

DERECHO VIAL
EL TRÁNSITO Y SUS CIENCIAS AUXILIARES – PRINCIPIOS DEL DERECHO DE
TRÁNSITO – OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDAD DE LOS SUJETOS –
REGLAS DE PREFERENCIA Y PRIORIDAD DE PASO – PEATÓN: REGLAS DE
PRIORIDAD Y PRESUNCIONES¹

El propósito de nuestra disertación no es agotar el tema sino más bien plantear algunas ideas, inquietudes e interrogantes que hagan que la curiosidad de muchos de Uds. se transforme en interés sobre la temática abordada.

El fenómeno del tránsito y sus accidentes es una materia 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 (**existe una tensión entre la dinámica del tránsito vs. la legislación viaria**). Así por ejemplo se nutre de las siguientes ciencias auxiliares:

- **INGENIERIA VIAL**: encargada del diseño geométrico de calles y caminos; y de las (ASV) auditorías de seguridad vial que determinan la existencia de (TCA) “*puntos negros o críticos*” en las calles y carreteras, es decir, aquellos lugares de alta concentración de siniestros viales en un determinado período de tiempo, o donde es posible prever que puedan ocurrir accidentes en forma frecuente y reiterada. Las auditorías se pueden hacer en tres fases: * durante la etapa del proyecto (para evitar los puntos negros), en la construcción (para ir evaluando y corrigiendo los puntos críticos) y luego de terminada la obra vial (como una forma de contralor o seguimiento). El estudio que se hace es **cuantitativo**, porque se trata del estudio estadístico de una cierta cantidad de siniestros viales que se

¹ Por el Dr. Martín Diego Pirola. Abogado Especialista en Derecho de Daños (Universidad de Belgrano – Argentina y Universidad de Salamanca – España). Web site del autor: www.martindiegopirola.com.ar - Texto de la disertación brindada en el I Foro Internacional de Tránsito y Transporte Terrestre realizado en la Corte Superior de Justicia de Guayaquil (Guayaquil – Ecuador / 16 y 17-09-05).

producen o pueden llegar a producirse en un mismo lugar y durante un tiempo determinado; y **cualitativo**, porque permite extraer y catalogar determinados patrones accidentológicos como ser por ejemplo zonas del camino que favorecen o inducen a colisiones frontales; o provocan la salida de los rodados de la cinta asfáltica; o intersecciones que favorecen las colisiones laterales por no brindar al automovilista un buen ángulo de visibilidad y perspectivas de cruce (y en lo que hace a esto último, recuerden en cuántas intersecciones de su ciudad ocurre esto); etc.². A propósito de este tema más adelante comentaremos un fallo del Tribunal Supremo Español³ en el que dicho Alto Tribunal ratificó su doctrina anterior que postula la responsabilidad del Estado en los puntos negros de las carreteras. Las auditorias de seguridad vial revisten notable importancia en la tarea de prevención que debe llevar adelante la autoridad competente, y puede según el caso servirle como instrumento para atenuar su responsabilidad en juicios en que sea demandada por algún defecto en el diseño o mantenimiento de la vía;

- **INGENIERIA MECÁNICA:** que se ocupa del estudio del diseño de la mecánica de los automotores y el comportamiento de sus componentes en determinadas situaciones de riesgo y/o accidente, para así determinar y/o descartar si hubo alguna falla mecánica que ocasionó o contribuyó en alguna medida a la producción del siniestro;
- **ACCIDENTOLOGIA VIAL:** cuya tarea es la investigación y reconstrucción de los siniestros viales determinando las causas físicas o materiales que los produjeron;
- **SEGURIDAD VIAL:** cuya misión es el estudio de los elementos y dispositivos tendientes a lograr mayor seguridad en la circulación vehicular

² Ya en el año 1975 un proyecto promovido por la Junta de Investigaciones del Transporte, organismo dependiente del Gobierno Federal de los Estados Unidos de Norteamérica, estableció que los pasos a seguir para un programa serio y sustentable de seguridad vial son: 1.- Identificación de lugares peligrosos; 2.- Identificación de mejoras posibles; 3.- Evaluación de alternativas de mejoras; 4.- Programación e implementación de mejoras; 5.- Evaluación de mejoras implementadas. (Conf. ABRIANI, Arturo, *La determinación de los lugares peligrosos en los programas de seguridad vial*, Conferencia del día 01-10-81 impartida en el marco del Seminario de Seguridad Vial organizado por la Asociación Argentina de Carreteras). El artículo completo se lo puede solicitar gratuitamente a: info@isev.com.ar

(VER DIAPOSITIVA Nº 4: TRES ELEMENTOS QUE LA INTEGRAN. Si alguno de ellos falla seguro tenemos un accidente);

- **EDUCACIÓN VIAL:** encargada de impartir conocimientos a los conductores a cerca de las leyes de tránsito y las llamadas “*técnicas de manejo defensivo*”, es decir, aquellas que le permiten al automovilista 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. **En definitiva tiene la gran tarea de formar una verdadera conciencia del riesgo vial en los conductores;**
- **MEDICINA FORENSE:** ocupándose de la determinación de las causas de muerte y/o lesiones ocasionadas en un accidente, desde el punto de vista médico;
- **PSICOLOGÍA-SOCIOLOGÍA:** en lo que hace al estudio, análisis y comprensión de las conductas desplegadas por los conductores al momento de la conducción vehicular⁴.

³ STS de España (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 6ª), 23-12-02. Lo pueden ver en extenso ingresando a www.martindiegopirola.com.ar - solapa de Jurisprudencia.

⁴ **Así por ejemplo se ha comprobado que en Alemania luego de la caída del muro de Berlín los ciudadanos sintieron más libertad y esa libertad mal entendida y usada se tradujo al volante en conductores irresponsables, elevándose en consecuencia a más del doble la estadística de accidentes de tránsito con respecto a la etapa anterior a la caída del muro (régimen comunista). No obstante ello, en la actualidad las autopistas alemanas -las famosas autobahns- tienen un trazado muy moderno y seguro con vías multicarriles que permiten velocidades elevadas, y de esa forma tratan de contener con bajo riesgo la irresponsabilidad apuntada.**

En la Argentina, a la manera agresiva de conducir vehículos de muchos argentinos, el galeno Carlos Schwartz -en una carta de lectores del diario La Nación- la ha bautizado como “furia vial” (en inglés se conoce como “road rage”), y que se traduce como una alteración emocional abrupta en personas aparentemente sanas ante diversas situaciones en el tránsito que pueden llegar a anular su capacidad de conducir. Vemos constantemente un porcentaje de conductores alterados que circulan en zig-zag, tocando bocina o haciendo señales luminosas, haciendo gestos, azuzando con sus vehículos, pegados a los paragolpes traseros, proponiendo carreras y, lo que agrava el problema, a otros conductores que reaccionan también en forma violenta e irracional a estas provocaciones que terminan en accidentes o en agresiones físicas. Quienes padecen de esta furia vial difícilmente son conscientes de ella, o la consideran vergonzante y no la confiesan ni solicitan ayuda”.

