

San Carlos de Bariloche, Provincia de Río Negro, 28 de mayo de 2015. Reunidos en Acuerdo los Señores Jueces de la CAMARA DE APELACIONES EN LO CIVIL, COMERCIAL Y MINERÍA de la Tercera Circunscripción Judicial, Dres. Edgardo J. CAMPERI, Carlos M. CUELLAR y Emilio RIAT, después de haberse impuesto individualmente de estas causas caratuladas "CUI CUI QUEUPUL, ARTURO C/ MONTECINO, MIGUEL ENRIQUE Y OTRO S/ ORDINARIO (DAÑOS Y PERJUICIOS)" (R.C. 00313-14) y "MONTECINO, MIGUEL C/ CUI CUI, CARLOS Y OTROS S/ ORDINARIO (DAÑOS Y PERJUICIOS)" (R.C. 00315-14) y discutir la temática del fallo por dictar, de todo lo cual certifica la Actuaría, emiten sus votos en el orden establecido en el sorteo practicado respecto de la siguiente cuestión por resolver: ¿qué pronunciamiento corresponde dictar?

A la cuestión planteada el Dr. Camperi dijo:

Vienen estos autos al acuerdo con motivo de los recursos de apelación que tanto la accionante como la accionada y la tercera citada, dedujeran contra el pronunciamiento definitivo de fs. 471/480 que, distribuyendo la culpa, condenara a abonar las sumas que allí se detallan. Concedidos correctamente y puestos los autos en Secretaría a disposición de las partes, se presentaron las expresiones de agravios de fs. 559/562 por parte de la actora; y la de fs. 571/576 por parte de la accionada.-

Colocándose en tela de juicio el reproche culposo, pues la accionante entiende que la culpa es de su contraria y, por su parte, la demandada interpreta que la responsabilidad en el evento debe recaer sobre su adversaria, es evidente que sobre este primer punto hemos necesariamente de expresarnos.-

Como lo he sostenido de manera permanente en casos como el que nos ocupa - accidentes de tránsito- para desentrañar la responsabilidad en el evento resulta de suma utilidad las constancias que se han acumulado en la causa penal respectiva, pues allí se cumplen las primeras diligencias y se producen las primeras declaraciones con la espontaneidad propia de un evento recientemente acontecido.-

En el caso que nos ocupa, entiendo de utilidad al respecto remitirnos a las declaraciones de Alberto Eduardo Bloeck, quien se encontraba detenido a abordó de un automóvil Ford Focus justamente en la esquina donde se produjo el encontronazo. Este afirma: "...el día 28 de enero de 2008, entre las 17,00 y las 17,30 horas se encontraba conduciendo el automotor marca Ford Focus, estaba detenido en la arteria Campichuelo a efectos de poder pasar por la avenida Los Pioneros ya que en dicha intersección no hay semáforos. En ese momento la camioneta que venía por la arteria Campichuelo por

la senda contraria del dicente, trata de cruzar la avenida Los Pioneros y en ese momento un automotor marca Renault 11 que venía por la avenida mencionada por la izquierda del declarante choca a la camioneta y provoca el desplazo de la misma y a la vez el Renault 11 se desplaza hacia donde estaba el declarante y lo choca en la parte delantera y el lateral izquierdo..." (Fs. 106/107 de la causa penal).-

Más adelante agrega:"...A criterio del deponente el conductor de la camioneta Nizan dominio BGL 613 cruza de modo apresurado y prestando atención...";"..vió la trayectoria del vehículo Renault 11 involucrada en autos y el conductor circulaba bien, no de modo temerario..."; "...la camioneta Nisan estaba parada y arranca para cruzar la avenida y el Renault 11 circulaba bien pero no frenó; no puede precisar la velocidad en que circulaba el Renault 11...." (Fs. 196/197 de la causa penal).-

