzal-Culzoni, 2002-1, pág. 153.

Asimismo y en lo que hace a las excepciones a la prioridad de paso normativa, en el ámbito de la casación bonaerense se ha desarrollado un rico debate respecto de las avenidas y en torno a la correcta interpretación de las leyes de tránsito provincial y nacional.

Así inicialmente se sostuvo que quien avanzaba por una avenida no tenía prioridad de paso respecto del móvil que ingresaba por la derecha desde una calle transversal, ya que la avenida no estaba dentro de los supuestos de vías de mayor jerarquía que expresamente enunciaba el texto legal (art. 57 inc. c) ley 11.430 - derogada)<sup>42</sup>.

Luego la Suprema Corte cambia su doctrina al decidir, por mayoría, en la causa "*Salinas*"<sup>43</sup>, que las avenidas de doble mano poseen una mayor jerarquía que las arterias de una sola mano que desembocan en ellas.

Tras cartón la ley 13.604/06 modificó el art. 57 inc. c) de la ley 11.430 e introdujo a las avenidas en el catálogo de las vías de mayor jerarquía.

Para finalmente a través de la ley 13.927/09 la Provincia de Buenos Aires adhiere a la ley 24.449 y así vuelve a cobrar vigencia la teoría desarrollada en el fallo "*Salinas*", ahora revalorizado o repotenciado por "*Ledesma*" que marca la tendencia judicial a seguir, enmarcada en la interpretación teleológica, sistémica, razonable, coherente y cuidadosa de la regla de la prioridad de paso en las intersecciones no reguladas entre vías de distinta jerarquía contenida en la legislación viaria nacional, dejando atrás la aplicación estricta, estática y descontextualizada de la preferencia legal.

#### **IV. Reflexión final**

Después de haber analizado con detenimiento la sentencia que motivó nuestro comentario, no tenemos más que manifestar nuestra conformidad y palabras de elogio hacia la misma, erigiéndose en una decisión comprometida

<sup>42</sup> SCBA, "*Fernández, Barón Daniel c. Fernández, Elida Susana y otro s. ds. y ps.*", Ac. 66.334, 13/5/97; "*Todoroff, Tomás Miguel c. Neuman, Elena Teresa y otro s. ds. y ps.*", Ac. 68.634, 17/11/99; "*Eliás, Osvaldo Alberto c. Cherniasky, Anatolio s. ds. y ps.*", Ac. 69.446, 04/10/00; "*Villaverde, Héctor Oscar c. Ortells, Julio Ramón y otro s. ds. y ps.*", Ac. 77.267, 27/2/02, citados por Jorge M. Galdós y Carlos E. Ribera, *El cambio de la legislación de tránsito y nuevamente sobre la prioridad de paso de quien circula por una avenida*, LLBA 2009 (diciembre), 1167.

con el ordenamiento y la seguridad vial de la circulación urbana en áreas comunes potencialmente conflictivas en las que reina la anarquía vial; contribuyendo asimismo con la calma o el apaciguamiento del tránsito y el fortalecimiento de la confianza, la prudencia y la tolerancia necesarias que los conductores requieren al momento de hacer uso del espacio vial.

<sup>43</sup> SCBA, Ac. 79.618, 08/06/05, "*Salinas, Marcela c. Cao, Jorge s. ds. y ps.*", Sumario Juba B27896; LLBA 2005-950; LLBA 2005-760, con nota de Federico Tallone; LLBA 2005-1.155, con nota de Jorge M. Galdós y Carlos E. Ribera.