También desde una perspectiva psicológica, “se ha comprobado que la ‘excesiva’ señalización no solamente no ayuda a una mejor conducción o a una conducción más segura, sino que además la obstaculiza, siendo en muchas ocasiones causa de accidentes”. (Conf. GUERRA LOPEZ, María Dolores – RIVERA RODRIGUEZ, Antonio, *Psicología del conductor*, en Ministerio del Interior, Dirección General de Tráfico, España, *Aspectos médicos y jurídicos de la seguridad vial*, Madrid, 1984, pág. 27)

Y dentro del derecho:

- **DERECHO CONSTITUCIONAL**: de donde se extraen los derechos a la vida, a la integridad física, a la libertad de circular libremente y garantías constitucionales de igualdad ante la ley, debido proceso y defensa en juicio;
- **DERECHO DEL TRANSPORTE**: que regula todo lo referente al transporte terrestre de cosas y personas; y la responsabilidad civil del transportador por daños causados a los efectos o personas transportadas. **(EI ESTADO ECUATORIANO está obligado a proteger el transporte terrestre de bienes y personas en condiciones de seguridad y calidad, conf. art. 12 de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre del Ecuador)**;
- **DERECHO ADMINISTRATIVO**: en todo lo referente a la regulación y ordenamiento del tránsito; la imposición de multas y sanciones a los infractores y los contratos de concesión de obras viales;
- **DERECHO PENAL y el DERECHO CIVIL**: previendo el régimen de responsabilidad penal y civil ulterior derivada de los accidentes de tránsito en lo que se refiere a la autoría material del hecho y responsabilidad del civilmente responsable por daños causados a la red vial y a los demás usuarios de la vía –automotores, personas transportadas o peatones-. Y por supuesto también el correspondiente soporte del Derecho Procesal específico para la aplicación de cada rama.
- **DERECHO DE SEGUROS**: en lo que hace a la implementación del seguro automotor obligatorio que cubre todos los daños que el asegurado cause a terceros como consecuencia de la circulación vehicular (conf. art. 68 Ley 24.449 y Ley 17.418).

Entonces esta nueva rama del derecho que hace este estudio multidisciplinario que acabamos de comentar recibe el nombre de Derecho Vial, Viario, de Tránsito o como la llaman en España Derecho de Tráfico o Derecho de Circulación. Es una rama que hoy por hoy tiene autonomía e independencia didáctica, funcional y además como vieron un objeto de estudio bien definido. Sus impulsores en Iberoamérica fueron el Catedrático chileno ARAVENA ARREDONDO; el jurista uruguayo CARLOS TABASSO (que tiene una obra muy

importante titulada “Derecho del Tránsito – Los principios”⁵); y en España los profesores LOPEZ MUÑIZ-GOÑI y PUIG PEÑA entre otros. Así el legislador argentino estableció en la Ley Nacional de Tránsito en su art. 70 dentro del Deber de las autoridades que: **“Las autoridades pertinentes deben observar las siguientes reglas.....b) en materia de juzgamiento:...1.- Aplicar la ley de tránsito con prioridad sobre cualquier otra norma que pretenda regular la misma materia...”**. La normativa en cuestión no es de ningún modo excluyente de otras, sino que se aplica “con prioridad” a otras, esto es, antes y por encima.

Y precisamente ese es el camino que nosotros pretendemos seguir porque estamos convencidos de que es la única forma de comprender la problemática de los accidentes de tránsito (no sólo desde la perspectiva académica, sino también cuando debemos analizar un caso que llega a nuestro Estudio Jurídico), ya que sabrán Uds. que nosotros los juristas estamos acostumbrados a buscar sujetos responsables a posteriori de los hechos (que por otra parte es la función de la responsabilidad civil y producto de la enseñanza que recibimos en la Facultad) olvidándonos de la gran tarea de PREVENCIÓN que no se logra de otra forma que no sea a través del estudio multifacético e interdisciplinario de las CAUSAS que los generan, pero no solamente la causalidad jurídica o formal 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; sino también el análisis de la causalidad física o material (que nos lleva necesariamente al campo de la Accidentología Vial tal cual lo expresamos anteriormente), 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; los sujetos responsables y la búsqueda de contribuciones legislativas en aras de la prevención de accidentes de la circulación y seguridad vial.

Lo que pretendemos es terminar con la idea de que los accidentes de tránsito son producto de la casualidad, de la fatalidad o del destino

Hace tiempo ya que venimos preguntándonos si la seguridad vial en Iberoamérica es una utopía. Y en ese sentido las estadísticas nos cantan que la mayor cantidad de accidentes se producen por errores de los conductores o peatones (85% de los casos) y/o fallas o desperfectos de la carretera. Uds. verán

⁵ Ed. B de F (Julio César Faira – Editor), Buenos Aires, 1997.

que de las tres patas la que más se ha modernizado y avanzado tecnológicamente en aras de la seguridad vial es sin lugar a dudas la industria automotriz, así hoy por hoy, bien vale la expresión *automóviles inteligentes*.

Pero continuando con el análisis de las otras dos patas que nos quedan (conductor y carretera), la verdad es que no podemos decir que las mismas avanzaron o hayan acompañado el vertiginoso avance apuntado de la industria automotriz, muy por el contrario, en ese sentido el parque automotor ha aumentado, y en consecuencia el índice de motorización social se incrementó; además los vehículos son cada vez más veloces, y en contraste con ello, tanto los conductores (por su falta de educación y conciencia vial), como las carreteras (por sus defectos de diseño y/o mantenimiento) no están adaptados y preparados para hacer uso y contener –respectivamente- en condiciones de seguridad vial dicha potencia.

Así en lo que hace al sistema carretero podemos decir que en Iberoamérica hace tiempo se rompió lo que se denomina el *binomio del transporte*, es decir, aquella necesaria relación de coherencia que debe existir entre el avión y el aeropuerto; entre el barco y puerto; entre el tren y la vía férrea y también por supuesto entre el automóvil y la carretera. En ese sentido basta señalar que hay una notable correlación entre el sistema carretero y el grado de desarrollo socio-cultural y económico de un país.

