

## La culpa en los accidentes de tránsito<sup>1</sup>

**SUMARIO: I. El sistema de responsabilidad en el Código Civil en el marco de los accidentes de la circulación – II. ¿Predominio de la culpa o del riesgo creado? - III. ¿El automóvil es cosa riesgosa? – IV. La culpa como eximente y factor de atribución: distinción conceptual – V. La culpa del peatón: principios generales. Reglas de prioridad y presunciones. Consecuencias jurídicas – VI. Accidentes de tránsito: derribando mitos o prejuicios - VII. Reflexión final.**

*"No hay sino un medio de evitar accidentes en los caminos, es hacer que sean improbables, pero no improbables para una especie ideal, inexistente, de conductores o peatones prudentes, atentos, inteligentes, de rápida reacción, sino para los hombres tal cual son o tal cual llegan a ser en las diversas circunstancias de la vida diaria".*

Pascual Palazzo (1890-1980), Ingeniero argentino, 1937

### **I. El sistema de responsabilidad en el Código Civil en el marco de los accidentes de la circulación**

Nos proponemos abordar el rol actual de la culpa<sup>2</sup> –tanto como factor subjetivo de atribución y como eximente de responsabilidad-, su ámbito de aplicación, alcances, efectos y análisis comparativo de su campo y límites de actuación antes de la reforma introducida por la Ley N° 17.711/68, en una materia de importancia vital, social y colectiva como el tránsito vehicular y sus accidentes<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> 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](http://www.martindiegopirola.com.ar) - Artículo publicado en Revista de Derecho de daños, La culpa – II, Ed. Rubinzal-Culzoni, Santa Fe, 2009, págs. 203/243.

<sup>2</sup> Aunque no lo mencionemos expresamente nos referimos también al dolo (arts. 506, 931 y 1072, Cód. Civ.). “La “culpabilidad” en general ofrece dos variantes: la culpa propiamente tal y el dolo, los que aparecen consagrados en el incumplimiento de las obligaciones contractuales por los arts. 506 –dolo- y 511 –culpa-, y en punto a hechos ilícitos en el art. 1067, cuando dice que para ser “punibles para los efectos de este Código” (es decir en orden a la reparabilidad de los daños), se requiere que “a sus agentes se les pueda imputar dolo, culpa o negligencia”. (Conf. TRIGO REPRESAS, Félix A., *Los presupuestos de la responsabilidad civil*, Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales de Buenos Aires y Ed. La Ley, Agosto 2004, pág. 32)

<sup>3</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

donde se encuentran especialmente comprometidos valores supremos como la vida e integridad física de las personas.

“En ese sentido resulta alarmante la dolorosa estadística de muertos y lesionados que diariamente enluta a las calles y carreteras de nuestro país y del mundo, constituyéndose –según la Organización Mundial de la Salud- como una verdadera “*endemia social oculta*” que nos aqueja y persigue de generación en generación”<sup>4</sup>.

La dinámica de los negocios (contratos conexos, subcontratación, etc.), la globalización, la creciente producción, industrialización, comercialización y distribución de bienes y servicios y las exigencias competitivas del mundo moderno, hacen que las empresas y/o particulares emprendedores se vean obligados a encargar o delegar en terceros de su confianza algunas gestiones puntuales para completar la cadena de comercialización y de esa forma satisfacer las grandes demandas del mercado<sup>5</sup>.

Dentro de este contexto quien pondría hoy en duda la importancia del automóvil como uno de los grandes inventos del siglo XIX (1885), el vertiginoso avance tecnológico de la industria automotriz que en los últimos años ha lanzado a la venta vehículos cada vez más veloces, sumado ello al progresivo incremento

---

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>4</sup> Conf. PIROTA, Martín Diego, *La dependencia en materia de accidentes de tránsito. Problemática*, Revista de Derecho de daños, Responsabilidad de los dependientes – III, Ed. Rubinzal-Culzoni, Santa Fe, 2007, pág. 225.

<sup>5</sup> Antiguamente en la etapa agrícola-ganadera o manufacturera las actividades eran manuales y en consecuencia los daños eran causados por la mano del hombre o por animales que él domesticaba, es por ello que el único responsable de esos daños era el hombre ya sea a título de dolo o de culpa (ambos factores de atribución subjetivos porque tienen en cuenta la voluntad del hombre-autor del daño). Luego el mundo fue evolucionando y entrando paulatinamente en la era industrial o tecnológica, como consecuencia de la revolución industrial y la irrupción del maquinismo, en donde en cierta medida podemos decir que la mano del hombre es reemplazada por la máquina, y es allí precisamente donde comienzan a ocasionarse los daños por la intervención de cosas riesgosas o viciosas, y aparecen los factores de atribución objetivos donde se prescinde de la voluntad del hombre-autor del daño. Y la primera señal de este cambio la tenemos en los daños causados o sufridos con motivo u ocasión de la relación de trabajo, donde resultaba injusto hacer responsable al patrón o empresario (a título de culpa o dolo por el hecho personal) por los daños que sufrían sus empleados en la manipulación de las máquinas, entonces se lo comienza a hacer responsable en virtud del riesgo o vicio de la máquina de su propiedad que produjo el perjuicio a su empleado o en virtud de la responsabilidad que el empleador tiene por los daños que sus dependientes causen a terceros. (Conf. PIROTA, Martín Diego, *Responsabilidad por daños derivados del peaje*, Ed. de Belgrano, Buenos Aires, 1999, pág. 87)

del parque automotor, y en contraste con ello, tanto los conductores (por su falta de educación y conciencia del riesgo vial<sup>6</sup>), como las calles y caminos (por sus defectos de diseño, construcción, mantenimiento o conservación<sup>7</sup>) de nuestra patria no están adaptados y preparados para hacer uso y contener – respectivamente- en condiciones de seguridad vial<sup>8</sup> dicha potencia<sup>9</sup>.

Los factores apuntados hacen que el riesgo de producción de accidentes de tránsito se acrecienta día tras día, situación ésta que no escapa del examen o meritación que hace el juzgador de la conducta asumida por cada uno de los sujetos intervinientes en el siniestro, a los fines de asignar (imputar y/o repartir) las responsabilidades consecuentes en mérito a la participación causal que les cupo en el resultado dañoso, siempre teniendo presente la normativa vial específica y las características propias o particulares que rodean a la circulación terrestre<sup>10</sup>.

---

<sup>6</sup> Avalado en muchas ocasiones por el Estado que, en su calidad de autoridad jurisdiccional de carácter monopólico en materia de tránsito y seguridad vial, debiera entre otras obligaciones a su cargo, hacer más exigente el otorgamiento y renovación de las licencias de conducir y la aplicación de multas y sanciones a los infractores. Comprometiéndose la responsabilidad de los funcionarios y autoridades competentes que no cumplan con las exigencias legales en dicha tarea, de conformidad a lo establecido por el art. 13 *in fine* de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449/95.

<sup>7</sup> Para un análisis sistemático, dogmático y jurisprudencial de la responsabilidad de la autoridad con competencia sobre la vía (Estado, organismo vial descentralizado y/o ente concesionario vial), recomendamos la lectura de nuestra obra *Compendio jurisprudencial sobre accidentes de tránsito en carreteras y autopistas*, Ed. Rubinzal-Culzoni, Santa Fe, 2003.

<sup>8</sup> Por lo que se ve claramente que la trilogía de elementos que componen la seguridad vial: conductor-vehículo-vía, se encuentran descompensados o en un notorio desequilibrio funcional.

<sup>9</sup> Parafraseando lo dicho en alguna oportunidad por el Profesor Lorenzetti, con esa capacidad para captar la problemática social y darle una explicación coherente, clara y sencilla desde la óptica del derecho: parece que el automóvil de ser un bien para satisfacer las necesidades del hombre, en muchas ocasiones se transforma en un mal por las consecuencias fatales y desastrosas de su utilización irresponsable.

<sup>10</sup> Resulta importante las consecuencias teórico-prácticas que extrae el jurista uruguayo Carlos Tabasso del art. 70 de la Ley 24.449 que establece en su parte pertinente que: “*Las autoridades pertinentes deben observar las siguientes reglas; (...) En materia de juzgamiento: 1.- Aplicar esta ley con prioridad sobre cualquier otra norma que pretenda regular la misma materia. (...)*”. Así comenta el autor: a) la disposición no estatuye una tesis más o menos original o inédita, sino que recoge a texto expreso y a título de principio general aplicable a toda la materia, una regla metodológica emergente del mecanismo remisivo que implica la estructura del tipo culposo; b) lo que resulta críticamente importante radica en que, cualquier *juzgamiento* que no se encuadre primeramente dentro del sistema normativo regulador del campo de conductas específico en que acaeció el hecho *sub lite*, será no ajustado a derecho; por ende, tal juicio habrá incurrido en el vicio de ilegalidad, determinando la consecuencia anulabilidad. Debe observarse en tal sentido que 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; c) otro aspecto sumamente remarcable consiste en que la norma del caso proclama, o declara, quizá sin proponérselo, la *identidad y la autonomía didáctica, técnica y funcional –o descentralización conceptual-* del Derecho de Tránsito dentro del ordenamiento por cuanto, al reconocérsele explícitamente la titularidad de un sector delimitado de

Coincidimos con López Mesa al recordar que, “el sistema de responsabilidad del Código Civil Argentino concebido por Vélez Sarsfield se construyó con base en la culpa como factor de atribución principalísimo; el art. 512 del Código Civil se erigió en una norma epicéntrica, cuyos efectos se proyectaron sobre ambos regímenes de responsabilidad (contractual y extracontractual), de modo coincidente con la filosofía y visión de la época: “no hay responsabilidad sin culpa” (repcionado normativamente en los arts. 1067 y 1109, Cód. Civ.), concepción que a través de Domat y Pothier recogió el Código Civil francés y, desde allí, el sistema de responsabilidad moral subjetivo emigró a la mayoría de las legislaciones europeas y americanas”<sup>11</sup>.

Así se pensó a la culpa como reproche moral con un contenido trascendente de sanción social, emparentada a la idea religiosa de pecado o falta cometida por un sujeto en perjuicio de otro y con una finalidad reeducadora de la conducta y a su vez disuasoria o ejemplificadora de futuras acciones culposas, sosteniendo Ripert que “la única idea que puede justificar la responsabilidad es la de la culpabilidad, pues el hombre sólo se siente responsable de los daños que causa, únicamente cuando obra con culpa”<sup>12</sup>. Agregando con ironía el autor

---

conductas humanas para su *juzgamiento prioritario*, se le separa y distingue ontológicamente de las restantes ramas del Derecho; d) a partir del art. 70 de la Ley de Tránsito, el Derecho y su práctica en Argentina –ciertamente también en los demás países de la región por flujo radial– deberán dejar de considerar los actos y hechos de circulación bajo una óptica administrativista, civilística o penalística para entenderlos como lo que son antes que nada: *hechos o actos de tránsito*, sin que por ello dejen de ser, en su caso, inescindiblemente, manifestaciones de la culpa como conducta o actitud torpe, descuidada, desviada o antisocial del hombre. Esta perspectiva, que ahora se impone como *obligación judicial propiamente dicha*,...inaugura otra era en que la labor de establecimiento de los fundamentos de la imputación subjetiva deberá efectuarse autónomamente, en primer lugar, dentro del reducto del Derecho de Circulación, pues es jurídicamente perentorio para el juez ceñirse a la “*prioridad sobre cualquier otra norma que pretenda regular la misma materia*”, pudiendo recién después trasladar la valoración obtenida hacia otras áreas. No hacerlo, o invertir el orden secuencial de los pasos metodológicos, significaría incurrir en el vicio de ilegalidad de fondo por errónea aplicación del Derecho y por ende, caer en el pozo de la nulidad absoluta”. (TABASSO, Carlos, *Derecho del Tránsito – Los Principios*, Ed. B de F, Buenos Aires, 1997, págs. 46/49)

<sup>11</sup> LÓPEZ MESA, Marcelo J., *La doctrina del riesgo creado y su posibilidad de aplicación al Estado (Análisis de las jurisprudencias francesa, española y argentina actual)*”, Revista de Derecho Administrativo, Ed. Depalma, Año 10, N° 27/29, Enero/Diciembre de 1998, págs. 435 a 476; conf. GALDOS, Jorge Mario – BIONDA, Rodrigo Ezequiel, *La fisonomía de la culpa en los albores del tercer milenio y desde la óptica de la Suprema Corte bonaerense*, Revista Derecho de daños, La culpa – I, Ed. Rubinzal-Culzoni, Santa Fe, 2009, pág. 159. Lo que está entre paréntesis es agregado nuestro.

<sup>12</sup> RIPERT, George, *La regle moral Dans les obligations civiles*, 4ª ed., Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, París, 1949, N° 112, pág. 212; conf. COMPAGNUCCI DE CASO, Rubén

francés que, “los juristas escriben: debemos abandonar la idea de la culpa; es una idea anciana; el progreso la ha sustituido por la idea del riesgo. Osarían ellos escribir: debemos abandonar la idea de que el hombre debe comportarse bien; nosotros le deberíamos decir: condúctete como te plazca a tus riesgos y peligros; si lastimas a otro pagarás. Es así como ellos creen firmemente ayudar al progreso del derecho”<sup>13</sup>.

Adhirieron a esta tesis subjetiva como fundamento de la responsabilidad civil, Llambías<sup>14</sup>, Acuña Anzorena<sup>15</sup>, Salvat, Colombo<sup>16</sup>, Peirano Facio<sup>17</sup>, Orgaz<sup>18</sup>, Aguiar, Cammarota, Raffo Benegas, Horvath, Brebbia, Casiello, Compagnucci de Caso, Salerno, Bustamante Alsina y Trigo Represas.

Luego el adelanto industrial y el consiguiente uso masivo, rutinario, automático o frecuente de máquinas con potencialidad dañadora fue demostrando la injusta, parcial e incompleta visión de la teoría apuntada, lo que obligó a los

---

H., *Fundamentos de la responsabilidad civil: culpa y riesgo*, Derecho de Daños – Primera parte, Ed. La Rocca, Buenos Aires, 1991, pág. 61.