Si computamos el testimonio de quien se encontraba en una posición privilegiada a los fines de observar la mecánica del siniestro y le agregamos otros dos "componentes" de significativa trascendencia, tendremos un cuadro que claramente aconseja colocar el reproche culposo sobre la cabeza del conductor de la camioneta Nisan, dominio BGL-613, es decir, el demandado Miguel E. Montecino.- Uno de esos componentes resulta ser la diferente entidad de las arterias por las cuales se producía el desplazamiento de los vehículos. La calle por la cual circulaba el Renault 11, resulta prácticamente una avenida similar a la Avda. Ezequiel Bustillo, por la cual se produce el ingreso y el egreso del tránsito que se dirige hacia los kilómetros o de quienes, viviendo en dicha zona, tienen la obligación de ingresar a la zona céntrica de la ciudad. Por el contrario, la calle por la que circulaba la camioneta Nisan, si bien es de intensa circulación, no reviste la "trascendencia" de la Avda. de Los Pioneros, por lo cual, quien pretenda realizar el cruce de ésta circulando por Campichuelo debe hacerlo de manera de asegurarse que no se convierte en un obstáculo para quienes vienen circulando por la avenida referida.- Esta conducta, al estar al testimonio que hemos referido, no hubo sido cumplida por Montecinos quien, si bien en un primer momento se detuvo de manera correcta antes de ingresar, luego por una inadvertencia o distracción hubo avanzado en su intento de cruce, resultando embestido por el automotor Renault 11, dominio VPV-951, conducido por Carlos Javier Cui Cui, quien por lo sorpresiva de la maniobra no pudo ejercer ninguna acción que impidiera o al menos redeujera los efectos del inevitable encontronazo.-

Si a ello le agregamos el segundo "componente" cual es la prioridad de paso de la que goza quien viene circulando por la derecha, tendremos un cuadro que claramente

aconseja responsabilizar al demandado. Si el Renault 11 venía circulando por Avda. Los Pioneros de oeste a este y la camioneta Nisan lo hacía por Campichuelo de norte a sur, es evidente que la prioridad de paso le correspondía al conductor del Renault 11 que circulaba por la derecha de la camioneta. Esta infracción, que no es menor por cierto, hace que el juicio de responsabilidad sea necesariamente colocado en cabeza del demandado, quien inadvertidamente avanzara sobre una avenida de rápida circulación como resulta ser "Los Pioneros" y sin gozar de prioridad de paso, convirtiéndose en un obstáculo para quienes venían desplazándose por ésta arteria (arg. art. Ley 24.449).-

Arribados a esta conclusión, es evidente que deberá reconocerse los rubros admitidos en el pronunciamiento de primera instancia en toda su extensión al descartarse la concurrencia culposa, desestimándose el reclamo que Miguel Montecino entablara.-

Consecuentemente, de compartirse mi criterio, propongo: a) Hacer lugar al recurso de fs. 490, declarando la culpa de Miguel Montecino, condenándolo a abonar la suma de \$ 98.497 a favor de Arturo Cui Cui Queupul, conjuntamente con Alicia del Carmen Lemuy Ojeda y Samuel Carlos Montecino, en el término de diez días y bajo apercibimiento de ley, con costas.- b) Rechazar la demanda que promoviera Miguel Montecino, con costas.

A la misma cuestión el Dr. Riat dijo:

Adhiero al voto del Dr. Camperi y agrego las siguientes razones complementarias:

a) La sentencia del 06/08/2013, aclarada el 09/08/2015, dictada para las causas acumuladas 00313-14 y 00315-14 (números de segunda instancia) dispuso en lo que aquí interesa: a.1) condenar a Miguel Montecino, Alicia del Carmen Lemuy Ojeda y Samuel Carlos Montecino Jara a pagar solidariamente \$ 68.947 a Arturo Cui Cui Queupul en concepto de indemnización parcial (70 %) de los perjuicios sufridos por un choque de automotores ocurrido el 28/01/2008; a.2) condenar a Arturo Cui Cui Queupul, Carlos Javier Cui Cui Queupul y Antártida Compañía Argentina de Seguros SA a pagar solidariamente \$ 3.676 a Miguel Montecino en concepto de indemnización parcial (30 %) de los perjuicios sufridos por el mismo choque; a.3) imponer las costas del proceso 00313-14 en un 70 % a Miguel Montecino y en un 30 % a Carlos Cui Cui Queupul y Arturo Cui Cui Queupul; y a.4) imponer las costas del proceso 00315-14 en un 70 % a Miguel Montecino Alicia del Carmen Lemuy Ojeda y Samuel Carlos Montecino Jara, y en un 30 % a Carlos Cui Cui Queupul y Arturo Cui Cui Queupul.