Aprendiendo de otras naciones en donde la seguridad vial es una verdadera Política de Estado, en EE.UU. hoy se habla del diseño de **CARRETERAS INDULGENTES**, es decir, de autovías que perdonen más al automovilista, que le permitan equivocarse sin que ello signifique una consecuencia fatal o lesiva para él o para terceros, ya que llegaron a la conclusión que el automovilista en algún momento se va a equivocar, esto es inevitable por cierto, pues entonces se pusieron a trabajar en atenuar las consecuencias que esa equivocación pueda traer aparejada (seguridad pasiva). Así también en el mismo sentido, en la Unión Europea se aplica el concepto de **VÍA AUTOEXPLICABLE**, es decir, carreteras dotadas de los componentes de seguridad y señalización adecuados y suficientes para informar y advertir al usuario las contingencias del tránsito vehicular.

En EUROPA ya en el año 2000 el Parlamento Europeo emitió un dictamen con una conclusión categórica y ejemplar: *“Ningún accidente mortal en carreteras puede estar justificado”*. A su vez el Consejo Europeo de Ministros afirmó que: *“Cada país*

tiene el número de muertos en accidentes de tránsito que está dispuesto a tolerar". También en HOLANDA se lanzó un ambicioso plan de "Cero accidentes de tránsito para el año 2010".

En el mundo según la OMS (Organización Mundial de la Salud) las muertes causadas por accidentes de tránsito ocupan el tercer lugar en la estadística de causas de mortalidad (un 10% de la mortalidad global que equivale a 900.000 muertes anuales).

El 11 de Setiembre de 2001 el mundo se estremeció ante el terrible atentado a las torres gemelas de Nueva York que dejaron 3.000 víctimas fatales. Pues bien, comparativamente y teniendo en cuenta la estadística de mortalidad por accidentes de tránsito, tomemos conciencia que en todo el planeta se producen 300 caídas de las torres gemelas por año.

Dentro del MERCOSUR (según el ISEV) teniendo en cuenta la cantidad de habitantes de cada país y el índice de motorización social, es decir, la cantidad de vehículos por cada habitante, el triste ranking de muertes por accidentes de la circulación es el siguiente: 1.- Brasil (31.550 muertos), a propósito el Estado brasilero gasta 11 billones de dólares anuales por accidentes de tránsito; 2.- Argentina (10.829 muertos); 3.- Paraguay (727 muertos); 4.- Uruguay (600 muertos) (**En ECUADOR se registraron en el bienio 2003/2004 según ese Informe del ISEV 1.481 muertes por accidentes de tránsito**)⁶. En ese orden, y teniendo en cuenta la ubicación geográfica de los países que componen Iberoamérica, según Tabasso, "**más del 70% de las muertes de tránsito del mundo ocurre en las vías de las naciones del Sur**" (**VER LISTADO DE PAISES IBEROAMERICANOS QUE ACTUALIZARON SU LEGISLACIÓN DE TRANSITO EN LA ULTIMA DECADA**)⁷.

⁶ Para ver completo el Cuarto Reporte Mercosur y Segundo Latinoamericano de Siniestralidad Vial 2003/2004 realizado por el ISEV ingresar a www.martindiegopirola.com.ar - solapa de Apéndice Legislativo - Artículos varios e información general (sección Información vial de importancia).

⁷ TABASSO, Carlos, *El derecho de la circulación en Iberoamérica*, inédito. Agrega el autor citado que "...en la última década siete naciones revisaron y actualizaron sus legislaciones viarias: **Costa Rica (1993), Argentina (1994), Venezuela (1996), Brasil (1997), México (1997), Perú (2001) y Colombia (2002)**". También mencionamos por nuestra parte la República del Ecuador con su **Ley de Tránsito y Transporte Terrestre del año 1996. En Uruguay se está preparando "un proyecto de Código Nacional de Circulación Vial en el cual han ejercido fortísima influencia los instrumentos legales vigentes del Derecho de Tráfico español. Lamentablemente, una minoría quedó totalmente rezagada, que es el caso de Paraguay, cuyo tráfico se regula todavía por una normativa del año 1947"** (aunque el Reglamento General de Tránsito que tiene aplicación únicamente dentro del ejido de la Ciudad de Asunción es del año 1994). Para

PRINCIPIOS DEL DERECHO DE TRÁNSITO (seguiremos la clasificación realizada por el Jurista uruguayo Carlos Tabasso) y dentro de los mismos iremos enumerando las obligaciones legales que tienen a su cargo cada uno de los sujetos de tránsito (llámese autoridad competente, conductores de automotores o motocicletas, peatones o pasajeros transportados según el caso). También por supuesto decirles que las leyes de tránsito contienen presunciones a favor y en contra de los sujetos de tránsito, sea que éstos cumplan o no con dichos deberes. Para luego las citadas presunciones ser utilizadas por el Juez (de Faltas, Civil o Penal) a los fines de determinar la responsabilidad del sujeto, teniendo en cuenta la gravedad de su conducta, y finalmente aplicar la correspondiente sanción.

A.- Principios provenientes de sus ramas jurídicas jerárquicamente superiores

a) Principios de orden constitucional (están referidos a las garantías y valores supremos en juego, podríamos decir, el carácter antropológico del derecho de tránsito)

1.- Defensa de la vida e integridad de la persona humana: tal el sentido amplio que le ha dado al término salud la OMS, como “estado completo de bienestar físico, mental y social del individuo”. FIJENSE UDS. LA AMPLITUD DE SIGNIFICADO DE DICHA DEFINICIÓN Y TODOS LOS DAÑOS QUE PUEDEN QUEDAR COMPRENDIDOS ALLÍ.

2.- Libertad de locomoción y estancia: libertad de tránsito y permanencia.

3.- Legalidad y exclusión analógica: así como en el Derecho Penal no se puede aplicar la analogía y rige en consecuencia la máxima: “No hay crimen, sin una pena impuesta por una ley previa”, también es plenamente válida en el Derecho de Circulación, ya que ninguna conducta de tránsito que no se encuentre descripta y calificada por la ley como transgresional constituirá falta, ni, por ende, puede ser sancionada. **(Así por ej. el art. 22 párrafo segundo de la Ley Nacional de Tránsito Nº 24.449/95, establece que: “Sólo son exigibles al usuario las reglas de circulación, expresadas a través de las señales, símbolos y marcas del**

acceder al texto completo de las leyes referenciadas aconsejamos ingresar a www.martindiegopirola.com.ar - solapa de Apéndice Legislativo – Legislación del Mercosur (sección Tránsito) y Legislación de Latinoamérica (sección Tránsito).

sistema uniforme de señalamiento vial” cuyo confeccionamiento está a cargo de la D.N.V.⁸).