<sup>13</sup> Idem nota anterior, págs. 58/59. Podríamos decir que el esquema estaba más orientado hacia las características de una culpa penal como represora o sancionadora de conductas que a la idea de culpa civil en el sentido de reparación o resarcimiento del perjuicio causado. De lo que se advierte que se miraba al autor del daño y no a la víctima, cuenta al autor. Se tenía en cuenta el daño causado y no el daño injustamente sufrido. A propósito, “los fundamentos remotos de la responsabilidad civil y de la responsabilidad penal son comunes, la reparación estaba teñida de venganza por parte de la víctima y de punición respecto del culpable”. (Conf. LAMBERT-FAIVRE, Yvonne, Exordio. *La evolución de la responsabilidad civil de una deuda de responsabilidad a un crédito de indemnización*, en *Revue trimestrielle de Droit Civil*, París, 1987-I-1, pág. XIV. Traducido por Eliana A. Núñez. Publicado en castellano en el libro *Derechos de daños*, de ALTERINI, Atilio Aníbal – LÓPEZ CABANA, Roberto M., Ed. La Ley, Buenos Aires, 1992. Conf. LAMBERT-FAIVRE, Yvonne, op. cit., pág. XIV)

<sup>14</sup> LLAMBIÁS, Jorge Joaquín, *Tratado de derecho civil, Obligaciones*, Perrot, Buenos Aires, 1973, t. III, N° 2.147, pág. 523; *El derecho no es una física de las acciones humanas*, LL 107-1015 y ss. Decía el autor de nota que “desde el punto de vista del buen orden social, el principio de “no hay responsabilidad sin culpa”, es un escudo que ampara a los inocentes asegurándoles que mientras no sean *culpables* no tendrán sanción que soportar, pues ser autor material del hecho, por eso solo, no hace a nadie responsable”. (LLAMBIÁS, Jorge Joaquín, *Tratado...*, op. cit., pág. 523)

<sup>15</sup> ACUÑA ANZORENA, Arturo, *Estado actual de la doctrina en materia de responsabilidad civil extracontractual*, Estudios sobre la responsabilidad civil, Ed. Platense, La Plata, 1963, pág. 19 y ss.

<sup>16</sup> COLOMBO, Leonardo, *Culpa aquiliana (cuasidelitos)*, 3ª ed., Ed. La Ley, Buenos Aires, 1965, t. I, N° 5, pág. 14 y ss.

<sup>17</sup> PEIRANO FACIO, Jorge, *Responsabilidad extracontractual*, Ed. Barreiro Ramos, Montevideo, 1954, N° 74, pág. 130.

<sup>18</sup> ORGAZ, Alfredo, *La culpa*, Ed. Lerner, Buenos Aires, 1970, N° 3, pág. 19 y ss.

juristas a replantear el esquema clásico de la culpa como soporte único del deber de responder<sup>19</sup>.

Así nace el riesgo (como una abstracción de la noción de la culpa) por el cual se enrostra responsabilidad objetiva por los daños ocasionados, al sujeto que creó (conoce y domina en general la fuente del riesgo según Mosset Iturraspe<sup>20</sup>) esa contingencia, probabilidad o proximidad para que el perjuicio finalmente se produzca<sup>21</sup>.

“Nuestro Código Civil, con la reforma introducida en el año 1968 por la Ley Nº 17.711, ha ampliado el número de factores de imputabilidad o atribución legal de responsabilidad, ya que de pasar a reconocer como únicos factores a los subjetivos (*culpa y dolo*) -excepto el riesgo para los daños causados por animales<sup>22</sup> (arts. 1124 a 1131)-, agrega cinco factores objetivos que son: *riesgo o vicio* (art. 1113 segundo párrafo, segunda parte); *garantía legal* (art. 1113 primer párrafo); *equidad* (arts. 907 y 1069 en sus segundos párrafos); *abuso del derecho* (art. 1071 segundo párrafo); y *exceso en la normal tolerancia entre vecinos* (art. 2618); en los que se prescinde de la noción de culpa”<sup>23</sup>.

---

<sup>19</sup> “De suerte que la *culpa civil* ha perdido una gran parte de su valor social como instrumento de medida de los comportamientos antisociales”. (Conf. DE ANGEL YÁGÜEZ, Ricardo, *Algunas previsiones sobre el futuro de la responsabilidad civil (con especial atención a la reparación del daño)*, Ed. Civitas S.A., Madrid, España, 1ª ed., 1995, págs. 31/32). “Tunc advierte que el valor educativo de la responsabilidad por culpa ha sido puesto en tela de juicio, al menos en la medida en que en ella se incluye una responsabilidad por error. En base a investigaciones psicológicas, se ha llegado a la conclusión de que imponer una sanción por una culpa tiene valor educativo cuando el daño se ha causado deliberadamente, pero que ese valor es nulo e incluso negativo cuando el daño ha sido accidental”, (TUNC, A., *La responsabilité civile*, París, 1981, pág. 129; conf. DE ANGEL YÁGÜEZ, Ricardo, op. cit., pág. 32) como ocurre en los accidentes de tránsito. “Pero a pesar de todo, e incurriéndose así en una cierta contradicción, *la culpa sigue teniendo un papel relevante cuando se trata de la culpa de la propia víctima*. Tanto en el ámbito de actividades gobernadas por reglas de responsabilidad objetiva, como en el terreno de la responsabilidad por culpa en que se inspira el régimen general del artículo 1.902 del Código (español), la culpa de la víctima puede conducir a la reducción o incluso a la supresión de su derecho a ser indemnizado”. (Conf. DE ANGEL YÁGÜEZ, Ricardo, op. cit., pág. 33. Lo que está entre paréntesis es agregado nuestro)

<sup>20</sup> MOSSET ITURRASPE, Jorge, *La responsabilidad por riesgo*, JA sec. doc. 1970-721.

<sup>21</sup> “La idea de justicia conmutativa es una de las razones que da punto de apoyo a la tesis del riesgo. Se le otorga a esta postura un grado de mayor justicia, que a la de la culpa”. (Conf. COMPAGNUCCI DE CASO, op. cit., pág. 66). Para ver el nacimiento y evolución de la teoría del riesgo recomendamos ver nuestro comentario de la voz *Riesgo o vicio de la cosa*, en PIROTA, Martín Diego, *Compendio jurisprudencial sobre accidentes...*, op. cit., págs. 609/617.

<sup>22</sup> Es bueno remarcar que en la redacción original del Código de Vélez Sarsfield, el capítulo de referencia al no haber sufrido modificaciones posteriores, constituye -aunque no lo diga expresamente- la única oportunidad en que el codificador deja traslucir la aplicación de un factor de atribución objetivo.

<sup>23</sup> Conf. PIROTA, Martín Diego, *Responsabilidad por daños...*, op. cit., pág. 86.

Desde la doctrina se han manifestado partidarios de la nueva corriente, Josserand, Santos Briz, Mosset Iturraspe, Spota, Borda, Goldenberg, Garrido, Andorno, Pizarro, Bueres, Alterini y Kemelmajer de Carlucci, entre otros.

Recapitulando, nadie puede poner en dudas el primogénito nacimiento de la culpa –tanto en el reloj cronológico como normativo- como fundamento para endilgar responsabilidad civil en general por el hecho propio, por lo que podríamos otorgarle el rótulo de principio general frente a la excepcionalidad del sistema de responsabilidad sin culpa que abarca la mayor cantidad de casos prácticos (verbigracia: responsabilidad por el hecho de las cosas, responsabilidad por el hecho ajeno, etc.)<sup>24</sup>.

Resulta interesante y acorde con los tiempos actuales la opinión que emitiera hace ya algunos años el autor cubano Díaz Pairó reseñando que: “la teoría objetiva gozó durante cierto período de tanto favor en la doctrina que pareció que iba a desplazar a la teoría de la responsabilidad subjetiva; pero habiéndose dictado reglamentaciones especiales para ciertos supuestos en que se manifestaban de modo ostensiblemente injusto los inconvenientes del sistema subjetivo (legislación de accidentes de trabajo, por accidentes automovilísticos, etc.), actualmente se halla estancada, casi puede decirse en estado de retroceso. Ninguna legislación la ha adoptado como criterio general para resolver el problema de la responsabilidad civil, ni la doctrina en general la apoya en esa forma, admitiéndola sólo en supuestos especiales y con carácter excepcional. Se puede afirmar que en el derecho moderno el sistema continúa siendo el tradicional de la responsabilidad subjetiva, aunque a título excepcional se hayan consagrado cuando así lo han aconsejado razones de justicia, equidad o conveniencia, casos de responsabilidad objetiva”<sup>25</sup>.

En este contexto general es que pretendemos indagar seguidamente si esa prerrogativa histórica y teórica de la culpa frente al riesgo se verifica también en la

---

<sup>24</sup> En su oportunidad afirmamos que, “así como los factores de atribución subjetivos -culpa y dolo- ocupaban un lugar de privilegio antes del año '68, después de la reforma ese lugar privilegiado lo pasaron a ostentar los factores objetivos, los cuales según la estadística se aplican en el 90% de los casos”. (PIROTA, Martín Diego, *Responsabilidad por daños...*, op. cit., pág. 87)

<sup>25</sup> DÍAZ PAIRÓ, Antonio, *Teoría general de las obligaciones*, 2ª ed., La Habana, 1945/47, vol. II, pág. 42.

práctica a la luz de las decisiones judiciales en la particular temática de los accidentes de la circulación.

## II. ¿Predominio de la culpa o del riesgo creado?

En la materia que tratamos antes de la reforma de la Ley N° 17.711 no había alternativa posible y debía aplicarse rigurosamente lo normado por el art. 1109 en función con el art. 1111 del Código Civil, reputándose culpable al sujeto (sea conductor de vehículo de motor, de tracción a sangre o peatón) que por su culpa o negligencia ocasiona un daño a otro al momento de conducirse por el espacio vial.

Pero como bien destaca el maestro Trigo Represas “después de la reforma de la ley 17.711, la responsabilidad en los casos de accidentes de tránsito ha sufrido un cambio fundamental”<sup>26</sup>, con el agregado de los párrafos 2° y 3° al art. 1113 del Código Civil que contempla dos supuestos distintos: el daño causado “con” la cosa, en el que la ley presume la culpa del dueño o guardián, por lo que a éstos le basta probar su falta de culpa para eximir su responsabilidad en el hecho; y el detrimento provocado “por” el riesgo<sup>27</sup> o vicio<sup>28</sup> de la cosa, donde la norma impone la responsabilidad objetiva al propietario o guardador de la cosa que causó el daño, debiendo el sindicado como responsable acreditar la culpa de la víctima o de un tercero por quien civilmente no debe responder o bien el caso fortuito (conf. art. 514, Cód. Civ.) extraño, externo o ajeno a ese riesgo o vicio (conf. art. 513, Cód. Civ.) para borrar su débito resarcitorio<sup>29</sup>. Sin perjuicio de que además, en cualquiera de ambos casos, “*si la cosa hubiese sido usada contra la*

---

<sup>26</sup> TRIGO REPRESAS, Félix A., *La prueba de la culpa en los accidentes de tránsito*, La Prueba en el Derecho de Daños, Carlos A. Ghersi (Director), Ed. Nova Tesis, Rosario, 2009, pág. 424.

<sup>27</sup> Es la contingencia, probabilidad o proximidad de un daño.

<sup>28</sup> Es la falta o defecto de fabricación, funcionamiento o conservación de una cosa que la hace impropia para su destino normal, y por lo tanto susceptible de dañar.

<sup>29</sup> “Se suele señalar, genéricamente y con finalidad distintiva, que en los daños con las cosas media un hecho del hombre que usa la cosa, sometida a su acción y voluntad, mientras que en los daños por las cosas el hecho es de la cosa, en la que cobra cierta autonomía respecto del hombre y tiene participación causal activa”. (ZAVALA DE GONZÁLEZ, Matilde, *Resarcimiento de daños. Presupuestos y funciones del Derecho de Daños*, Ed. Hammurabi, Buenos Aires, 1999, t. 4, pág. 599; LÓPEZ HERRERA, Edgardo, *Teoría general de la responsabilidad civil*, LexisNexis, Buenos Aires, 2006, pág. 317; conf. GALDÓS, Jorge Mario, *La evolución de la teoría del riesgo creado*, Creación de riesgo – 1, Revista Derecho de Daños, Ed. Rubinzal-Culzoni, 2006-3, pág. 58)



*voluntad expresa o presunta del dueño o guardián*”, éstos no serán responsables<sup>30</sup>.

Sin perjuicio de la diferencia de mención efectuada en el párrafo que antecede, coincidimos con Galdós quien explica que “al erigirse el riesgo creado como principio general de responsabilidad por el hecho de las cosas se produjo una marcada supresión (o *cuasi*-supresión) de la categoría de imputación “del daño con las cosas” (art. 1113 párr. 2º, parte 1ª, Cód. Civ.), que, de facto, y como revela la experiencia judicial, quedó absorbida o subsumida en aquél”<sup>31</sup>.

Entonces así como apuntamos que en los daños causados sin intervención de cosas se aplica primordialmente la culpa por sobre el riesgo, en aquellos perjuicios producidos por cosas ocurre a la inversa, siendo el riesgo el principio rector y la culpa de aplicación remanente, residual o subsidiaria en los casos en que se impone el examen de la conducta del dueño o guardián, de la víctima o de terceros.

Por nuestra parte participamos del criterio ecléctico o intermedio sustentando por Galdós y Bionda, “el que aprecia como muy positiva la coordinación y complementación entre el riesgo creado y la culpa”<sup>32</sup>, añadiendo con suma claridad el camarista bonaerense que, “la paridad jerárquica de ambas (riesgo creado y culpa subjetiva) y su pacífica coexistencia, aseguran la tutela justa de la víctima. La primacía cuantitativa del riesgo creado convive armoniosamente con la culpa. Todo ello conlleva, si se quiere de modo indirecto, que ante la consolidación de la responsabilidad objetiva en el derecho judicial argentino el eje de la responsabilidad civil se desplace, en esta hora, a la relación causal como presupuesto “vedette” de la responsabilidad civil”<sup>33</sup>.

### III. ¿El automóvil es cosa riesgosa?

---

<sup>30</sup> Para un estudio más detenido de esta eximente de interpretación estricta o restrictiva aconsejamos la lectura del trabajo de la Dra. Silvia Yolanda TANZI, *La prueba en los accidentes de tránsito (uso en contra de la voluntad del dueño)*, La Prueba en el Derecho de Daños, Carlos A. Ghersi (Director), Ed. Nova Tesis, Rosario, 2009, págs. 449/459.

<sup>31</sup> GALDÓS, Jorge Mario, *El riesgo creado, la culpa y cuestiones conexas*, LL 2006-F, Secc. Doctrina, pág. 1.363.

<sup>32</sup> Criterio seguido por la SCJBA en sus sentencias: Ac. 31.772, 22-11-83, “*Coronel, Juan y otra c. Fernández, Ramiro y otro*”, ED 117-461, sums. 8/13 y DJJ 125-434; Ac. L. 32.813, 07-08-84, “*Cruseño, José H. c. Tenor S.A. s. daños y perjuicios*”, DJJ, 127-414 y ED 112-351; Ac. 45.820, 03-12-91, “*Garavoto, Luis A. c. Suárez, Rubén s. daños y perjuicios*”.

Para responder a esta pregunta conviene precisar la terminología utilizada por el Código Civil (art. 1113, párr. 2º, parte 2ª) a los fines de fijar el contenido de la noción: *riesgo de la cosa*.

Es que se ha dicho que “la ley no habla de “cosa riesgosa” sino del riesgo de la cosa (frase más comprensiva y abarcadora), o sea del peligro que puede generar una cosa, el que puede resultar de su conexión con diversos factores”<sup>34</sup>.

En igual sentido comenta Ramella que “es posible calificar a *priori* como peligrosas por su naturaleza a ciertas cosas (como lo son la energía nuclear y en general todos los explosivos, los gases letales, ciertas sustancias corrosivas como los ácidos, etc.); pese a que la ley emplea la palabra riesgo que denota la idea de peligro o proximidad de un daño, el precepto no refiere únicamente al daño causado por cualquier cosa que genera riesgo, el que puede resultar no sólo de su propia naturaleza (explosivos, etc.) sino también de su situación (automóvil mal estacionado, árbol que atraviesa la calle, etc.) o de cualquier otra circunstancia (tratándose de una máquina al estar en movimiento)”<sup>35</sup>, funcionamiento o forma de utilización.

También Venini y Venini indican que, “no existen necesariamente entonces sólo cosas peligrosas de por sí sino que serán las circunstancias en muchas hipótesis las que la dotarán de tal cualidad”<sup>36</sup>.

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

---

<sup>33</sup> GALDÓS, Jorge Mario – BIONDA, Rodrigo Ezequiel, op. cit., págs. 159 y ss.

<sup>34</sup> Conf. 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. 200. Lo que está entre paréntesis es agregado nuestro.

<sup>35</sup> Ponencia del Dr. Anteo E. RAMELLA en las Primeras Jornadas de Derecho Civil de Mercedes, 1981, en Revista del Colegio de Abogados de Mercedes, año I, 1983, págs. 52, 53 y ss.; conf. GALDÓS, Jorge Mario, *El riesgo creado en los accidentes...*, op. cit., pág. 201. Como bien dice Gelber, “si es cierto que en abstracto sólo ciertas cosas son riesgosas, en concreto pueden serlo todas”. (GELBER, Teodoro, *El art. 1113 del Código Civil en los accidentes y enfermedades del trabajo*, 2ª ed. actualizada, Ed. Hammurabi, Buenos Aires, 1981, pág. 56; conf. GARRIDO, Roque F. – ANDORNO, Luis O., *El art. 1113 del Código Civil*, comentado y anotado, Ed. Hammurabi, Buenos Aires, 1983, pág. 367)

<sup>36</sup> VENINI, Juan C. – VENINI, Guillermina, *Reflexiones en torno al artículo 1113 del Código Civil*, JA 23-04-97, pág. 3. En definitiva se tratará en cada caso particular de una cuestión de hecho y prueba, en la que no podemos sentar un principio general aplicable a todos los supuestos fácticos.

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”<sup>37</sup>.

Ha dicho reiteradamente la doctrina y la jurisprudencia que el automóvil en movimiento es una cosa riesgosa o peligrosa y crea un *consumo de seguridad social* que debe ser soportado por el dueño y el guardián<sup>38</sup>, es decir, que la ley presume *iuris et de iure* que el automotor es cosa riesgosa, generadora de, al menos, un indiscutible “riesgo potencial”<sup>39</sup>, y más aún en la realidad del tránsito diario actual en las calles y carreteras de nuestro país conformado por un cóctel de circunstancias coadyuvantes (verbigracia: conductores o peatones irresponsables que carecen de la necesaria conciencia del riesgo vial, convivencia simultánea de parque automotor nuevo y envejecido, infraestructura vial con importantes defectos de construcción, mantenimiento o conservación, señalización incompleta, imprecisa o incorrectamente ubicada<sup>40</sup>).

Si bien en la casi totalidad de los casos los accidentes se producen cuando el o los rodados se encuentran en movimiento (en funcionamiento o librados al tránsito), donde parecería que la presencia del riesgo de la cosa es más nítido o patente, existen otras circunstancias –no menos riesgosas por cierto- en las que

---

<sup>37</sup> GALDÓS, Jorge Mario, *El riesgo creado en los accidentes...*, op. cit., pág. 202.

<sup>38</sup> Ver CNEsp. CC I, 18-09-87, LL 1988-C-27; SCJBA, 02-09-86, LL 1988-B-611; SCJBA, 17-04-90, LL 1990-D-25; CNCiv., Sala C, 17-10-89, LL 1990-A-442.

<sup>39</sup> Conf. GALDOS, Jorge Mario, *El riesgo creado, la culpa...*, op. cit., pág. 1363; TRIGO REPRESAS, Félix A., *La prueba de la culpa...*, op. cit., pág. 427; PIZARRO, Ramón Daniel, *Responsabilidad civil por riesgo creado y de empresa*, La Ley, Buenos Aires, 2006, T. II, pág. 204.

<sup>40</sup> “En Latinoamérica existe una peligrosa y perversa tendencia de las autoridades competentes en materia vial de pretender solucionar o corregir defectos estructurales o de diseño geométrico y de falta de reparación, mantenimiento o conservación de las vías de circulación a través de la señalización vial transitoria (preventiva o de emergencia) que de esa forma pasa a ser permanente”. (Conf. PIROTA, Martín Diego, *La señalización vial y su impacto actual sobre el principio de confianza en la normalidad o seguridad del tráfico*, Revista Carreteras, España, 4ª época, N° 151, Enero/Febrero de 2007, págs. 100/102). Además para ver jurisprudencia recopilada, seleccionada y comentada al respecto aconsejamos la lectura de la voz *Señalización vial*, en PIROTA, Martín Diego, *Compendio jurisprudencial sobre accidentes...*, op. cit., págs. 623/693.

la colisión puede ser generada por un vehículo detenido o estacionado en forma antirreglamentaria o en lugar prohibido o inadecuado de la vía pública<sup>41</sup>.

Y como basta el “mero riesgo” o vicio del locomóvil no siendo necesario (ni conveniente) calificar ni cualificar el riesgo creado (porque el propio legislador no lo hace), por lo que “en cada oportunidad el juez debe preguntarse si la cosa, por cualquier circunstancia del caso, genera un riesgo en el que pueda ser comprendido el daño sufrido por la víctima”<sup>42</sup>.

Pues entonces si consideramos que todo vehículo de motor es una cosa dotada de capacidad para ocasionar daños a terceros y por lo tanto deviene obligatoria la imputación objetiva de responsabilidad a su dueño o guardián, nos preguntamos: ¿cuál es el espacio que queda reservado a la culpa en esta cuestión?

Cuenta Galdós que “a poco de sentada la teoría del riesgo se procuró, particularmente en materia de accidentes de automotores y especialmente en jurisdicción de la Provincia de Buenos Aires, diseñar un subsistema jurídico,

---

<sup>41</sup> Como bien enseña Zavala de González, “para responsabilizar por daños derivados de las cosas, no es un requisito su movimiento, pues también las cosas inertes pueden causar un perjuicio: el árbol caído que bloquea una ruta, el foso donde puede caer una persona, las obras en construcción emplazadas en veredas o calzadas. No interesa el ‘modo’ con que se hace efectiva la potencia dañosa que encierra la cosa; ésta es fuente del perjuicio cuando, ‘mecánicamente’ pasiva, ha sido ‘causalmente’ activa. Y las cosas inertes son causa activa del daño cuando su anormal situación o ubicación circunstancial crea la probabilidad y consecuente previsibilidad de una contingencia dañosa”. (ZAVALA DE GONZÁLEZ, Matilde, *Actualidad en la jurisprudencia sobre derecho de daños*, LL 21-08-97, pág. 2). Para ver jurisprudencia recopilada, seleccionada y comentada al respecto aconsejamos la lectura de la voz *Vehículo detenido*, en PIROTA, Martín Diego, *Compendio jurisprudencial sobre accidentes...*, op. cit., págs. 701/717.

<sup>42</sup> SCJBA, L. 37.401, 10-03-87, “Giménez, Néstor H. c. Simondi, Mateo s. daños y perjuicios”, A. y S. 1987-I-387; SCJBA, L. 37.802, 09-06-87, “Rodríguez, Ricardo R. c. Juan Eduardo SACIFIA s. indemnización”, A. y S. 1987-II-314; SCJBA, Ac. L. 32.610, “Benavides, Aurelia c. ALAESA”, conf. GALDOS, Jorge Mario, *El riesgo creado en los accidentes...*, op. cit., pág. 213. En igual sentido el Tribunal Supremo español ha establecido que, “la responsabilidad que deriva para el poseedor de un vehículo de motor de los daños que el mismo cause mientras es utilizado tiende en general a ser considerado como una responsabilidad por riesgo, es decir, derivada del simple hecho de aquella posesión o utilización y prescindiéndose de la culpa de las personas que lo manejan por estimarse que el uso del automóvil ya de por sí implica un riesgo y que este riesgo es suficiente de suyo para acarrear aquella responsabilidad...” (TS, 06-05-83 –RJ 1983, 2670-). En sintonía con dicha postura también merece la pena destacar que en el país ibérico rige la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos de Motor (Ley 30/1995 y modificatorias), la que establece un sistema de responsabilidad civil con tablas o baremos vinculantes para el Juez pero con índices de corrección variables para casos concretos, siendo los pilares fundamentales del sistema: la objetivación de la responsabilidad (responsabilidad por riesgo creado por el uso del automotor), la socialización del daño y la obligatoriedad del seguro para todos los propietarios de vehículos de motor, previendo la posibilidad que la víctima pueda accionar directamente contra el asegurador del civilmente responsable.

macrosistémico, “cuasi autónomo”, que se autoabasteciera, prescindiendo por completo de la culpa subjetiva de los arts. 512 y 1109 del Código Civil. Se intentó recurrir al factor objetivo como causa única fundante de la responsabilidad civil, expulsando y desalojando a la culpa, para lo cual se solía señalar que la culpa del dueño o guardián no constituye ningún presupuesto del deber de resarcir, bastando acudir al criterio de la imputación objetiva<sup>43</sup>. Empero, ese intento resultó fallido ante las permanentes “infiltraciones” o “derrapes subjetivos” –según expresión de Piaggio-, lo que demostró la imposibilidad de soslayar el análisis de la conducta humana en concreto”<sup>44</sup>.

Es que a poco que se lean las sentencias de nuestros tribunales en materia de siniestros viales se advierte que si bien se echa manos del riesgo o vicio del automotor como factor de atribución principal o preponderante de la responsabilidad del dueño o guardián, también se recurre a la culpa –a veces en forma expresa y otras en forma solapada o encubierta- para reforzar o completar el análisis de la conducta de los sujetos participantes en el caso concreto. “Se configura, entonces, una imputación dual y concurrente de responsabilidad (riesgo creado más culpa)”<sup>45</sup>.

En los supuestos de colisiones entre dos o más automotores, y con posterioridad a la reforma de la Ley N° 17.711, en una primera etapa y durante mucho tiempo nuestra doctrina y jurisprudencia<sup>46</sup> -siguiendo la opinión de Borda,

---

<sup>43</sup> SCJBA, Ac. 59.283, 15-10-96, “Buiatti de Lemos, María L. c. Renzi, Norberto y otros s. daños y perjuicios”; SCJBA, Ac. 65.799, 13-05-97, “Iribarren, Marcelo Andrés c. Benedetti, Héctor Horacio s. daños y perjuicios”, entre otros.

<sup>44</sup> PIAGGIO, Aníbal N., *Presencias de la culpa*, LL Suplemento Especial 70° Aniversario, 2005 (noviembre), pág. 207; aut. cit., *Azar y certeza en Derecho de Daños*, ED 152-801; conf. GALDOS, Jorge Mario, *La evolución de la teoría...*, op. cit., págs. 83/84.

<sup>45</sup> Conf. GALDOS, Jorge Mario, *El riesgo creado, la culpa...*, op. cit., pág. 1363. Así también lo interpreta el Tribunal Supremo de España al resolver que: “...de manera constante la doctrina jurisprudencial enseña que si bien el citado precepto del Código Civil (se refiere al art. 1902 que prevé la responsabilidad por culpa) descansa en un básico principio culpabilista, no cabe desconocer que la diligencia requerida comprende no sólo las prevenciones y cuidados reglamentarios sino además todos los que la prudencia imponga para prevenir el evento dañoso, a lo que debe añadirse como criterio complementario, dentro de pautas adecuadas, el de la responsabilidad basada en el riesgo, aunque sin erigirla en fundamento único de la obligación de resarcir...”. (TS, 17-12-86 –RJ 1986, 7675-, se trataba de un atropello de un ciclista que circulaba sin control por un camión cuyo conductor gira a la derecha entrando en la zona por la que aquél marchaba, imputándose responsabilidad compartida a ambos)

<sup>46</sup> CSJN, “García de Alarcón y ot. c. Provincia de Buenos Aires”, Fallos: 304:125; “Arat, Ender c. Ippólito, Pascual”, Fallos: 303:879; “ENTel c. Provincia del Neuquén”, Fallos: 306:1989; “Seguros Generales SPA Assicurazioni Generali c. Provincia de Buenos Aires”, Fallos: 297:211 y LL 1977-C-254; “Gallegos, Evangelina c. Singer, Donald y otro”, Rep. LL XXXIX-A-I, 623, sum.

inspirador y factótum de la reforma indicada- entendieron de manera casi uniforme, que la responsabilidad fundada en el art. 1113 del Código Civil ya no resultaba aplicable, y que en definitiva el problema debía resolverse sobre la base de los parámetros subjetivos del art. 1109 del Código de Vélez, teniendo en cuenta la culpa de quiénes han conducido esas máquinas, la que no estaba presumida por la ley sino que debía ser probada, al reputarse neutralizados o compensados los riesgos recíprocos de automóviles de similar porte o grado<sup>47</sup>.

“Luego la misma jurisprudencia de los tribunales fue introduciendo algunas atenuaciones al principio de la “neutralización de los riesgos”, advertida quizá de que en ciertos casos la solución a la que conducía no era la más adecuada, desde el punto de vista de la justicia”<sup>48</sup>.

Consolidándose definitivamente el cambio de doctrina judicial a partir de la causa “*Sacaba de Larosa*”<sup>49</sup>, fallada en el año 1986 por la Suprema Corte de Buenos Aires, estableciéndose que “la teoría del riesgo creado regula la atribución de la responsabilidad civil por el hecho de las cosas y constituye el principio rector sobre el tema...Resulta inadmisibile la supresión de esta teoría cuando se ha producido un encuentro entre dos vehículos...porque el choque que los puede dañar no destruye, de ninguna manera, los factores de atribución de la responsabilidad...La solución en los casos de colisiones entre cosas que presentan riesgos o vicios, es la misma: cada dueño y cada guardián deben afrontar los daños causados a otro...Hay una doble responsabilidad y no una ausencia de ella, pudiendo regir presunciones de causalidad fundadas en el art. 1113, segundo párrafo...No existe norma ni principio jurídico que permita otra interpretación del art. 1113 del Código Civil”.

Resumiendo las distintas denominaciones utilizadas por los autores, enumera Galdós que el Alto Tribunal provincial aplicó derechamente, la doctrina

---

404; “*Insignia, Cía. de Seguros c. Provincia de Córdoba*”, JA 1977-I-270; conf. GALDOS, Jorge Mario, *El riesgo creado en los...*, op. cit., págs. 205/206.

<sup>47</sup> BORDA, Guillermo, *Tratado de derecho civil. Obligaciones*, 9ª ed. actualizada por Alejandro BORDA, La Ley, Buenos Aires, 2008, T. II, págs. 358 y ss., N° 1.481 y págs. 395 y ss., N° 1.597; conf. TRIGO REPRESAS, Félix A., *La prueba de la culpa...*, op. cit., pág. 439. Postura de la que participaron Orgaz, Bustamante Alsina, Garrido y Andorno.