4.- Defensa ante la Administración activa y debido proceso: comprende el derecho del usuario a defenderse del acto de la administración y la posibilidad de hacerlo a través de un proceso pre-regulado con amplias garantías, por aplicación de las garantías constitucionales del debido proceso y defensa en juicio.

b) Principios del derecho administrativo (que tienen que ver con el procedimiento administrativo a seguir en los casos de faltas e infracciones de tránsito)

1.- Ejecutividad y ejecutoriedad: el usuario debe obedecer el acto administrativo, ya que el mismo se presume legítimo, por lo que si el usuario no cumple, la Administración puede aplicar la coerción. De allí que en la justicia de faltas rige el principio de “presunción de culpabilidad”, distinto al principio de “presunción de inocencia” que campea en materia penal.

2.- Oficialidad: significa que la dirección e impulso del procedimiento incumbe a la autoridad administrativa.

3.- Informalismo a favor del administrado: se dispensa al administrado del cumplimiento de formalidades no esenciales, lo que hace que el procedimiento sea ágil, sumario y expeditivo.

B.- Principios propios y exclusivos del derecho de tránsito (no son absolutos, sino que en algunas situaciones fácticas pueden ser restringidos)

1.- Principio de seguridad vial: Los usuarios de las vías (conductores, peatones y demás usuarios) deben evitar todo comportamiento susceptible de constituir un peligro o un obstáculo para la circulación, de poner en peligro a las personas o a los bienes propios y de terceros. Este principio es quizás el más amplio por todo lo que está comprendido dentro de la seguridad vial, de ahí que Carlos

⁸ Entidad autárquica nacional creada por Ley N° 11.658/32 (Adla, 1920-1940, pág. 279) sustituida y derogada luego por el decreto-ley N° 505 del 16-01-58 (Adla, XVIII-A, 1958, pág. 498). Para obtener una abundante y completa información vial (rutas, concesiones, órgano de control, historia y funciones de la D.N.V., mapas, biblioteca vial, etc.), aconsejamos ingresar a la página Web de la Dirección Nacional de Vialidad: <http://www.vialidad.gov.ar>

Tabasso habla de una relación de paternidad respecto de los demás principios los cuales constituyen derivaciones de este principio de seguridad vial.

Obligaciones de los sujetos: son muchas pero resumiendo en líneas generales podemos citar las siguientes:

- Circular prestando integral atención al acto conductivo;
- Circular sin sobrepasar los topes máximos de velocidad permitida para la vía de circulación en uso (Sin embargo con respecto al tema de la velocidad excesiva, debe tenerse en cuenta que -como lo tiene dicho reiteradamente la jurisprudencia argentina⁹- para que sea considerada causa adecuada de un accidente debe haber sido determinante o contribuido en la producción del mismo generando la pérdida del dominio por parte del conductor (elemento subjetivo), ya que sino se verifica esto último, el sólo exceso de velocidad por sobre los límites legales impuestos para la vía de comunicación en cuestión (elemento objetivo) –amén de constituir una falta administrativa-, no es suficiente para imputar responsabilidad al conductor en el accidente ocurrido);
- El conductor debe auto-señalar previamente toda maniobra que altere la normalidad del flujo de tránsito;
- El conductor debe abstenerse de imponer a los terceros maniobras dificultosas o peligrosas;
- El conductor y demás ocupantes del vehículo deben llevar colocados obligatoriamente el cinturón de seguridad, así como es de uso obligatorio el caso protector reglamentario para los que se circulan en motocicletas (**FALLOS**: Fíjense Uds. que por ejemplo en **AUSTRALIA SE LE OTORGÓ EL 50% DE RESPONSABILIDAD EN UN ACCIDENTE AL CONDUCTOR QUE VIAJABA SIN EL CINTURÓN DE SEGURIDAD Y QUE A CONSECUENCIA DEL IMPACTO FUE DESPEDIDO DEL RODADO Y QUEDÓ PARAPLÉJICO. A propósito dijo el Tribunal: “La omisión de usar un cinturón de seguridad adosado al asiento de un vehículo cae**

⁹ CNEsp. Civ. y Com., Sala VI, 19-06-80, “Oneto, Amalio L. c. Chelli, Mauricio A.”; íd. CNEsp. Civ. y Com., Sala IV, 13-10-83, “Rosito, Víctor S. c. Avakian Pannos, Esteban y otros”; íd. CNEsp. Civ. y Com., Sala IV, 07-08-84, “Villafañe Tapia, Tomás c. Areco, Mario”; íd. CNEsp. Civ. y Com., Sala IV, 19-11-84, “Plus Ultra Cía. Arg. de Seg. C. Comando en Jefe del Ejército”.

dentro de la categoría de contribuida negligencia y puede dependiendo de las circunstancias encaminar a una reducción en los perjuicios del demandante". También en ARGENTINA la Cámara Nacional Civil atribuyó al conductor del vehículo siniestrado un porcentual de responsabilidad por la omisión del uso del cinturón de seguridad por parte del acompañante accidentado, al considerar que en el caso concreto (se trataba de una persona que estaba siendo conducida de cortesía o de favor) el conductor debía exigir al acompañante el uso del cinturón de seguridad o bien en caso de negativa de éste negarse a transportarlo. (CNCiv., Sala B, Argentina, Marzo de 2004, "*Hermansson, María Silvina c. Brucco, Fernando Gustavo s. daños y perjuicios*"). Pueden ver el fallo en extenso ingresando a www.martindiegopirola.com.ar - solapa de Jurisprudencia. **FIJENSE UDS. COMO EN ESTOS FALLOS LA RESPONSABILIDAD SE ATRIBUYE NO POR HABER SIDO LA CONDUCTA CAUSA DEL ACCIDENTE SINO POR HABER EXISTIDO RELACION CAUSAL ENTRE LA FALTA DE USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD Y LAS CONSECUENCIAS LESIVAS**¹⁰.

2.- **Principio de funcionalidad vial**: 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. Tal lo que viene ocurriendo en la Argentina hace un tiempo en que la protesta social por excelencia son los cortes de carreteras o calles (llamados "piquetes") que traen aparejados graves perjuicios económicos al país.

3.- **Principio de libertad de la vía pública**: se refiere a la cuestión material y objetiva consistente en el mantenimiento de la superficie vial despejada y liberada de todo obstáculo o elemento susceptible de dificultar, limitar o poner en riesgo el tránsito de peatones o vehículos. Puede tratarse de defectos inherentes a la propia vía de circulación (roturas, baches, montículos, deformaciones, etc.) o bien ser

¹⁰ Si hacemos una lectura amplia de los fallos comentados vemos claramente como también los jueces con decisiones disuasorias y ejemplificadoras marcan pautas a seguir con un fuerte contenido en materia de prevención y seguridad vial.

obstáculos extraños a la materialidad de la vía, se hallen estos en estado sólido, líquido o gaseoso y ser móvil o inertes. Este principio no debe confundirse con el principio de libertad de circulación que ya mencionamos, ya que aquel tiene que ver con un derecho reconocido constitucionalmente a los individuos, mientras que éste se refiere a una cuestión objetiva relativa a la materialidad de la vía.