<sup>48</sup> Conf. TRIGO REPRESAS, Félix A., *La prueba de la culpa...*, op. cit., pág. 441.

<sup>49</sup> Ac. 33.155, 08-04-86, “*Sacaba de Larosa, Beatriz c. Vilches, Eduardo Roque y otro s. daños y perjuicios*”, LL 1986-D-479, con nota de Félix Alberto Trigo Represas; JA 1986-IV-579, con nota de Mónica Giordano y Carlos Alberto Gherzi.

del riesgo creado como la denomina Mosset Iturraspe; del riesgo recíproco según la terminología de Trigo Represas; de la doble pretensión indemnizatoria en expresión acuñada por Goldenberg; de las presunciones concurrentes de causalidad para la opinión de Alterini; la tesis de la acumulación de riesgos en la apreciación de Kemelmajer de Carlucci; expresiones terminológicas todas que, en definitiva, propugnan que siempre que interviene un automotor la *quaestio iure* se enclava en el marco del art. 1113, segundo párrafo, *in fine*, porque los riesgos bilaterales no se neutralizan ni compensan sino que se acumulan”<sup>50</sup>.

A su turno, la Corte Suprema Nacional adoptó idéntica posición en su fallo recaído en la causa “*Empresa Nacional de Telecomunicaciones c. Provincia de Buenos Aires*”<sup>51</sup>, al que fueron plegándose las distintas salas de la Cámara Nacional en lo Civil de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, culminando el proceso pretoriano con el plenario de dicha Cámara en donde por mayoría se decidiera que: la responsabilidad del dueño o guardián emergente de accidentes de tránsito producidos como consecuencia de una colisión plural de automotores en movimiento, no debe encuadrarse en la órbita del art. 1109 del Código Civil<sup>52</sup>.

#### **IV. La culpa como eximente y factor de atribución: distinción conceptual**

Detallaremos ahora la función de la culpa tanto como factor de imputación del deber de responder (conf. arts. 511, 512 y 1109, Cód. Civ.), es decir, como fundamento que da el legislador para endilgar responsabilidad a un sujeto que ha causado un daño a otro (o dicho de otro modo, el por qué la ley hace responsable a una persona del daño que ha ocasionado); y como excepción de responsabilidad (conf. arts. 1111 y 1113 párr. 2º y 3º, Cód. Civ.) a los fines de garantizar el derecho de defensa del sindicado como victimario o responsable civil (conf. art. 18, C.N.).

No obstante “en la actualidad se insiste –muy enfáticamente por cierto- que la culpa no es ni factor de imputación ni de liberación de la responsabilidad del

---

<sup>50</sup> GALDOS, Jorge Mario, *El riesgo creado en los...*, op. cit., pág. 206.

<sup>51</sup> LL 1988-D-296, con nota de Atilio Aníbal Alterini; ED 128-281. Reiterado en otros pronunciamientos de la CSJN: 01-12-88, “*Pcia. de Buenos Aires c. Mustafá*”, ED 133-904, sum. 2508/9 y LL 1989-C-768, Jur. Agrup. 2508/9; 26-03-91, “*Radziwill c. Racco*”, LL 1991-D-476; 26-10-93, “*Pcia. de Buenos Aires c. Massano*”, LL 1994-B-149.

<sup>52</sup> CNCiv. en pleno, 14-11-94, “*Valdez c. El Puente S.A.T.*”, ED 161-402; LL 1995-A-136.

dueño o guardián<sup>53</sup>, ni tampoco elemento de atribución de la víctima, ya que la eximente no reside en la “culpa” sino en la conducta, la actuación o el accionar (neutro o sin valoración subjetiva) –aún no culposo- de la víctima o de un tercero”<sup>54</sup>.

De ello se advierte que en los casos de daños causados con intervención de cosas riesgosas o viciosas hay un “debilitamiento” de la culpa como fundamento de responsabilidad y asimismo un “fortalecimiento” de la culpa -o hecho de la víctima o de un tercero- como factor eximente del débito resarcitorio<sup>55</sup>.

Las especies o grados de la culpa –sea grave, leve o levísima- que regía en el derecho romano fue descartada de plano por Vélez Sarsfield en la nota al art. 512 del catálogo normativo por él elaborado, remarcando que dicho artículo “se reduce a un consejo a los jueces de no tener ni demasiada indulgencia y de no exigir del deudor de la obligación sino de los cuidados razonables...”<sup>56</sup>.

No obstante ello, destaca Galdós que, en materia de seguros se tiene en cuenta la culpa grave del asegurado o tomador como causal de exclusión de cobertura por parte del asegurador en el seguro contra la responsabilidad civil (arts. 109 a 120, Ley de Seguros N° 17.418/68)<sup>57</sup>. Por esa senda la Suprema Corte bonaerense ha concluido que “corresponde calificar –a los efectos del contrato de seguro- como grave a la culpa de quien conducía alrededor de 170 Km/h, de noche y en estado de ebriedad”<sup>58</sup>.

---

<sup>53</sup> SCJBA, Ac. 36.006, “López c. Doblros”, A. y S. 1986-I-671; SCJBA, Ac. 33.743, “Dominguez c. Ochoa”, A. y S. 1986-III-443; conf. GALDOS, Jorge Mario, *El riesgo creado en los...*, op. cit., pág. 221.

<sup>54</sup> Conf. GALDÓS, Jorge Mario – BIONDA, Rodrigo Ezequiel, op. cit., págs. 159 y ss. Lo que está entre paréntesis es agregado nuestro.

<sup>55</sup> Ambas expresiones -muy gráficas por cierto- empleadas por GALDOS, Jorge Mario, *La evolución de la teoría...*, op. cit., pág. 89; y *La fisonomía de la culpa...*, op. cit., págs. 159 y ss.

<sup>56</sup> Elogia Galdós la visionaria redacción de la mencionada norma al decir que, “el art. 512 es una norma abierta, del tipo de las que propugnan las legislaciones modernas que, confiando en la prudencia judicial, determinan criterios o parámetros de razonabilidad que proveen contenidos genéricos, sustentados en pautas elásticas, cuyo contenido deber ser concretizado por el juez en cada supuesto particular”. (GALDOS, Jorge Mario - BIONDA, Rodrigo Ezequiel, op. cit., págs. 159 y ss.)

<sup>57</sup> GALDOS, Jorge Mario – BIONDA, Rodrigo Ezequiel, op. cit., págs. 159 y ss. En relación a ello recomendamos la lectura de nuestro trabajo titulado *El dolo y la culpa grave como causales de exclusión de cobertura en el seguro contra la responsabilidad civil*, Revista de Responsabilidad Civil y Seguros, LL sección Doctrina Esencial, Año X, N° 9, Setiembre de 2008, págs. 9/16.

<sup>58</sup> SCJBA, Ac. 69.824, 27-12-01, in re “Galazzi, Ana M. c. Balduzzi, Udelmar Ismael s. daños y perjuicios”, aunque con remisión a Ac. 40.823, 20-06-89, “Issin Hnos. c. Galvani, Máximo s.



La culpa puede presentarse bajo tres versiones distintas: \* imprudencia (cuando se obra precipitadamente, es decir, se hace lo que no se debe o más de lo debido); \* negligencia (cuando el sujeto no hace lo que debe o hace menos de lo debido); o \* impericia (que es el desconocimiento o no cumplimiento de las reglas y métodos propios de la actividad o profesión)<sup>59</sup>.

La culpabilidad debe apreciarse en abstracto-concreto, teniendo en cuenta la previsibilidad del victimario en el supuesto puntual (conf. arts. 512, 902, 904 y 909, Cód. Civ.)<sup>60</sup>. “Por un lado, la valoración en concreto o subjetiva, que considera el comportamiento con relación al sujeto mismo, atendiendo únicamente a sus propias condiciones personales y a las demás circunstancias de tiempo y lugar en que actuó, y por otro, la apreciación en abstracto u objetiva, donde el parámetro de cotejo está dado por la previsibilidad general de un patrón o tipo medio seleccionado de antemano: el hombre común (o medio, profesional medio, especialista medio), el buen padre de familia, las diligencias exigibles del tráfico de la doctrina germana, el hombre razonable y prudente, el buen ganadero del Código Civil italiano”<sup>61</sup>.

Ahora bien, sabido es que “las probanzas eximitorias deben ser “fehacientes e indubitables”, ya que la norma, con finalidad social típica (en virtud del riesgo y masividad de la circulación vehicular), ha creado factores de atribución que deben cesar sólo en casos excepcionales”, y por lo tanto si no existen elementos de prueba, ese déficit de los datos aportados “sólo puede redundar en perjuicio de aquel que tiene la carga de demostrar que existen circunstancias excluyentes de la responsabilidad que la ley pone a su cargo, por servirse de la cosa riesgosa productora del daño”<sup>62</sup>.

---

*daños y perjuicios*”, A. y S. 1989-II-439; Ac. 74.512, 19-02-02, in re “*Quintana, Inés Lorena c. Giordani, Juan D. s. daños y perjuicios*”, en reenvío a causa Ac. 38.173, 03-11-87, DJBA 1988-134-27; conf. GALDOS, Jorge Mario – BIONDA, Rodrigo Ezequiel, op. cit., págs. 159 y ss.

<sup>59</sup> Se pueden apreciar las tres vertientes de la actuación culposa en el siguiente ejemplo: el sujeto que sale a circular con un vehículo que no reúne las condiciones de seguridad necesarias exigidas por la ley (negligencia), además lo hace a exceso de velocidad (imprudencia), y por si fuera poco se trata de un conductor profesional (impericia).

<sup>60</sup> Conf. PIROTA, Martín Diego – CARRANZA LATRUBESSE, Gustavo, *Unificación de la jurisprudencia contradictoria*, LL 21-06-06.

<sup>61</sup> Conf. GALDOS, Jorge Mario – BIONDA, Rodrigo Ezequiel, op. cit., págs. 159 y ss.

<sup>62</sup> SCJBA, Ac. L. 35.784, “*Berjera, Ramona c. La Pampa*”, A. y S. 1995-III-827; SCJBA, Ac. 34.081, “*Pérez c. Transportes Atlántico*”, A. y S. 1985-II-205; conf. GALDOS, Jorge Mario, *El riesgo creado en los...*, op. cit., pág. 219.

Ha reiterado la buena jurisprudencia que se debe “calificar la conducta de la víctima o del tercero para determinar si ha ocurrido o no –y en su caso en que extensión- la situación prevista en la parte final del segundo apartado del art. 1113 del Código Civil..., analizando la idoneidad de la actuación de la víctima para producir el evento dañoso, con independencia de que configure o no culpa, actuación que debe ser valorada como factor de interrupción, total o parcial, del nexo causal, toda vez que esa apreciación no implica abrir juicio sobre la intención motivante de la conducta pues la norma se satisface con menos: basta con que el intérprete juzgue que ese comportamiento tuvo eficacia para cortar el nexo causal...”<sup>63</sup>, resulta por ende impropio acudir a los conceptos de “exclusividad”, “conurrencia” o “presunción” de culpas<sup>64</sup>.

De ello se advierte que -siguiendo a la postura mayoritaria llamada “tesis de la autoría causal”- el hecho de la víctima o de un tercero –aún no culpable (víctima menor de edad<sup>65</sup>, demente o persona privada de razón (conf. arts. 896, 921, 1070 y concs., Cód. Civ.)- puede liberar total o parcialmente al dueño o guardián de la cosa riesgosa<sup>66</sup>, siempre que reúna los requisitos de imprevisibilidad e inevitabilidad propios del caso fortuito<sup>67</sup>.

---

<sup>63</sup> SCJBA, Ac. C. 90.630, 27-02-08, in re “*Farías, Oscar Alfredo c. Rainieri, Juan Carlos s. daños y perjuicios*”; SCJBA, Ac. 82.947, 02-04-03, “*Molina*”; SCJBA, Ac. 85.684, 28-07-04, “*González*”; conf. GALDOS, Jorge Mario – BIONDA, Rodrigo Ezequiel, op. cit., págs. 159 y ss.

<sup>64</sup> Conf. GALDOS, Jorge Mario, *El riesgo creado en los...*, op. cit., pág. 221.

<sup>65</sup> Con respecto a la responsabilidad de los padres por los daños causados por sus hijos (arts. 1114 a 1116, Cód. Civ.), debemos distinguir dos especies: a) menores de 10 años: responsabilidad directa de los padres (arts. 921 y 1109, Cód. Civ.) – Responsabilidad objetiva inexcusable (eximente de responsabilidad: causa ajena) - La víctima puede invocar el art. 907, Cód. Civ.; b) mayores de 10 hasta 21 años: responsabilidad indirecta de los padres (art. 1109, Cód. Civ.) – Responsabilidad subjetiva excusable.

<sup>66</sup> SAUX, Edgardo Ignacio, *El menor y los accidentes de tránsito*, Revista de Derecho de daños, Menor dañino y menor dañado – 2, Ed. Rubinzal-Culzoni, Santa Fe, 2002, pág. 231; SAUX, Edgardo Ignacio, *Accidentes de tránsito: culpas concurrentes y víctimas inconscientes*, anotación a fallo de la CNCiv., Sala I, 04-11-04, “*Pugliese, Pedro y otro c. Cozzani, Laura G. y otros*”, JA 2005-II-786; conf. GALDOS, Jorge Mario *La evolución de la teoría...*, op. cit., págs. 91/92; GALDOS, Jorge Mario, *Riesgo creado y culpa de la víctima. Menor inimputable y falta de vigilancia de los padres*, nota al fallo de la CCom. de Lomas de Zamora, Sala I, 11-03-96, “*Ruiz, José R. c. Cavagna, Miguel A. y otros*”, LLBA 1996-1045.

<sup>67</sup> En dicha exigencia son contestes tanto la doctrina como la jurisprudencia. Conf. CSJN, 13-11-90, “*Santamarina, María del Carmen c. Empresa Ferrocarriles Argentinos*”, LL 1991-B-526; ED 131-362; CSJN, 09-09-86, “*ENTEL c. Dycasa y Petersen, Thiele y Cruz S.A. s. sumario*”, Fallos: 308:1.597; CSJN, 15-10-87, “*Prille de Nicolini, Graciela Cristina c. Servicios Eléctricos del Gran Buenos Aires*”, Fallos: 310:1.021; SCJBA, Ac. C. 99.072, 10-09-08, in re “*M. J., c. Policía de la Provincia de Buenos Aires s. daños y perjuicios*”.

En lo que hace a la llamada *culpa concurrente, compartida o cooperación de negligencias*, debemos tener en cuenta para la graduación de las culpas la incidencia causal de cada una de ellas en el resultado final, ya que como enseña Goldenberg, “el planteo correcto de la cuestión debe situarse en el marco del *nexo causal*, aun cuando doctrinalmente sea tratada como ‘conurrencia de culpas’”<sup>68</sup>, por lo que lo correcto es hablar de “causas concurrentes” o “concausa” en el sentido de hechos independientes o autónomos que coadyuvan en la producción del daño<sup>69</sup>.