Obligaciones de los sujetos:

- La autoridad competente (sea el Estado y/o una empresa concesionaria vial) debe mantener la vía despejada y liberada de todo obstáculo susceptible de poner en riesgo la circulación, en su caso retirarlos de inmediato o bien señalizarlos cuando existe imposibilidad material de retirarlos;
- Los usuarios de la vía deben abstenerse de arrojar objetos que puedan comprometer la circulación;
- El transportista debe transportar los objetos bien embalados y acomodados para evitar su caída a la vía, y también efectuar con precaución las operaciones de carga y descarga;
- No estacionar o detener el automotor en lugares prohibidos.

4.- Principio de preservación de la normalidad de la corriente: 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).

Obligaciones de los sujetos:

- El conductor debe auto-señalizar previamente toda maniobra de cambio de dirección, retroceso, viraje y detención.

5.- Principio de conducción dirigida: significa que el conductor debe circular con cuidado y prevención, conservando en todo momento el dominio efectivo del vehículo, observando siempre las llamadas "*técnicas de manejo defensivo*", es decir, aquellas que le permiten al automovilista 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. Debe **prestar integral atención al acto conductivo**, y esto significa a todo lo que rodea al tránsito: circulación de otros vehículos o peatones; desperfectos de la carretera; señalización vial y factores climáticos que pueden entorpecer el tráfico como la niebla, nieve, fuertes vientos, lluvias, etc.

6.- Principio de segregación y especialización: significa que la vía pública se encuentra complejamente estructurada espacial y cronológicamente. Este principio tiene su razón de ser por los diferentes pesos, volúmenes, potencias y velocidades que registran cada uno de los diferentes medios de locomoción (peatones, bicicletas, motocicletas, automóviles, camiones, tranvías, etc.) que se disputan el espacio. En cuanto al espacio por ejemplo se da en la división entre calzada para uso de los automotores y acera para los peatones (que fue la primera aplicación de este principio), también la división de la calzada en dos o más carriles de circulación, la asignación de bandas para circulación exclusiva de ómnibus y vehículos pesados o ciclovías para bicicletas. Y en cuanto al tiempo lo vemos en cuanto a las reglas de preferencia de paso en las intersecciones (que luego las veremos con más detenimiento) o los semáforos, donde se concede el cruce a unos vehículos, vedándose simultáneamente a otros y viceversa.

Obligaciones de los sujetos:

- No circular en contramano o en sentido contrario a la circulación de la vía;
- Circular por su mano o carril de circulación, salvo en el caso de efectuar una maniobra de adelantamiento o sobrepaso de otro vehículo, la que deberá hacer por la izquierda, con precaución y ocupando el menor tiempo posible el carril de circulación contrario;
- Respetar la velocidad establecida para cada vía o banda de circulación usada.

7.- Principio de capacidad o aptitud psicofísica: significa que todo conductor debe poseer las cualidades físicas y psíquicas necesarias, generales y normales de toda persona (**capacidad general de derecho exigida por los códigos civiles**); hallarse en estado físico y mental para conducir y poseer los conocimientos y la habilidad necesarios para guiar vehículos (**capacidad especial**

de tránsito exigida por las leyes de tránsito para obtener la licencia de conducir).

8.- Principio de pericia conductiva o idoneidad técnica: está muy vinculado al principio anterior y se refiere a la destreza o habilidad que debe reunir todo conductor, habiendo pasado el examen psicofísico, prueba de manejo y conocimiento de las leyes de tránsito, previo a la obtención de la licencia de conducir. El aspecto negativo de este principio es la **impericia** como una de las versiones de la culpa, es decir, el desconocimiento o no cumplimiento de las reglas y métodos propios de la actividad o profesión, en nuestro caso de la conducción vehicular.

9.- Principio de conocimiento de la normativa vial: existen disposiciones jurídicas que indican que: *“la ley se presume conocida por todos”, “la ignorancia de las leyes no sirve de excusa”* y que *“las leyes obligan indistintamente a todos los que habitan en un determinado país o territorio”*. Este principio exige al conductor el conocimiento específico de las leyes de tránsito, previo a la obtención de la licencia de conducir. Y dentro de las materias que debe aprender el conductor están: * el significado y comprensión de las señales de tránsito; * todo lo referente a la normativa de seguridad vial; * técnicas de manejo; * mecánica y primeros auxilios. La educación vial contribuye con este principio, ya que tiene a su cargo formar una **verdadera conciencia vial en los conductores y peatones.**

10.- Principio de regularidad técnica del vehículo: la regularidad técnica es al vehículo lo que la capacidad psicofísica al conductor, una y otra son condiciones esenciales de seguridad vial, y como tales, inexcusables. Así los conductores antes de ingresar a la vía pública deben verificar que su vehículo se encuentre en adecuadas condiciones de seguridad, de acuerdo con los requisitos legales, bajo su responsabilidad. Los vehículos deben contener dispositivos de seguridad activa (es decir, aquellos aparatos destinados a evitar o impedir la producción del siniestro, por ej. sistema de frenos ABS) y pasiva (es decir, aquellos aparatos que actúan cuando se produce el siniestro, cumpliendo la función de atenuar sus consecuencias dañosas, por ej. cinturón de seguridad y air bags). **(Por ejemplo el ART. 72 DE LA LEY DE TRÁNSITO ARGENTINA OBLIGA AL ESTADO, a prohibir por causas justificadas cuando por ejemplo no reúnen las condiciones de seguridad**

necesarias para transitar pudiendo ocasionar daños a terceros el uso de las vías públicas a cualquier vehículo)

Obligaciones de los sujetos:

- Cumplir con la revisión o inspección técnica obligatoria periódica de su vehículo en los talleres previamente habilitados por la autoridad competente;
- Mantener y controlar el buen funcionamiento de los elementos de seguridad que contiene el vehículo y utilizarlos efectivamente en las ocasiones que así lo requieran;
- Está prohibido modificar los elementos de seguridad o introducir elementos que afecten los dispositivos de seguridad del vehículo (por ej. está prohibido el uso de vidrios polarizados u oscurecidos, salvo permiso especial de la autoridad).

11.- Principio de ostensibilidad: significa que es de vital importancia que tanto los sujetos (conductores o peatones) y los objetos fijos o móviles sean mostrados, patentizados, o sean manifestados y evidentes en forma recíproca para de esa manera disminuir el riesgo de accidentes. Hablamos de “*ver y ser vistos*”. Ejemplo de ello son los sistemas de iluminación pública, demarcación y señalización de las vías, las luces y autobalizamiento de los rodados, las bocinas o clarinetes, las ropas retroreflectivas que están obligados a usar los peatones cuando caminan de noche a la vera de los caminos rurales. Y como aplicación de este principio, todo conductor debe advertir previamente cualquier maniobra o cambio de dirección que se disponga a efectuar, como también balizar adecuadamente su detención con elementos lumínicos y/o sonoros.

Obligaciones de los sujetos:

- La autoridad competente (sea el Estado y/o una empresa concesionaria vial) debe instalar y mantener la señalización vial (vertical, horizontal y aérea, sea permanente o transitoria) y la iluminación pública en los lugares que así lo requieran;
- Mantener en buenas condiciones de uso los elementos de iluminación y balizamiento provistos por el automotor;

- El conductor debe balizar suficientemente el área donde detiene irregularmente su vehículo por cualquier circunstancia de emergencia (por ej. en caso de desperfecto mecánico);
- El peatón que camina de noche a la vera de los caminos rurales debe hacerlo con brazaletes o ropas retroreflectivas;
- Todo usuario de la vía debe respetar y cumplir la señalización vial.

12.- Principio de confianza: es la creencia que tiene cada sujeto de tránsito de que los otros protagonistas se conducen con prudencia, diligencia e idoneidad, cumpliendo las obligaciones que les imponen leyes y reglamentos. Así por ejemplo cuando el peatón habilitado por la señal peatonal verde inicia el cruce de la calle, actúa bajo la convicción de que el automovilista habrá de respetar la respectiva fase roja que le veda el avance. Este principio deriva del concepto objetivo de la buena fe como fenómeno psicológico recogido por el derecho que está presente en todos los ordenamientos legales latinoamericanos. A propósito debemos señalar que en España los tribunales aplican reiteradamente el principio de *confianza en la normalidad o seguridad del tránsito*, sobre todo en autopistas y semiautopistas, que se traduce en que el conductor *confía* que durante la circulación no va a encontrarse con molestias y/o inconvenientes u obstáculos que puedan traer aparejado riesgos en la circulación. Por nuestra parte creemos que se trata de un principio plausible que refleja el “deber ser” de la conducta, pero que en la práctica del tránsito diario actual latinoamericano se encuentra desvirtuado o quizás su aplicación resulte inversa debiendo hablar de un contraprinipio de desconfianza. **ACA VEMOS OTRO QUIEBRE IMPORTANTE DEL SISTEMA JUNTO CON LA ROTURA DEL BINOMIO DEL TRANSPORTE.**

13.- Principio de defensa: como se dice por ahí que la confianza tiene un límite, pasado el mismo viene a tallar el principio de defensa o autoconservación del sujeto. Acá por ejemplo tiene aplicación lo que dijimos de las llamadas “*técnicas de manejo defensivo*”, es decir, aquellas que le permiten al automovilista 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. Así por ejemplo constituye manifestación de este principio la prudencia especial que se le exige al

conductor ante la presencia de peatones de invadan la calzada, sobre todo cuando se trate de niños, ancianos, no videntes o personas discapacitadas.

14.- Principio de cooperación en el tránsito: quiere decir que cada sujeto de tránsito no participa solo sino que debe interactuar con los demás protagonistas, colaborando recíprocamente para que el flujo de tránsito sea seguro y funcional.

Obligaciones de los sujetos:

- Todo usuario que haya participado en un accidente de tránsito debe: * detenerse inmediatamente; * prestar auxilio a las víctimas; * colaborar para evitar mayores peligros o daños; * denunciar el hecho ante la autoridad competente; y * comparecer a declarar ante el Juez cuando sea citado. Todo ello con las consiguientes presunciones y agravamiento de la conducta en su contra (tanto desde el punto de vista penal como civil) para el que no cumpla con dicho deber legal. (**Ley de Tránsito y Transporte Terrestre de la República del Ecuador (Ley N° 1002/1996), en su art. 92, establece:** El conductor protagonista de un accidente de tránsito que se haya dado a la fuga abandonando a heridos y/o muertos, será sancionado con la suspensión definitiva para conducir vehículos terrestres a motor).

15.- Principio de autorización de la conducción y circulación de vehículos: solo pueden conducir vehículos y circular los conductores y automotores que se encuentren previamente autorizados por la autoridad competente, determinándose así si los individuos reúnen las condiciones personales formales para conducir y si los vehículos poseen los requisitos técnicos para circular, para así evitar o por lo menos disminuir preventivamente el riesgo de daño. El jurista español López-Muñiz Goñi afirma que “el permiso de conducción no acredita la pericia, ni es constitutivo de derechos, sino que se trata solamente de un trámite administrativo, de una verdadera concesión de la Administración, que la otorga a aquellos que reúnen los requisitos formales previamente establecidos”.

Obligaciones de los sujetos:

- Portar y exhibir los documentos acreditativos de la condición dominial del vehículo (título del automotor, comprobantes de pago de patente y seguro

obligatorio) y licencia de conducir durante el acto de tránsito, toda vez que la autoridad competente se los requiera;

- Portar el vehículo las placas o patentes de identificación;
- Portar la documentación que acredite que el vehículo se encuentra en óptimas condiciones mecánicas y de seguridad para circular.

C.- Principios secundarios referentes a bienes jurídicos vinculados al tránsito (están dirigidos tanto a los sujetos de tránsito como a la autoridad competente por lo que todos están obligados a su cumplimiento)

1.- **Principio de defensa ambiental**: relacionado con la defensa del medioambiente contra la “polución ambiental” causada por el smog, gases o ruidos que se desprenden de los motores de los vehículos.

2.- **Principio de conservación del patrimonio público**: las obras públicas -y en especial la red vial- constituyen un patrimonio social que insumen grandes recursos económicos que son solventados por toda la sociedad a través del pago de impuestos, contribuciones especiales o del peaje.

3.- **Principio de tranquilidad ciudadana**: los elevados niveles de ruido generados por el tránsito motorizado han llegado a constituirse en causas que afectan el sistema nervioso del ser humano. Es lo que se conoce con el nombre de contaminación acústica o sonora.

4.- **Principio de ahorro energético**: en virtud del aumento permanente del costo de los combustibles que afecta en mayor o menor medida a todos los países, ello ha determinado que se promuevan políticas de ahorro de combustible.