Al respecto expone Zavala de González con notable claridad que, “la causalidad es prioritaria respecto de la culpabilidad o de factores objetivos de atribución: recién desde la causación de un daño, se averigua si concurre algún motivo para que alguien deba responder. Si a partir de un hecho era objetivamente previsible el resultado, se reputa al sujeto como autor. Si además el resultado era subjetivamente previsible, se concluye en que el autor es culpable”<sup>70</sup>.

Agrega Goldenberg que, “estas situaciones se caracterizan por el hecho de que el evento dañoso es el resultado de la *conducta conjunta* –por acción u omisión- del ofensor y de la víctima; es decir, el nexo causal se establece entre el perjuicio y la actividad de ambas partes, por haber sido cada una de ellas condición indispensable para la producción de él. Autor y damnificado resultan así

---

<sup>68</sup> GOLDENBERG, Isidoro H., *La relación de causalidad en la responsabilidad civil*, 1ª reimpression, Ed. Astrea, Buenos Aires, 1989, pág. 161, nota 288. En igual sentido se manifiestan LORENZETTI, Ricardo Luis – SOZZO, Gonzalo, *Culpas concurrentes*, anotación a fallo de la CNCiv., Sala F, 14-03-00, “Franco de Palomo, Sara c. Balentini, Carlos A. y otro”, LL 2000-F-311 y ss., en Revista de Derecho de daños, Accidentes de tránsito – 1, Ed. Rubinzal-Culzoni, Santa Fe, 2002, págs. 53/69, quienes manifiestan que “conceptualmente la culpa de la víctima es idéntica a la culpa del dañador, ya que el concepto de culpa es, en la lógica del Código Civil, uno solo. Pero aquí (se refiere al caso comentado de colisión entre peatón y automóvil) la culpa de la víctima no le atribuye responsabilidad a ésta por haber causado un daño a otro sino que desgrava (cuando el factor de atribución por el que aquél responde es objetivo) o concurre (cuando es subjetivo-culpa) la responsabilidad del dañador”.

<sup>69</sup> Así razonan los tribunales al decidir que “mediando pluralidad de culpas, los agentes tienen que compartir el peso del daño en la proporción en que cada cual contribuyó a ocasionarlo. Si no hay diferencia en la incidencia causal de una y otra culpa es menester graduar la responsabilidad atendiendo a la gravedad de aquéllas, y si tampoco hubiese en ello diferencia, la discriminación debe ser paritaria”. (CNCiv., Sala E, 06-06-08, “Pavetti, Pánfila Ramona c. Baudracco, Raúl”, ED 02-03-09). Por su parte el Tribunal Supremo de España tiene dicho en múltiples resoluciones que la culpa compartida se traduce en una compensación, no de culpas, sino de sus consecuencias pecuniarias. (TS, 01-07-95 –RJ 1995, 5423-; 16-01-91 –RJ 1991, 297-)

<sup>70</sup> ZAVALA DE GONZÁLEZ, Matilde, *Actualidad en la jurisprudencia sobre derecho de daños*, LL 21-08-97.

mutuamente origen y causa de la integridad del daño, puesto que la culpa de uno de ellos ha sido sólo *uno* de los factores que determinaron su producción. Por eso se alude a una '*cooperación de negligencia*', ya que la víctima contribuyó en grado eficaz a la formación del hecho"<sup>71</sup>.

"En nuestra dogmática civil no existe un precepto que consagre explícitamente la figura de la '*culpa concurrente*'"<sup>72</sup>, por el contrario, el caso está expresamente contemplado en los códigos civiles de Alemania (art. 254), Italia (art. 1227), Suiza (art. 44), Portugal (art. 570) y Brasil (art. 945)<sup>73</sup>. También lo prevé el art. 54 *in fine* de la Ley de Tránsito Terrestre de la República de Venezuela que expresamente menciona que, "*en caso de colisión entre vehículos se presume, salvo prueba en contrario, que los conductores tienen igual responsabilidad por los daños causados*"<sup>74</sup>.

"No obstante, la doctrina y la jurisprudencia son unánimes en su reconocimiento partiendo de una construcción jurídica sustentada en el art. 1109 del Código Civil –que decreta la responsabilidad del que por culpa o negligencia ocasiona un daño a otros-, y el art. 1111 –que recepta la máxima *volenti non fit iniuria*-, de acuerdo con el principio de la plenitud hermética del ordenamiento jurídico (art. 16, Cód. Civ.)"<sup>75</sup>.

Opina el ilustre jurista santafesino Jorge Mosset Iturraspe que, "la reparación tiene que atender a los comportamientos de la víctima y el victimario, en un doble sentido: a.- gravedad del reproche y, b.- poder genético. Sólo la consideración de ambos aspectos –afirmamos– permitirá decir qué debemos colocar sobre las espaldas de cada uno"<sup>76</sup>. Aunque el Catedrático de Derecho Civil Ricardo de Ángel Yáguez "menciona el caso de colisiones en cadena ocurridas en autopistas holandesas y francesas, en las que se ha demostrado lo

---

<sup>71</sup> GOLDENBERG, Isidoro H., op. cit., pág. 162.

<sup>72</sup> Conf. GOLDENBERG, Isidoro H., op. cit., págs. 162/163. Lo que está entre paréntesis es agregado nuestro.

<sup>73</sup> El nuevo Código Civil de Brasil (Ley Nº 10.406, de 10-01-02), que entró en vigencia el 11 de Enero de 2003, introduce expresamente el instituto al establecer en su art. 945: "Se a vítima tiver concorrido culposamente para o evento danoso, a sua indemnização será fixada tendo-se em conta a gravidade de sua culpa em confronto com a do autor do dano".

<sup>74</sup> Conf. PIROTA, Martín Diego, *Compendio jurisprudencial sobre accidentes...*, op. cit., pág. 192.

<sup>75</sup> Conf. GOLDENBERG, Isidoro H., op. cit., pág. 163.

<sup>76</sup> MOSSET ITURRASPE, Jorge, *Responsabilidad por daños*, t. III, Ed. Ediar, Buenos Aires, 1980, pág. 67, nota 65.

muy aleatoria que puede ser la búsqueda de las llamadas 'causalidades culposas'. Se cita el ejemplo del accidente en cadena ocurrido en enero de 1993 en la autopista holandesa A-52. Estaba implicado un número tan elevado de vehículos que a la policía no le fue posible realizar un verdadero atestado ni identificar al o a los culpables. Era teóricamente imposible aplicar las reglas nacionales del Derecho de la responsabilidad, pero tampoco se podía explicar a las víctimas que esta circunstancia les impedía ser indemnizadas. Fue por eso por lo que la Asociación holandesa de sociedades de seguros decidió indemnizar los perjuicios personales consistentes en lesiones o muertes, con lo que, bajo la presión de los heridos, se pasó de las reglas de la responsabilidad a las del seguro de daños, más allá de cualquier obligación legal o contractual"<sup>77</sup>, es decir, que se dejó de lado la imperiosa búsqueda de la relación de causalidad entre el hecho y el daño, en aras de arribar a una solución justa, razonable y equitativa.

## **V. La culpa del peatón: principios generales. Reglas de prioridad y presunciones. Consecuencias jurídicas**

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<sup>78</sup> y un vehículo de motor,

---

<sup>77</sup> DE ANGEL YÁGÜEZ, Ricardo, op. cit., págs. 80/81.

<sup>78</sup> "Peón o quien anda a pie, especialmente por calles o caminos". (Conf. CABANELLAS, Guillermo, Diccionario de Derecho Usual, Sexta edición totalmente corregida y actualizada, Bibliográfica Omeba, Buenos Aires, 1968, pág. 260). Aunque señala Tabasso que con claro fin tutelar, el AECV (Acuerdo Europeo de Circulación Vial – Ginebra – 1 de mayo de 1971) agregó al art. 1 de VIE-S/68 (Convención de Señalización Vial – Organización de las Naciones Unidas – Viena, 8 de setiembre de 1968) correspondiente a definiciones: "*Son asimiladas a los peatones las personas que empujan o tiran un coche de niño, de inválido o enfermo, y todo otro vehículo de pequeña dimensión sin motor, aquellos que se conducen de mano o marchando con un ciclo o ciclomotor y también los inválidos que se desplazan sobre una silla rodante movido por ellos mismos o circulan conducidos al paso*". (TABASSO, Carlos, *Derecho del Tránsito...*, op. cit., pág. 698). De lo que surge que el clásico, limitado y porque no discriminatorio concepto de peatón, se ha ensanchado considerablemente, incluyéndose también a los discapacitados motrices -o de otro tipo, por supuesto-, y por anexión a las personas que cuidan de ellos al momento del accidente. Por lo que dicha ampliación conceptual que debe tenerse en cuenta a la luz del examen de un caso concreto, nos permite incorporar al peatón y demás personas enumeradas dentro de la categoría de usuario vial (independientemente de que en carreteras concesionadas el peatón no pague peaje), con similares derechos y obligaciones que los usuarios que circulan en vehículos de motor. Superada ya la discusión de que en rutas concesionadas para ser considerado usuario, y estar legitimado para reclamar cualquier daño sufrido en dicho ámbito, se debe abonar previamente la tarifa de peaje. A propósito el art. 21 párrafo primero de la Ley de Nacional Tránsito define a la estructura vial como: "*Todo obra o dispositivo que se ejecute, instale o esté destinado a surtir efecto en la vía pública, debe ajustarse a las normas básicas de seguridad vial,*

debemos necesariamente recurrir en forma preliminar a ciertas pautas o principios (prioridades y presunciones<sup>79</sup>) de origen legal y/o de creación doctrinaria o pretoriana, los que nos servirán de guía<sup>80</sup>. A saber:

## 1. Regla de prioridad de paso

- En zonas urbanas el peatón goza de prioridad de paso respecto del automóvil siempre que cruce lícitamente la calzada por la senda peatonal o en zona peligrosa señalizada como tal (conf. art. 41 inc. e) Ley N° 24.449)<sup>81</sup>; ocurriendo lo contrario en aquellos lugares alejados de las ciudades y pueblos (rutas, semiautopistas y autopistas), en los que la preferencia corresponde a los automotores (conf. art. 38 inc. b) Ley N° 24.449)<sup>82</sup>.

## 2. Regla de marcha y cruce de calzada

---

*propendiendo a la diferenciación de vías para cada tipo de tránsito y contemplando la posibilidad de desplazamiento de discapacitados con sillas u otra asistencia ortopédica*". También el art. 38 – PEATONES Y DISCAPACITADOS- inc. a) 3. de la citada normativa vial indica que, "las mismas disposiciones se aplican para sillas de lisiados, coches de bebés, y demás vehículos que no ocupen más espacio que el necesario para los peatones, ni superen la velocidad que establece la reglamentación".

<sup>79</sup> Comenta Tabasso que por la aplicación de dichos beneficios "no se excusa incondicionalmente al peatón de sus deberes, lo cual equivaldría a impulsarlo al suicidio, sino, manteniendo las exigencias a su respecto, se consagra al extremo al productor del riesgo para que cumpla los suyos, entre los cuales está evitar el siniestro mismo, porque de ello depende la incolumidad física de aquel. Concebido así, el principio de defensa no obsta a que en el juicio el juez valore la contribución causal que pueda haber hecho el infortunado a su propio infortunio a los efectos de dividir la responsabilidad emergente". (TABASSO, Carlos, op. cit., pág. 700)

<sup>80</sup> Los cuales fueron ampliamente desarrollados con jurisprudencia recopilada, seleccionada y comentada al respecto, en la voz *Peatón en ruta o autopista*, en PIROTA, Martín Diego, *Compendio jurisprudencial sobre accidentes...*, op. cit., págs. 421/454.

<sup>81</sup> CNCrim. y Correcc., Sala I, 22-02-95, "Mohamed, Oscar A.", JA 1995-III-321.

<sup>82</sup> Ello se debe a que resulta más frecuente la presencia de peatones en los pueblos y ciudades, en donde por lógica se le exige el conductor un mayor grado de atención; que en las zonas rurales, en las que los peatones no suelen abundar, constituyéndose en obstáculos móviles *cuasi imprevistos* para los automovilistas. Así indican con acierto Trigo Represas y Compagnucci de Caso que la figura del *peatón distraído* (o desatento o desaprensivo) como riesgo propio de la circulación automotriz, rige en los centros urbanos pero no en las zonas rurales (conf. Boletín CNECC, 2° bim. 1987, N° 70; CNCiv., Sala F, L. 176.954, 10-09-96; L. 243.395, 27-10-98; L. 263.704, 16-07-99; Boletín CNECC, 2° bim. 1987, N° 91; CNCiv., Sala F, L. 73.083, 26-12-91; L. 103.797, 15-02-92; L. 95.892, 18-08-92). Ha dicho la jurisprudencia que: "la experiencia diaria indica que en toda colisión entre automóvil y peatón en carretera, y salvo casos de excepción, ha mediado al menos culpa parcial del peatón víctima, que no respetó la prioridad de paso de los rodados". (CNCiv., Sala B, Octubre de 2003, "Velásquez, Carmelo Amaranto c. Holmberg, Enrique José s. daños y perjuicios", Diario Judicial, edición *on line*, Buenos Aires, 18 de Diciembre de 2003, [www.diariojudicial.com/nota.asp?IDNoticia=20560#](http://www.diariojudicial.com/nota.asp?IDNoticia=20560#)). Idem CNEsp. Civ. y Com., Sala V, 13-03-81, "Guerreri de Pouton c. Torres", Rep. LL XLI-944, sum. 452.

- En zonas urbanas el peatón debe transitar únicamente por la acera o vereda u otros espacios habilitados a ese fin; y en las intersecciones al cruzar la calle debe hacerlo por la senda peatonal<sup>83</sup>. Excepcionalmente, puede transitar por la calzada (ver art. 38 inc. a) Ley N° 24.449). Mientras que en zonas rurales<sup>84</sup>, debe caminar *“por sendas o lugares lo más alejado posible de la calzada. Cuando los mismos no existan, transitará por la banquina en sentido contrario al tránsito del carril adyacente. Durante la noche portará brazaletes u otros elementos retroreflectivos para facilitar su detección”*<sup>85</sup>. El cruce de la calzada se hará en forma perpendicular a la misma, respetando la prioridad de los vehículos. En zonas urbanas y rurales si existen cruces a distinto nivel con senda para peatones, su uso es obligatorio para atravesar la calzada” (conf. art. 38 incs. b) y c) Ley N° 24.449).

### 3. Regla de prohibición de circulación

- En autopistas<sup>86</sup> y semiautopistas<sup>87</sup> no pueden circular peatones<sup>88</sup>, conforme lo dispone el art. 46 inc. b) y parte final, Ley N° 24.449;

<sup>83</sup> Así, el art. 5 inc. t) Ley N° 24.449 define a la senda peatonal como: *“el sector de la calzada destinado al cruce de ella por peatones y demás usuarios de la acera. Si no está delimitada es la prolongación longitudinal de ésta”*.