REGLAS DE PREFERENCIA Y PRIORIDAD DE PASO (SE TRATA DE PAUTAS O PATRONES DE CONDUCTA QUE SIRVEN PARA EL ORDENAMIENTO DEL TRÁNSITO Y TAMBIÉN SON DE UTILIDAD PARA EL JUEZ AL MOMENTO DE DETERMINAR LA RESPONSABILIDAD DE LOS SUJETOS PARTICIPANTES EN UNA COLISIÓN). Acá es donde se ve con mayor claridad la llamada “disputa del espacio”, ya que sabido es que la mayoría de los accidentes ocurridos en las ciudades se producen en las intersecciones, bocacalles o confluencia de arterias que como dijimos algunas favorecen las colisiones laterales por no

brindar al automovilista un buen ángulo de visibilidad y perspectivas de cruce, convirtiéndose así en puntos críticos o de conflicto.

Ahora bien cuando en una determinada intersección existe señalización, semaforización o agentes de tránsito (intersección reglada), no hay inconvenientes porque los conductores y peatones deben acatar dichas prerrogativas viales.

El inconveniente surge cuando se trata de una intersección abierta en la que no existe ningún tipo de señalización vial. Y acá a su vez debemos distinguir si se trata de vía de igual o de distinta jerarquía.

Si se trata de vía de igual jerarquía, la mayoría de las leyes de tránsito otorgan prioridad de paso en el cruce al vehículo que se presenta circulando por la derecha frente al que lo hace por la izquierda (**conf. art. 190 inc. b) del Reglamento General para la aplicación de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre de la República del Ecuador**). Esto es lo que se denomina **PRIORIDAD DE PASO ESTÁTICA**. Pero dicha prioridad de paso no es absoluta ***YA QUE SI ASÍ LO FUERA, TODO CONDUCTOR QUE LLEGANDO A UNA BOCACALLE TUVIERA PRIORIDAD DE PASO, NI SIQUIERA DISMINUIRÍA LA VELOCIDAD DE SU RODADO Y CRUZARÍA LA ENCRUCIJADA, CONFIADO EN QUE TODO VEHÍCULO QUE SE PRESENTE CIRCULANDO POR SU IZQUIERDA DEBE CEDERLE EL PASO, CONVIRTIENDO A LA CIUDAD EN UNA PISTA DE CARRERA.*** Esta regla sólo juega cuando ambos vehículos se llegan o confluyen en la intersección o encrucijada en forma simultánea o casi simultánea y a velocidad reglamentaria.

La prioridad de paso estática se pierde además por las causas que taxativamente establecen los ordenamientos de tránsito, por ejemplo (mencionaremos las situaciones que consideramos revisten mayor importancia práctica u operativa):

- Señalización específica en contrario (por ej. algún cartel de pare o de ceda el paso);
- Vehículos ferroviarios o tranvías (**esto lo establece el art. 135 de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre de la República del Ecuador (Ley Nº 1002/1996, que dice: Toda vía férrea y de trolebús serán consideradas principales y preferentes con respecto a las carreteras o vías carrozables)**).

Se le da preferencia de paso a las formaciones ferroviarias, debido a las mayores complicaciones que tienen éstas para el frenado y detención y sus mayores implicancias dañosas en caso de un accidente, frente a las facilidades de maniobrabilidad de los automotores;

- Vehículos de urgencia (ambulancias, bomberos, policía, etc.) al momento de cumplimiento de su misión (esto sin dudas por una razón humanitaria. Es importante esto de que sea al momento de cumplimiento de su misión a los fines del análisis y determinación de la responsabilidad que hará el Juez al momento de dictar sentencia);
- Frente al vehículo que ha arribado primero a la intersección y se encuentra trasponiendo la misma (**conf. art. 190 inc. c) del Reglamento General para la aplicación de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre de la República del Ecuador**). En esta situación **LA REGLA DE LA PRIORIDAD DE PASO ESTÁTICA SE ROMPE O SE NEUTRALIZA, CONVIRTIÉNDOSE EN DINÁMICA, DEBIDO A QUE ESE RODADO QUE ESTÁ EN MOVIMIENTO TIENE PRIORIDAD DE PASO DINÁMICA (es una creación doctrinaria-jurisprudencial), Y TODO AUTOMÓVIL QUE SE PRESENTE CIRCULANDO YA SEA POR SU DERECHA O POR SU IZQUIERDA ESTÁ OBLIGADO A RESPETAR ESA PRIORIDAD DINÁMICA GANADA**, por aplicación del principio de preservación de la normalidad de la corriente;
- Peatones que cruzan lícitamente la calzada por la senda peatonal o por las esquinas (si no estuviera marcada la senda peatonal) (**conf. art. 190 inc. d) del Reglamento General para la aplicación de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre de la República del Ecuador**). Esta es la preferencia de paso del peatón frente al automotor en zona urbana, que en zona rural se da a la inversa, es decir, la prioridad de paso allí la tienen los rodados frente a los peatones;
- Las reglas especiales para rotondas (**conf. art. 193 del Reglamento General para la aplicación de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre de la República del Ecuador**). Ya que tiene prioridad el vehículo que circula por la rotonda;

- Los vehículos que circulan por vía pavimentada frente al que aparece por una de tierra y los vehículos que circulan por grandes vías, como por ejemplo carreteras de larga distancia, semiautopistas, autovías multicarriles, avenidas, bulevares, ramblas, cuya conformación geométrica y constructiva, densidad y velocidad media del flujo constituyen signos objetivos de su importancia. **Esta es la regla de la prioridad de la vía de mayor jerarquía, que según Carlos Tabasso (en un trabajo que recomendamos su lectura titulado: *Preferencia de la vía de mayor jerarquía: eficaz y omitido dispositivo de organización y seguridad vial*, LL 2001-F, Sección Doctrina, págs. 1083/1100) es un dispositivo eficaz para la organización y seguridad vial, no obstante que se encuentra omitido y/u olvidado en las legislaciones de tránsito.** Esta regla tiene su fundamento en el principio de funcionalidad de la vía, 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 (**conf. art. 195 del Reglamento General para la aplicación de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre de la República del Ecuador**).

El problema se plantea cuando no se establecen señales o pautas a seguir en las intersecciones abiertas con vías de distinta jerarquía (ej. cuando no hay signos objetivos que le permitan al usuario determinar cuál es la vía de mayor jerarquía o importancia que otorga prioridad de paso). A propósito existen dos posturas: * Responsabilidad del particular (tesis de la “cultura de tráfico”, sostenida por el Catedrático español Federico Puig Peña, que afirma que la responsabilidad es imputable al conductor de la vía secundaria por no ejercer la debida prudencia ante el ostensible cambio de condiciones que supone el cruce de otra vía de jerarquía notoriamente superior; y * Responsabilidad del Estado, que es quien debe establecer pautas claras a través de la legislación vial, por aplicación del principio de legalidad y exclusión analógica, por lo que al particular no se lo puede sancionar si la conducta a seguir no está previamente reglamentada.