<sup>84</sup> Sólo en carreteras de doble mano o vía de circulación (una de ida y otra de vuelta), ya que el art. 46 inc. b) Ley N° 24.449 prohíbe la circulación de peatones por autopistas y semiautopistas.

<sup>85</sup> SCJBA, 04-06-03, *“Tomazo, Antonio Cruz y otra c. Brallard, Roberto Osvaldo y otros s. daños y perjuicios”*, ArgentinaJurídica.com, [www.argentinajuridica.com/sj/tomazo.htm](http://www.argentinajuridica.com/sj/tomazo.htm)

<sup>86</sup> Así, el art. 5 inc. b) Ley N° 24.449 define a la autopista como: *“una vía multicarril sin cruces a nivel con otra calle o ferrocarril, con calzadas separadas físicamente y con limitación de ingreso directo desde los predios frentistas lindantes”*.

<sup>87</sup> Así, el art. 5 inc. s) Ley N° 24.449 define a la semiautopista como: *“un camino similar a la autopista pero con cruces a nivel con otra calle o ferrocarril”*.

<sup>88</sup> 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, [www.argentinajuridica.com/sj/maciel\\_e.htm](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*

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<sup>89</sup>.

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

- “El peatón goza del beneficio de la duda y presunciones en su favor, en tanto no incurra en graves violaciones a las reglas del tránsito” (conf. art. 64 Ley N° 24.449)<sup>90</sup>. Aclaramos que las presunciones son *iuris*

---

*perjuicios*”, Ediciones DEc., [www.edec.com.ar](http://www.edec.com.ar); CNCiv., Sala B, Argentina, Julio/03, “Cadenazzi, Orquídea Ángela c. Ploza, Miguel Lorenzo s. daños y perjuicios”, Diario Judicial, edición *on line*, Buenos Aires, 19 de Setiembre de 2003, [www.diariojudicial.com/notashtml/nota14806.asp#AncArchivos](http://www.diariojudicial.com/notashtml/nota14806.asp#AncArchivos) y CNCiv., Sala F, Argentina, 25-02-08, “Sayas, Héctor Rubén c. Giménez, Bacilio y otros s. daños y perjuicios” y “Consolidar Aseguradora de Riesgos del Trabajo S.A. c. Giménez, Bacilio s. interrupción de prescripción (art. 3986 C.C.) ordinario”.

<sup>89</sup> SCJBA, Ac. 82266, 06-11-02, “Acuña, Pablo y otra c. Hazebrouck, Miguel y otro s. daños y perjuicios”, LLBA 2004, N° 1, donde se rechazó la demanda por culpa exclusiva del peatón que en horas de la noche emprendió el cruce de una autopista en un sitio prohibido para dicha acción y sin utilizar el viaducto que a pocos metros se hallaba para esos fines. CNCiv., Sala A, 17-05-03, “Sorrenti, Karina Marta y otro c. Palermo, Héctor Alfredo y otros s. daños y perjuicios”, ArgentinaJurídica.com, [www.argentinajuridica.com/sj/sorrenti.htm](http://www.argentinajuridica.com/sj/sorrenti.htm) - En este último fallo el peatón había cruzado una autopista de intenso tránsito vehicular y fue atropellado por el automóvil. Dijo el tribunal que había responsabilidad de ambas partes, otorgando 80% de culpa al peatón y 20% al conductor, atento a que para que la culpa de la víctima (peatón) exima o libere totalmente de responsabilidad al conductor debe haber sido un hecho totalmente imprevisible o previsto pero inevitable, circunstancias éstas que no fueron acreditadas en el caso concreto. Por lo que resumiendo, en carreteras, el peatón está habilitado para transitar únicamente por la banquina contraria al tránsito del carril adyacente de las vías de doble circulación y lo más alejado posible de la calzada. Luego si desea cruzar la vía deberá hacerlo en forma perpendicular a la misma, pero siempre respetando la prioridad o preferencia de los vehículos, exigiéndosele así al peatón suma prudencia y diligencia en su conducta. Ello es una disposición que la prevén todas las legislaciones de tránsito. Mientras que en las autopistas y semiautopistas, donde la velocidad que desarrollan los automóviles es mayor que la que pueden alcanzar en las vías de doble mano, y en donde el tiempo que tiene el peatón para atravesar la cinta asfáltica es escaso o reducido, sobre todo en autopistas con vías multicarriles; está terminantemente prohibido el tránsito de peatones; y en el caso de que una persona pretenda cruzar la calzada deberá necesariamente hacerlo por las sendas peatonales (puentes para peatones) que cruzan a distinto nivel la autovía, si éstos existieran; por lo que en caso de que no existan dichos pasajes peatonales aéreos -situación que por ejemplo no es contemplada por la Ley de Tránsito-, debemos inferir que el peatón puede hacerlo de la misma forma que le está permitido para las vías de doble circulación, pero esta vez asumiendo un riesgo mucho mayor, por lo que su conducta deberá ser más cuidadosa.

<sup>90</sup> También en la legislación italiana el peatón goza de un particular favor “*favor peditis*” (al menos en el momento de verificarse los incidentes viales, art. 2054 del Código Civil) en los cuales hay siempre una presunción de culpa a cargo del conductor del vehículo, lo que permite advertir la diferenciación hecha por el legislador entre las diversas categorías. (BELLOCHI, *V Corso...*, conf. TABASSO, Carlos, op. cit., pág. 697). Sostiene con acierto Peirano Facio que, “el único efecto de esa presunción es el de invertir la carga de la prueba; en tales casos la víctima está amparada por



*tantum*, es decir, que admiten prueba en contrario por parte del conductor, quien podrá deslindar su responsabilidad acreditando la ruptura del nexo causal mediante la prueba del caso fortuito, la culpa de la víctima (peatón) o de un tercero por quien no debe civilmente responder<sup>91</sup>.

## 5. Regla del favor *debilis o peditis*

- El peatón goza de una suerte de *favor debilis*, porque entre otras razones es el que en el tráfico corre mayor peligro; “es quien padece con mayor grado de indefensión un desorden del que también es causante”<sup>92</sup>; es paciente del riesgo creado por terceros en una actividad desarrollada en beneficio personal de éstos<sup>93</sup>. Enseña el autor uruguayo Carlos Tabasso que, “el *Manual del Conductor* del Congreso Nacional de Intendentes del Uruguay advierte al automovilista: ‘Recuerde que a los peatones no se les expide licencia, no tienen exigencias de salud, ni de edad ni de conocimientos. *La responsabilidad del conductor es mayor que la del peatón; el vehículo por su mayor peso, velocidad y capacidad destructiva, puede matar o invalidar.* Toda persona puede ser peatón, cualquiera sea su condición física o psíquica. Sin embargo, todo

---

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)

<sup>91</sup> Aplicó la duda a favor del peatón la CNCiv., Sala B, 12-08-04, “*Sosa c. Di Como*”, LL 1005-A-588. También en dos fallos de la Sala F del citado tribunal de alzada de similares características fácticas, se distribuyó en partes iguales la responsabilidad del peatón que al cruzar una avenida fuera de la senda peatonal fue embestido por un automovilista que -no obstante tener habilitado el paso por la luz verde del semáforo- circulaba a excesiva velocidad. (CNCiv., Sala F, 18-08-92, “*Mercado, Ricardo J. c. Sirera, Pedro*”, LL 1994-B-págs. 276/291, con nota de Jorge Mario Galdós; CNCiv., Sala F, 14-03-00, “*Franco de Palomo, Sara c. Balentini, Carlos A. y otro*”, LL 2000-F-311 y ss., con nota de Ricardo Luis Lorenzetti y Gonzalo Sozzo, op. cit., págs. 53/69. En este último caso el peatón estaba finalizando de cruzar la intersección al momento de ser colisionado)

<sup>92</sup> MOSSET ITURRASPE, Jorge – ROSATTI, Horacio Daniel, *Derecho de Tránsito – Ley 24.449*, Ed. Rubinzal-Culzoni, Santa Fe, 1995, pág. 49; conf. TABASSO, Carlos, op. cit., pág. 695.

<sup>93</sup> Conf. TABASSO, Carlos, op. cit., pág. 697.

conductor de vehículos debe poseer un estado físico y mental que le habiliten para dicha tarea”<sup>94</sup>.

Se ha dicho que hay distintos tipos de peatones, ofreciendo cada uno de ellos características y riesgos particulares, en atención a las condiciones personales y situación en que se encuentran frente al automovilista: jóvenes, ancianos<sup>95</sup>, niños<sup>96</sup>, con problemas en la vista, discapacitados físicos y/o psíquicos, personas en estado de ebriedad o bajo el efecto de las drogas<sup>97</sup>, peatones suicidas<sup>98</sup>, trabajadores que cumplen tareas sobre la calzada<sup>99</sup>, concentraciones de personas<sup>100</sup>.

---

<sup>94</sup> Agrega el autor de nota que el criterio italiano del *favor peditis*, al que también podríamos llamar *favor debilis*, debido a que cumple la misma función tutelar del peatón, inspira reglamentaciones que, por ejemplo establecen: “*la inobservancia por los peatones a las disposiciones (...) no exime a los conductores de la obligación de poner el cuidado y la atención debidos para evitar accidentes*” (Ordenanza General de Tránsito de la República Oriental del Uruguay – Decreto Departamental N° 19.023 del 27 de diciembre de 1978, art. 60), o: “*Los conductores deberán poner cuidado y atención para evitar accidentes en el caso de peatones que invadan la calzada (...)*” (Reglamento Nacional de Circulación Vial de la República Oriental del Uruguay – Decreto N° 118/84 del 23 de marzo de 1984, art. 4.7). “*Muestre consideración hacia el peatón. Conduzca cuidadosa y lentamente cuando haya peatones en las cercanías, (...). Vigile la salida súbita de peatones a la calzada, especialmente entre vehículos estacionados*” (Highway Code – Código de la Carretera – Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte – Road Traffic Act 1988, Section 38, art. 63). (Conf. TABASSO, Carlos, op. cit., pág. 697)

<sup>95</sup> “El problema de los ancianos en la vía pública deriva de la decadencia vital del sistema psicofísico y de las patologías propias de las edades avanzadas (vgr. arteriosclerosis, síndrome de Alzheimer y demencia senil, disminución visual y auditiva, enfermedades articulares, como reumatismo, escoliosis y artritis que inciden sobre la capacidad ambulatoria determinando una marcha lenta, torpe y vacilante)”. (Conf. TABASSO, Carlos, op. cit., pág. 702)

<sup>96</sup> “La gran problemática a su respecto deriva de que su inmadurez psicológica e inexperiencia les llevan a reacciones absolutamente imprevisibles para terceros, convirtiéndoles en un *riesgo para sí mismos*. La intensidad de este riesgo es especialmente alta cuando los infantes se encuentran reunidos en conjunto, por causa de una dinámica grupal...(caso típico de la salida de las escuelas)...Calificables de *cuasi* criminales son las acciones de intentar atravesar un conjunto de niños juntos o dispersos sin reducir la velocidad a paso de hombre, tratar de ‘ganarles la mano en el cruce’ pasando antes, asustarlos haciendo sonar la bocina o parpadear los faros para que se aparten y cualquier otra que, por las condiciones de marcha, no conceda espacio-tiempo para una maniobra evasiva tan inmediata como eficaz, esto es, que alcance el grado de crítica”. (Conf. TABASSO, Carlos, op. cit., págs. 700/701).

<sup>97</sup> Pensamos que dichas situaciones generan presunciones *iuris tantum* en contra del peatón que deambula por las calles de las ciudades o carreteras en dicho estado, pudiendo llegar a enervar su responsabilidad exclusiva o concurrente de acuerdo al grado de incidencia causal en el evento dañoso. También hay otras conductas de la persona que transita de a pie que hacen nacer presunciones *iuris tantum* en su contra, como por ejemplo atravesar la calzada corriendo o a carrera rápida en lugares cercanos a la entrada y salida frecuente de vehículos (garajes, cocheras, etc.) o paradas de transporte público de pasajeros; irrumpir súbitamente sobre la vía de circulación; y transitar por la banquina de una carretera muy próximo al borde de la cinta asfáltica o de noche sin estar provisto de vestimenta adecuada (fosforescente) y/o elementos luminosos que adviertan claramente su presencia a los conductores.

<sup>98</sup> Casos en que se genera automáticamente la responsabilidad exclusiva y excluyente del peatón en el hecho (conf. art. 1111, Cód. Civ.). Aunque también creemos que ciertas y

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

Por el contrario, rápidamente se advierten las situaciones en las que nacerá la culpa<sup>101</sup> del peatón por violación de los postulados básicos, perdiendo en consecuencia el peatón víctima del daño las prioridades y presunciones a su favor, por haber asumido en el hecho un riesgo altísimo que supone poner en juego nada menos que su propia vida y también la de terceros (automovilista), en un ámbito en el que por su estructura el uso es privativo y exclusivo para vehículos de motor<sup>102</sup>, y restringido para peatones<sup>103</sup>. Aunque de más está decir,

---

determinadas conductas de peatones son pasibles de ser consideradas como *cuasi* suicidas y/o inductivas al suicidio, como por ejemplo, algunas de las situaciones detalladas en la nota anterior.

<sup>99</sup> Como por ejemplo personal policial dedicado a la dirección y control del tránsito; o trabajadores que se encuentran cumpliendo tareas de mantenimiento, remodelación y/o refacción de la carretera y demás instalaciones que forman parte de la misma. Así el art. 59 párrafo tercero de la Ley N° 24.449 establece que: “Los trabajadores que cumplen tareas sobre la calzada y los funcionarios de aplicación y comprobación deben utilizar vestimenta que los destaque suficientemente por su color de día y por su retrorreflectancia por la noche”. Comenta López del Carril que la Corte de Casación francesa “anuló una sentencia en la que se había dispuesto la existencia de ‘falta inexcusable’ de la víctima, embestida por un automovilista, dado que se trataba de un empleado de la autopista que estaba trabajando al caer la noche en la limpieza de la calzada, portando vestimenta de color amarillo y que, además, había un auto de servicio munido de balizas (girófaros), el que se encontraba a la altura del sitio donde éste trabajaba” (Corte de Casación, Cámara Segunda, Bulletin N° 217. 16 novembre 1988. N° 86-18-329. “*Caisse primaire d’assurance maladie (CPAM) de la Drôme contre M. Macneill et autres*”; conf. LÓPEZ DEL CARRIL, Gonzalo, *Responsabilidad civil en rutas, autopistas y vías de circulación. El rol de los concesionarios viales*, Ed. La Ley, Buenos Aires, 1999, pág. 116).

<sup>100</sup> Por motivos diversos (por ej. peregrinaciones o procesiones de fieles o de gauchos que son frecuentes en algunas zonas geográficas de la República Argentina), obligando a todo conductor a disminuir la velocidad como medida preventiva.

<sup>101</sup> “La jurisprudencia francesa en un fallo interesante, ratificó la entidad de la ‘falta inexcusable’ de un usuario de una autopista, víctima en el hecho dañoso que le provocara la muerte. Se trató de una persona que marchaba caminando en el sentido de circulación de los vehículos por la autovía, más precisamente por el límite de separación entre la vía de circulación de los camiones y la banquina para detenciones de urgencia. Con fundamento en disposiciones del ‘Código de la Ruta’, y tomando particularmente en cuenta que el peatón había sido puesto en aviso respecto del riesgo que corría por un empleado del servicio de mantenimiento de la autopista, se dijo que no podía caracterizarse la falta sino como inexcusable” (Corte de Casación, Cámara Segunda, Bulletin N° 1. 8 janvier 1992. N° 89-18.663. “*Consorts Berrahma contre Compagnie Assicurazioni generali et autres*”; conf. conf. LÓPEZ DEL CARRIL, Gonzalo, op. cit., pág. 116).

<sup>102</sup> Así como el uso de las aceras y veredas está reservado exclusivamente al uso de peatones.

<sup>103</sup> Con fundamento en la jurisprudencia, sostiene Meilij (MEILIJ, Gustavo, *Accidentes de tránsito. Efectos jurídicos*, Ed. Depalma, Buenos Aires, 1991, acápite 168, 169, pág. 78), citado por López del Carril, sobre las obligaciones de quien transita por un camino como peatón: “Otra hipótesis importante que requiere consideración especial es el cruce de rutas o caminos

que no obstante la acción culposa del peatón que transgrede los principios que goza en su favor, los que son analizados a priori por el juzgador, se deberá evaluar en cada caso concreto<sup>104</sup> la contribución causal de dicha acción en el resultado dañoso<sup>105</sup>.

Pero siempre deberemos tener en cuenta la previsibilidad de los riesgos tanto por parte del conductor como del peatón en el caso concreto, ya que la misma puede variar de un supuesto a otro, de conformidad a las condiciones geográficas del lugar de ocurrencia del impacto (urbano o rural), flujo de tránsito, grados de peligrosidad o siniestralidad conocidos y ponderados, debiendo medirse el deber de previsión exigido al conductor o chofer profesional conforme a los parámetros de corte subjetivo que nos dicta el art. 902 del Código Civil y con ajuste “a las circunstancias de las personas, del tiempo y del lugar” (conf. art. 512, Cód. Civ.), siendo notorio que no será igual el tratamiento de la responsabilidad de los partícipes en el siniestro según que el mismo haya sucedido en una autopista urbana, en una ruta interurbana, en una carretera en zona rural o zona desértica, en una calle o avenida urbana, etc.. Por lo que de acuerdo a ello, la

---

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

<sup>104</sup> Rodeado de las diversas y particulares circunstancias que tiñen cada situación fáctica. Así se deberán tener en cuenta los siguientes factores: iluminación existente en lugar del accidente; importancia y caudal de tránsito de la vía de circulación que atravesaba el peatón; entre otros.

<sup>105</sup> Así algunas legislaciones de tránsito establecen que: “En todo accidente que ocurra por culpa del peatón, éste será responsable de las consecuencias, quedando obligado al resarcimiento de los daños y perjuicios ocasionados” (conf. Código de Tránsito de la República de Bolivia, art. 77). “Los peatones son responsables por las infracciones administrativas que se tipifiquen en el reglamento nacional respectivo” (conf. Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre de la República del Perú, art. 24.5). “La circulación de peatones en contravención de cualquiera de las reglas de este capítulo se considerará imprudencia por parte del mismo y lo hará

previsibilidad (respecto al cruce de peatones) reclamada al automovilista será mayor en vías situadas en áreas urbanas e interurbanas y menor la exigencia en autopistas, semiautopistas y vías rápidas de circulación que permiten desarrollar velocidades elevadas y en las que los peatones son de extraña, imprevista o infrecuente aparición. Ocurriendo a la inversa con el peatón, a quien se le exigirá más previsión en éstos últimos caminos que en las arterias de las ciudades y pueblos que por estar más adaptadas (trazadas o diseñadas) para el uso peatonal la presencia frecuente de personas que se trasladan caminando constituye un peligro normal del tránsito viario.

Ahora bien, circunscribiendo nuestro análisis a los casos de daños sufridos por peatones en carreteras, de pronto se nos ocurre que algunas de las ocasiones fácticas que pueden generar la responsabilidad civil de la autoridad con competencia sobre la vía son: cualquier defecto material (verbigracia: roturas, baches, pozos, hundimientos, depresiones, etc.) que presenten las banquetas y/o demás lugares habilitados para el tránsito de peatones<sup>106</sup>, y que provoque la muerte y/o lesiones del caminante al tomar contacto directo con dichas anomalías<sup>107</sup>; o lo obliguen a transitar o bien sólo pisar súbitamente la cinta asfáltica justo al momento en que se produce el paso de un vehículo<sup>108</sup>; falta de

---

*responsable de cualquier daño o perjuicio que cause”* (conf. Reglamento de Tránsito Vehicular de la República de Panamá, art. 64).

<sup>106</sup> Tal cual como se responsabiliza a la autoridad vial competente por cualquier defecto inherente a la calzada por donde circulan los automotores.

<sup>107</sup> En este caso el peatón damnificado y/o sus derecho habientes tienen una acción directa contra la autoridad con facultades sobre la vía, por incumplimiento de la obligación de mantenimiento y/o señalización del camino. (ver nota a las voces *Mantenimiento o conservación del camino – responsabilidad de la autoridad con competencia sobre la vía (Estado, organismo vial descentralizado y/o ente concesionario vial); Señalización vial – finalidad y/o eficacia* y subvoces derivadas, en PIROTA, Martín Diego, *Compendio jurisprudencial sobre accidentes...*, op. cit., págs. 293 y ss. y 623 y ss.)

<sup>108</sup> En este caso el peatón víctima y/o sus causahabientes pueden citar como tercero obligado al pleito a la autoridad con facultades sobre la vía (art. 94, C.P.C.C.N.) –quien actuará como un litisconsorte pasivo-, por incumplimiento de la obligación de mantenimiento y/o señalización del camino. Aunque también se deberá analizar la conducta del automovilista, en el sentido de si disminuyó la velocidad al aproximarse al peatón, o si se percató anticipadamente de la presencia del mismo caminando sobre la banquina antes de su obligada irrupción sobre el pavimento. Así reseñan Trigo Represas y López Mesa que en un fallo se aclaró que frente al accidente de tránsito sufrido por un peatón que se vio obligado a descender a la calzada en una arteria céntrica de intenso tránsito por la obstrucción total de la vereda, responden en forma concurrente la empresa responsable de la obra –pues con su actividad, aunque lícita, no adoptó en el caso los recaudos de seguridad necesarios- y el tercero que se desplazaba a gran velocidad aun conociendo la existencia de ese obstáculo (CNCiv., Sala E, 05-05-00, “Arboyán, Vartuvar c. Transporte Patricios S.R.L.”, DJ 2001-1-848; conf. TRIGO REPRESAS, Félix A. – LÓPEZ MESA, Marcelo J., *Tratado de la Responsabilidad Civil*, T. III, Ed. La Ley, Buenos Aires, 2005, pág. 783).

advertencia al peatón por parte de la autoridad competente respecto de la prohibición de transitar por autopistas y semiautopistas, y/o los riesgos que importa el peregrinaje por las banquetas de las vías de doble mano (por ej. de noche sin estar provisto de elementos de balizamiento)<sup>109</sup>; asimismo, en el ámbito de las concesiones viales en la República Argentina<sup>110</sup>, incumplimiento del concesionario de sus obligaciones de prestación de auxilio médico y/o mecánico en caso de accidente, en nuestro caso, una emergencia médica del peatón<sup>111</sup>, y de prevención de delitos (asaltos a mano armada) cometidos en las autovías, mediante la implementación de mecanismos y/o dispositivos electrónicos de control o personal de vigilancia en lugares en los que por su lejanía de los centros urbanos favorecen la comisión de actos ilícitos en perjuicio de los usuarios viales (conductores o peatones)<sup>112</sup>.

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

---

<sup>109</sup> Haciendo cumplir como autoridad de aplicación la normativa establecida en los arts. 46 inc. b) y parte final, y 38 incs. b) y c) Ley N° 24.449 ut supra citados, respectivamente. Además, en el caso de la empresa concesionaria resulta de interés lo dispuesto por los arts. 11 y 21 del Reglamento de Explotación. (Ver Reglamento completo en [www.martindiegopirota.com.ar](http://www.martindiegopirota.com.ar), Solapa de Apéndice Legislativo, Legislación argentina - Resoluciones)

<sup>110</sup> A propósito hacemos saber que Weingarten y Ghersi se pronuncian por la responsabilidad extracontractual a ultranzas de la empresa concesionaria, en algunos casos con fundamento en la culpa (art. 1109, Cód. Civ.) y en otros en el riesgo o vicio (art. 1113, Cód. Civ.), por los daños sufridos por peatones en el corredor concesionado. También imponen responsabilidad al Estado por falta de control del cumplimiento de las obligaciones a cargo del ente concesionario. (Ver Capítulo X *Las rutas sometidas a peaje y la reparación de daños a los peatones*, en WEINGARTEN, Celia – GHERSI, Carlos A., *Contrato de peaje – Rutas y autopistas*, Ed. Universidad, Buenos Aires, 2000, págs. 101/108)

<sup>111</sup> Como por ejemplo contar con ambulancias provistas de todo el instrumental médico necesario. Todo ello de conformidad a lo establecido por los arts. 21 párrafo tercero y 67 de la Ley N° 24.449; y los arts. 27 y 31 del Reglamento de Explotación de las Concesiones Viales.

<sup>112</sup> En relación ver los siguientes trabajos de nuestra autoría: *Inseguridad en carreteras concesionadas por peaje: ¿Quién es el responsable?*, JA sección doctrina, 29-08-01, N° 6261, págs. 32/36, y *Accidentes de tránsito en carreteras concesionadas: evolución de la jurisprudencia argentina desde principios de los años '90 hasta nuestros días (lo que está y lo que vendrá)*, JA 15-04-09, 2009-II, fascículo N° 3, págs. 11/29.

Además, resulta oportuno resaltar que el art. 11 del Reglamento de Explotación para las concesiones viales en la República Argentina, que debe ser cumplido por el ente concesionario, prohíbe la circulación por el camino de peatones, por considerar que los mismos constituyen un riesgo potencial; permitiéndose sólo excepcionalmente su tránsito por banquetas de calzadas y ramas de accesos y aceras de los puentes en casos de emergencia, para solicitar o brindar ayuda (conf. art. 13 inc. a) Reglamento de Explotación)<sup>113</sup>.

Por otra parte, y conforme lo dispuesto por el art. 38 inc. c) Ley N° 24.449, consideramos que la autoridad con competencia sobre la vía debe instalar en la zona del camino los dispositivos, mecanismos y estructuras que contribuyan a la seguridad vial (conf. art. 21 Ley N° 24.449), como son en el caso, las sendas peatonales que como puentes cruzan a distinto nivel la calzada, y que sin duda invitan al usuario peatón a su uso<sup>114</sup>, evitando los riesgos que importa atravesar una arteria o carretera –sea de doble mano, autopista o semiautopista- de intenso tránsito vehicular por la misma cinta asfáltica por la que desandan a velocidades

---

<sup>113</sup> En un caso donde el automóvil guiado por el actor efectuó un vuelco a consecuencia de una maniobra brusca originada por el imprevisto cruce de la autopista por parte de un peatón, el tribunal de alzada se pronunció imputando responsabilidad civil exclusiva y excluyente en el evento al concesionario vial, afirmando que: “Es indudable que la presencia de un peatón que se hallaba cruzando la autopista constituye un obstáculo que pone en riesgo la normal circulación vehicular; obstáculo respecto del cual los demandados no velaron para que no se presentara. Como dice el sentenciante, la Autopista 9 de Julio -Arturo H. Illia- no se trata de una ruta que posea una longitud tal que resulte complicado el debido control, pues estaríamos ante una Autopista con peaje de las más cortas que existen en el país. Sobre el punto, la pericia de autos dictamina que en lugar donde ocurrió el accidente el alambrado olímpico está faltante, existiendo solamente los postes y un alambre superior, aclarando el experto que esta situación ‘demuestra una gran inseguridad respecto al tránsito en la Autopista’. A ello se le agrega el gasoil volcado en el pavimento que provoca la inestabilidad del vehículo; y por eso el perito señala que el accidente pudo ocurrir como se indica en la demanda. En suma, la concesionaria ha faltado a su deber de cuidado del corredor, tanto al facilitar el fácil acceso de peatones a la Autopista -al no colocar al menos un alambrado perimetral- como al no cuidar la misma circulación en el pavimento, lo cual se percibe con el derrame de gasoil sobre la ruta, reconocido por los mismos quejosos. No adoptó los recaudos que hubieren correspondido tendientes a evitar la producción de accidentes; esto es, para asegurar que la carretera se encuentre libre de peligros, habilitando una normal circulación. La circunstancia de que la Autopista en cuestión sea del dominio público del Estado, no importa que el Gobierno de la Ciudad deba responder por los daños que sufran los terceros por las condiciones deficientes de mantenimiento que presenta el referido corredor. Es evidente que en el caso se operó la transferencia de la guarda jurídica de la Autopista a la concesionaria, lo que comporta a mi juicio liberar a la Ciudad de obligaciones por los accidentes producidos. Como bien se sostuvo, exigir al concedente el control de una cosa de cuya guarda jurídica se ha desprendido no resulta razonable (ver CNCiv., Sala F, 15-5-1992, LL, 1992-D-195)”. (CNCiv., Sala B, Argentina, Noviembre de 2005, “Savarro, Jorge Alfredo y otros c. Ciudad Autónoma de Buenos Aires y otro s. daños y perjuicios”, elDial, [www.eldial.com.ar](http://www.eldial.com.ar) - 09-03-06, Año IX, N° 1992)

elevadas -permitidas en dichas autovías- automóviles y demás rodados de motor, y que recordemos están exclusivamente reservadas al tránsito de automotores<sup>115</sup>.

## VI. Accidentes de tránsito: derribando mitos o prejuicios

Antes de la reflexión final, creemos conveniente y oportuno hacer una rápida enumeración de aquellos preconceptos o dogmas que establecidos en su oportunidad por la doctrina y la jurisprudencia generan una suerte de presunciones con acostumbradas respuestas automáticas, apresuradas, generales e irreflexivas, sin la debida y necesaria profundidad y debate que el

---

<sup>114</sup> De más está decir que, si el peatón sufre un accidente al decidir cruzar la vía, no haciendo uso de dicho pasaje peatonal, ninguna responsabilidad se le podrá achacar a la autoridad competente.