COMO VEN AMBAS REGLAS PUEDEN PERFECTAMENTE COEXISTIR COMPLEMENTÁNDOSE ADECUADAMENTE.

Coincidimos con Tabasso en el sentido de que la determinación de la responsabilidad atribuible a los sujetos intervinientes en un siniestro ocurrido por alguna de las situaciones analizadas es relativamente sencilla, ya que el que tiene la prioridad de paso, goza de la presunción de inocencia correlativa a la de culpabilidad del impreferente, es decir, del que no tenía la prioridad. Ahora bien, dicha presunción es relativa ya que puede ser desvirtuada por prueba en contrario, y en bueno recordar que como en toda cuestión de tránsito el Juez deberá analizar cada caso concreto en particular a la luz de todo el material probatorio colectado en el expediente.

PEATON (Cuando hablamos de peatón las disposiciones de tránsito establecen que quedan asimilados a dicho concepto las sillas de lisiados y coches de bebés, además por supuesto de las personas que los empujan – Lo dispone el art. 69 del Reglamento General para la aplicación de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre de la República del Ecuador).

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 peatón y un vehículo a motor, debemos necesariamente recurrir en forma preliminar a ciertas pautas o principios (prioridades y presunciones) de origen legal y/o de creación doctrinaria o pretoriana. A saber:

1.- Regla de prioridad de paso

- **Zona urbana**: el peatón goza de prioridad de paso respecto del automóvil siempre que cruce lícitamente la calzada por los lugares autorizados para hacerlo (senda peatonal o esquinas) (art. 41 inc. e) Ley 24.449/95 Nacional de Tránsito Rep. Argentina).
- **Zona rural (ruta, autopista y semiautopista)**: el automotor tiene prioridad de paso respecto del peatón (art. 38 inc. b) Ley 24.449/95). 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.

- CNCiv., Sala B, Argentina, Octubre de 2003, “*Velásquez, Carmelo Amaranto c. Holmberg, Enrique José s. daños y perjuicios*”, Diario Judicial, edición *on line*, Buenos Aires, 18 de Diciembre de 2003,

www.diariojudicial.com/nota.asp?IDNoticia=20560# - Dijo el tribunal 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.

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

- **Zona urbana y rural**: el peatón goza del beneficio de la duda y presunciones (*iuris tantum* o sea que admiten prueba en contrario por parte del conductor) en su favor, en tanto no incurra en graves violaciones a las reglas del tránsito (art. 64 párrafo tercero Ley 24.449/95). 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)

3.- Regla del favor debilis o peditis

- **Zona urbana y rural**: en el tránsito vehicular el peatón es el que padece mayor grado de indefensión frente a los automotores (vehículo en movimiento crea un “*consumo de seguridad social*”). El peatón es paciente del riesgo creado por terceros en una actividad desarrollada en beneficio personal de éstos¹¹. Enseña el autor uruguayo Carlos Tabasso que, “el *Manual del Conductor* del Congreso Nacional de Intendentes del Uruguay advierte al

¹¹ Conf. TABASSO, Carlos, op. cit., pág. 697.

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”.

4.- Regla de marcha y cruce de calzada

- **Zona urbana:** el peatón debe transitar únicamente por la acera o vereda u otros espacios habilitados a ese fin y cruzar en las intersecciones por la senda peatonal o prolongación longitudinal imaginaria de ésta si no está delimitada (arts. 5 inc. t) y 38 inc. a) Ley 24.449/95 y **art. 70 inc. g) del Reglamento General para la aplicación de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre de la República del Ecuador**).
- **Zona rural (carretera de doble mano de circulación):** el peatón debe caminar por la banquina (**berma o espaldón de la carretera**) lo más alejado posible de la carretera en sentido contrario al tránsito del carril adyacente y cruzar la calzada en forma perpendicular a la misma, respetando la prioridad de los vehículos (art. 38 inc. b) Ley 24.449/95 **art. 70 inc. b) del Reglamento General para la aplicación de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre de la República del Ecuador**). *Durante la noche portará brazaletes u otros elementos retroreflectivos para facilitar su detección.*

- SCJBA, Argentina, 04-06-03, “**Tomazo, Antonio Cruz y otra c. Brallard, Roberto Osvaldo y otros s. daños y perjuicios**”, ArgentinaJurídica.com, www.argentinajuridica.com/sj/tomaso.htm

* **Zona urbana y rural (calle, avenida, ruta, autopista y semiautopista):** si existen cruces peatonales a distinto nivel de la calle o ruta su uso es obligatorio para atravesar la calzada (art. 38 inc. c) Ley 24.449/95).

- SCJBA, Argentina, Ac. 82266, 06-11-02, “**Acuña, Pablo y otra c. Hazebrouck, Miguel y otro s. daños y perjuicios**”, LLBA 2004, Nº 1.

- CNCiv., Sala A, Argentina, 17-05-03, “**Sorrenti, Karina Marta y otro c. Palermo, Héctor Alfredo y otros s. daños y perjuicios**”,

ArgentinaJurídica.com, www.argentinajuridica.com/sj/sorrenti.htm - 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.

5.- Regla de prohibición de circulación

- **Zona rural (autopista y semiautopista):** En autopistas¹² y semiautopistas¹³ no pueden circular peatones¹⁴, conforme lo dispone el art. 46 inc. b) y parte final, de la Ley de Tránsito (R.A.); 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 citada (**art. 73 del Reglamento General para la aplicación de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre de la República del Ecuador**).

Por lo que resumiendo, en las ciudades el peatón goza de prioridad de paso respecto de los vehículos y únicamente puede cruzar la calle por los lugares habilitados (senda peatonal o en las esquinas); mientras que 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

¹² Así, el art. 5 inc. b) de la Ley de Tránsito (R.A.) 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”.

¹³ Así, el art. 5 inc. s) de la Ley de Tránsito (R.A.) define a la semiautopista como: “un camino similar a la autopista pero con cruces a nivel con otra calle o ferrocarril”.

¹⁴ 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, Argentina, 10-02-03, “Maciel, Elsa Elvira y otros c. Transportes LLMV S.R.L. y otro s. daños y perjuicios”, ArgentinaJurídica.com, http://www.argentinajuridica.com/sj/maciel_e.htm). Idem CNCiv., Sala J, Argentina, 05-06-03, “Uran, Adrián Alberto c. CLIBA Ingeniería Urbana S.A. y otro s. daños y perjuicios”, Ediciones DEC., www.edec.com.ar y CNCiv., Sala B, Argentina, Julio/03, “Cadenazzi, Orquídea Ángela c. Ploza, Miguel Lorenzo s. daños y perjuicios”, Diario Judicial, edición on line,

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 (R.A.)-, 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. Muchas gracias por su atención...