<sup>115</sup> La misma obligación pesa sobre toda empresa concesionaria de peaje en la República Argentina, por aplicación del art. 31 del Reglamento de Explotación. Así por ejemplo, la jurisprudencia costarricense decidió atribuir responsabilidad compartida por partes iguales al Estado (Ministerio de Obras Públicas y Transporte) y a la víctima que murió atropellada por un automóvil cuando intentó cruzar una autopista urbana en zona cercana a un centro comercial, en un estado de intoxicación alcohólica aguda. Al Estado se lo hizo responsable objetivamente por su conducta omisiva en la construcción de un puente peatonal para cruzar la autopista. Destaca uno de los considerandos centrales del fallo que: "Debe tenerse presente que la vida en sociedad conlleva la aceptación de diversos peligros, algunos de los cuales pueden ser sorteados más fácilmente que otros, sin que resulte viable que el Estado pueda removerlos todos a efecto de proteger la vida de sus habitantes. Sin embargo, sí está obligado a adoptar oportunamente todas aquellas medidas preventivas necesarias para enfrentar esos peligros inherentes a la vida en sociedad, reduciéndolos al mínimo posible. Específicamente, el tránsito vehicular es una de esas actividades necesarias socialmente pero riesgosas, tanto para los conductores como para los peatones, de ahí que el Estado tiene el deber de regular la circulación de peatones, animales y vehículos por las vías públicas y por las privadas que estén abiertas al público, de manera tal que se pueda garantizar un tránsito terrestre, vehicular y peatonal con el mínimo de peligros para la vida humana, siempre y cuando se respete aquella regulación. Se sabe que el problema de la seguridad vial es multicausal e interdisciplinario, habida cuenta que el riesgo o peligro no depende solamente de la existencia o de la ausencia de medidas de seguridad imputables a la Administración, sino de múltiples factores, tales como la velocidad de circulación, pericia de los conductores, la precaución de los peatones, el estado mecánico de los vehículos que circulan, el estado del tiempo y otros, por lo que resulta imposible exigir del Estado la eliminación de todos y cada uno de los riesgos que se ciernen sobre la existencia y seguridad de las personas en las vías públicas dedicadas al tránsito automotor; no obstante, en el *sub iudice* se observa una actitud abiertamente negligente de las autoridades recurridas en el cumplimiento de sus competencias, al no haber adoptado oportunamente las medidas mínimas necesarias para evitar el riesgo que representa el tránsito peatonal en las cercanías del Centro Comercial, que, a juicio de este Tribunal Constitucional debieron preverse en el mismo momento en que se autorizó la construcción de ese y otro gran número de establecimientos dedicados a diversos giros comerciales al margen de autopistas de gran tránsito, en los cuales era previsible que se contratarían contingentes de mano de obra y que serían visitados por cantidades de personas que no cuentan con vehículo propio, sin que correlativamente se tomara una previsión básica, como lo es un puente peatonal o cualquier otra medida técnicamente viable, para que las personas pudieran utilizarlas con el fin de atravesar la vía, en la que además se han previsto paradas de autobuses, que obviamente serían utilizadas por personas que por uno u otro motivo transitan a pie por el lugar". (Corte Suprema de Justicia de Costa Rica, Sala I, 2005, sentencia N° 584 de las 10,40 h del 11 de agosto. Proceso ordinario iniciado por Flor Araya Sandi contra el Estado).



tema amerita; que conviene revisar o replantear a la luz de las nuevas corrientes de investigación, pensamiento e interpretación integral de la conducta de todos los protagonistas de un siniestro vial<sup>116</sup>, y que el Juez deberá valorar a través de las probanzas colectadas a lo largo del proceso conforme a la regla de la sana crítica racional (conf. arts. 163, 386, 456 y 477, C.P.C.C.N.)

- Automóvil embistente = sujeto responsable (puede coincidir pero no siempre es así, hay que distinguir la causalidad física o material de la causalidad jurídica o formal)<sup>117</sup>.
- Conducción a exceso de velocidad = sujeto responsable (la velocidad tiene que ser causa o concausa del accidente y generar la pérdida del dominio del rodado)<sup>118</sup>.

---

<sup>116</sup> SCJBA, Ac. L. 40.968, 18-04-89, “Castro, Ángel W. c. Mascheroni, Roberto s. indemnización”, A. y S. 1989-I-687; CFed. La Plata, Sala 4ª, 10-09-91, “Moreno, Néstor c. Ferrocarriles Argentinos”, JA 15-04-92.

<sup>117</sup> La causalidad puede ser física o material y jurídica o formal; la primera estudia la relación de los hechos con otros hechos antecedentes o consecuentes, estableciendo cuando un daño fue *empíricamente* ocasionado por un hecho (mediante la investigación y reconstrucción accidentalógica del hecho se determina la o las causas que lo produjeron); y la segunda, se interesa por la relación de los hechos con los sujetos, y así determina cuando un daño fue *jurídicamente* producido por un hecho humano (conf. arts. 901 a 906, Cód. Civ.). Así han decidido los tribunales que: “si bien se presume la culpa del conductor del vehículo embistente, tal presunción –que parte del razonamiento del juez en defecto o ausencia de pruebas directas–, se apoya en cómo acaecen normalmente los hechos. Pero se trata de presunciones “*hominis*” o “judiciales” y, como tales, ceden ante prueba en contrario o frente a circunstancias que las tornan inaplicables y que demuestran que, pese a que uno de los conductores sea el embistente, bien puede atribuírsele la culpa al otro total o parcialmente y también que, más allá de quién ha resultado en la emergencia el embestidor, es indudable la imprudencia del proceder de quien provocó el accidente al virar bruscamente hacia la izquierda e interponerse en la línea de marcha del vehículo menor creando de tal modo un obstáculo sorpresivo que pudo obligar a otros a efectuar maniobras y frenadas bruscas”. (CNCiv., Sala E, 06-06-08, “Pavetti, Pánfila Ramona c. Baudracco, Raúl”, ED 02-03-09)

<sup>118</sup> 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 Diego, *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. arts. 901 a 906, Cód. Civil) 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 N° 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.

- Prioridad de paso legal = principio absoluto (indemnidad del conductor del vehículo preferente)<sup>119</sup>.
- Presunción de responsabilidad del vehículo de mayor porte en colisión con otro menor (pero admite prueba en contrario, ya que en determinadas circunstancias una bicicleta o una moto pueden generar más riesgo que un camión)<sup>120</sup>.

---

*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>119</sup> La prioridad de paso del vehículo que aparece circulando por la derecha frente al que lo hace por la izquierda no es absoluta y se aplica cuando los rodados llegan en forma simultánea o casi simultánea a la intersección y a velocidad reglamentaria, perdiéndose la misma en las circunstancias que expresamente establece el art. 41 de la Ley N° 24.449. (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 responsabilidad civil*, en PIROTA, Martín Diego, *Vías Humanas. Un enfoque multidisciplinario y humano de la seguridad vial*, en coautoría con Juan Carlos Dextre (Coordinador), Carlos Tabasso, Jorge Bermúdez y Aníbal O. García, Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, 2008, págs. 49/51). Ha dicho con acierto la jurisprudencia cordobesa que: "el principio o regla es la prioridad de paso de quienes circulan por la derecha, pero ello no es absoluto pues quien lo hace por la izquierda no queda enervado su derecho a circular y si ha cruzado la encrucijada, si ha traspasado mas de la mitad de la bocacalle, quien lo hacia por la derecha debe acreditar con todo rigor que estaba notoriamente adelantado en el cruce. No es razonable pensar que el lugar del impacto acredita la simultaneidad de acceso de los vehículos a la encrucijada". (Cám. 4ª Apel. Civ. y Com., Córdoba, "*Zorrilla, Clariza H. c. Jorge Felipe Zaffi - Ordinario*", 14-08-00). También el Tribunal Superior de Córdoba, en un erudito fallo ha precisado que: "la prioridad de paso desde la derecha se mantiene inclusive cuando ambos vehículos llegan a la intersección de modo más o menos simultáneo, pues esa regla fundamental del tránsito está destinada también a regular esta hipótesis, imponiendo a quien tiene una ventaja mínima ceder la preferencia de avance al que llega desde la derecha. Se estima que la prioridad de paso desde la derecha es una regla de oro, que debe entenderse y respetarse a ultranza y sin condicionamientos, a fin de que no se intente ganar en base a velocidad y desenfado al centro ideal de la calzada. Sin embargo, también se ha expresado que quien llega desde la derecha está facultado a avanzar, ante la legítima expectativa de que será el otro rodado quien detendrá su marcha y que por ello, en tanto no sea un actuar imprudente, no puede ser considerado responsable. Ello así pues ningún derecho puede ser ejercido abusivamente (CC, 1071) y ese principio resulta aplicable también a la prioridad de paso. Aún cuando la regla de la prioridad de paso otorgue a esta preferencia un carácter absoluto, la misma no puede operar en beneficio de quien también haya incurrido en una violación de otros deberes de cuidado que impone la normativa aludida y que importan un actuar imprudente, aún cuando pueda ser considerado de menor entidad que el obrar comprobado del otro protagonista, pues esta circunstancia no lo exime de su responsabilidad en el hecho endilgado". (TSJ Córdoba, expte. "B", 22/99 "*Bessone, Adrián Artemio p.s.a. de Homicidio Culposo, etc. - Recurso de Casación*", 04-09-00). Idem 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; CSJN, 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); 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*".

<sup>120</sup> CCiv. Com. y Lab. Rafaela-Santa Fe, 27-05-94, "*Reisenauer c. Orellado*", JA 1994-III, Índice V° "Daños y perj.", pág. 83, sum. 188; CNCiv., Sala A, 13-09-01, "*L., A. R. c. Transportes*

- Presunción de responsabilidad del vehículo en movimiento en colisión con otro detenido (pero admite prueba en contrario, ya que –reiteramos- que un automóvil detenido o estacionado en forma antirreglamentaria o en lugar prohibido o inadecuado de la vía pública puede ser más peligroso aún)<sup>121</sup>.
- Conducir con carnet vencido o sin él (presunción de impericia conductiva) = sujeto responsable (ya que es una falta administrativa que no tiene relación causal con el accidente)<sup>122</sup>.
- Falta de contacto material entre los vehículos = inexistencia de relación causal (rechazo de la demanda)<sup>123</sup>.

## VII. Reflexión final

Después de haber analizado con detenimiento la doctrina y jurisprudencia - nacional y extranjera- especializada en la temática de la responsabilidad civil por

---

*Villa Ballester S.A.*, LL 2002-B-459; CNCiv., Sala L, 25-04-96, “*Artaza c. Trasente*”, JA 1998-IV, Índice V° “Daños y perj.”, pág. 127, sum. 105; CNCiv., Sala K, 23-03-99, “*Otorguez c. Pereira Blanco*”, LL 2000-A-618, Jur. Agrup. 14.780; SCJBA, Ac. 55.933, 15-11-94, “*Reynoso, Eduardo R. c. Celotto, Ángel R. y Empresa General San Martín s. daños y perjuicios*”, A. y S. 1994-376.

<sup>121</sup> Sobre el particular aconsejamos ver la jurisprudencia recopilada, seleccionada y comentada al respecto en la voz *Vehículo detenido*, en PIROTA, Martín Diego, *Compendio jurisprudencial sobre accidentes...*, op. cit., págs. 701/717.

<sup>122</sup> Así viene resolviendo la magistratura que: “la falta de la licencia habilitante para conducir debe ser apreciada, en función de las circunstancias del caso y considerando si tal infracción se configura respecto a una persona que reunía las condiciones exigidas por la reglamentación o por quien carecía de ellas. También debe distinguirse, en orden a la relevancia, que tal infracción tiene en la determinación de la responsabilidad, entre la ausencia total de registro -o sea, el conductor que nunca gestionó su carnet- y la mera omisión de su renovación, atribuyendo menor entidad a esta última circunstancia. La ausencia de registro habilitante para conducir motos no pasa de ser una mera infracción de carácter administrativo, que da lugar a sanciones de ese tipo de responsabilidad, no es menos cierto que dicha circunstancia no puede ser considerada como un factor -ni subjetivo ni objetivo- de imputación respecto del accidente, ya que lo que se debe demostrar es la impericia o desconocimiento total del conductor en el manejo de dicho vehículo”. (Cám. Apel. Civ. y Com. Córdoba, 29-03-07, “*G., J. A. y otro c. T. M. y otro s. ordinario - daños y perjuicios - accidentes de tránsito - recurso de apelación*”, [www.microjuris.com](http://www.microjuris.com) – cita: MJ-JU-M-11410-AR | MJJ11410 | MJJ11410. Idem CNCiv., Sala C, 19-04-07, “*Stratico, Alfredo c. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires s. daños y perjuicios (acc. trán. c/ les. o muerte)*”, [www.microjuris.com](http://www.microjuris.com) – Sección Jurisprudencia Nacional, cita: MJ-JU-M-13926-AR | MJJ13926 | MJJ13926)

<sup>123</sup> Si bien el contacto material o físico con la cosa presupone la configuración de la relación de causalidad, y basta con que el afectado demuestre el daño causado y el contacto con aquella, si ello no se acredita, no significa que deba descalificarse la pretensión. Así la Suprema Corte de Justicia de Buenos Aires descalificó sentencias que exigían, como presupuesto de la relación de causalidad, la prueba del contacto material entre las cosas riesgosas. (Ac. 54.669, 19-12-95, “*Barat, Ramón Eduardo c. Transportes Andrade S.R.L. y otros s. daños y perjuicios*”, DJJ 150-209 (se trataba del choque de una moto con un colectivo, en el que no se probó que la motocicleta impactó contra el ómnibus); Ac. 59.283, 15-10-96, “*Buiatti de Lemos, María L. c. Renzi, Norberto y*

los daños causados por un sujeto a la hora de conducirse por las vías de tránsito al mando de un automotor o como peatón, se advierte claramente que a partir de la introducción normativa de la tesis del riesgo creado como factor de imputación objetivo (conf. art. 1113 párr. 2º, parte 2ª, Cód. Civ.) en aquellos perjuicios provocados por cosas peligrosas, sumado ello a la corriente jurisprudencial que sentó el paradigma -hoy indiscutido- que el automóvil –en principio- es una cosa que lleva ínsito una potencia causal dañosa (agravada por la creciente inseguridad vial que diariamente enluta a las calles y carreteras de nuestro país), se ha comprimido el campo de aplicación de la culpa, ya que su fundamento subjetivo de reprimenda ética o moral que recae sobre la conciencia personal del dañador, no se compadece con la especial sensibilidad social, masividad del riesgo, impersonalidad de la sanción resarcitoria y consiguiente justicia conmutativa que debe tenerse en cuenta como soporte o basamento medular para arrojar o distribuir la responsabilidad a los sujetos involucrados en un siniestro vial.

No obstante el importante terreno abdicado por la culpa en la temática de tratamiento, la misma todavía conserva en la práctica jurisdiccional una utilidad tonificadora o vigorizante de la imputación objetiva, reservándose además una amplia parcela de actuación en materia de eximentes del deber de resarcir, en la medida que el responsable civil logre acreditar la porción causal del hecho (conducta o comportamiento) ajeno (culpa como ficción en la terminología legal) en el resultado dañoso, deslindando totalmente o compartiendo las consecuencias económicas ocasionadas a la víctima.

---

*otros s. daños y perjuicios”* (en el caso de un choque múltiple); conf. GALDOS, Jorge Mario, *El riesgo creado...*, op. cit., pág. 1365)