b) Contra esa sentencia se interpusieron las siguientes apelaciones que corresponde resolver ahora: b.1) las interpuestas por Arturo Cui Cui Queupul y Carlos Javier Cui Cui

Queupul, concedidas libremente y fundadas por el apelante (fs. 490, 491 y 559/562 del expediente 00313-14; y fs. 386, 387, 388, 433/436 del expediente 00315-14); y b.2) las interpuestas por Miguel Montecino, concedidas libremente, fundadas por el apelante y sustanciadas por sus adversarios (fs. 492, 495, 571/576, 586/593 y 595/597 del expediente 00313-14; y fs. 389, 391, 448/452, 461/468 y 471/473 del expediente 00315/14).

c) Dado que los recursos contienen críticas de similar tenor y versan sobre el modo en que ha ocurrido el siniestro, conviene evidentemente considerarlos en conjunto.

d) En las dos causas acumuladas se han invocado daños causados por automotores en tránsito y todo automotor en tránsito es una cosa riesgosa (Fallos 315:854) que crea una responsabilidad objetiva del dueño y del guardián, quienes sólo pueden liberarse total o parcialmente probando que la causa del daño fue una conducta reprochable ("culpa") de la víctima o de un tercero independiente (última parte del segundo párrafo del artículo 1113 del CCiv), o la ocurrencia de un hecho fortuito, o la intervención de una fuerza mayor (artículos 513 y 514 del Cciv).

Para que opere el régimen objetivo alcanza con el mero contacto o la adecuada conexión entre la cosa riesgosa y los bienes o la persona de quien se dice víctima (Fallos 307:1735, 316:928, 317:1336, etcétera). No interesa si el guardián y el dueño obraron con o sin culpa (Fallos 308:975, 312:145, 318:953, etcétera). Analizarlo desvirtuaría el régimen y lo tornaría inoperante. Ellos responden aunque su conducta sea intachable. Lo único que los exime es la culpa de la víctima, el caso fortuito y la fuerza mayor. Su propia prudencia, en cambio, no los absuelve.

Ese régimen objetivo subsiste aunque hayan participado en los hechos más de una cosa riesgosa como en este caso, porque no hay razón suficiente para interpretar que los riesgos deban compensarse (CSJN, 22/12/1987, Fallos 310:2804; CSJN, 27/12/1990, ED 143-786; CSJN, 26/03/1991, LL 1991-D-476 y Doc. Jud. 1991-2-819; CSJN, 14/10/1993 y 26/10/1993, LL 1994-B-149; etcétera).

El valor práctico de ese régimen se aprecia justamente cuando intervienen varias cosas riesgosas y no se puede precisar la culpa de ninguno de los partícipes. Si se adoptara un régimen subjetivo por neutralización de riesgos habría que rechazar toda pretensión (demanda y reconvención, cuando la última se interpuso). Si en cambio se mantiene el régimen objetivo se deben reparar todos los daños causados de uno y otro pretendiente damnificado (actor y reconviniente) sin perjuicio de la ulterior compensación de deudas si correspondiere (no confundir la compensación de "deudas" con la compensación o

neutralización de "riesgos"). En el régimen objetivo la culpa sólo influye como eximente de responsabilidad y no como factor de atribución.

e) En este caso, el mero contacto entre los automotores es un hecho incontrovertido; de modo que cada uno de los respectivos demandados sólo podría eximirse de responsabilidad demostrando alguna de las eximentes mencionadas.

Adviértase en este punto que no hay sentencia penal absolutoria fundada en la inexistencia del hecho principal que surta efectos de caso juzgado para esta causa civil (artículo 1103 del CCiv), porque la causa penal concluyó por sobreseimiento (fs. 237/244 del expediente vinculado), resolución que no ejerce influencia sobre la sentencia civil porque no puede asimilarse a la absolución dictada tras juicio plenario según la jurisprudencia del Superior Tribunal (STJRN-S1, 25/06/2014, "Núñez", 034/14; STJRN-S1, 29/08/2013, "Romero", 052/13; STJRN-S1, 03/06/2009, "García Spítzer", 041/09; STJRN-S1, 14/04/2005, "Ríos", 034/05; STJRN-S1, 04/02/2005, "Jerez", 005/05; etcétera), aunque de acuerdo con una parte de la doctrina sería irrelevante esa distinción (Belluscio y Zannoni, "Código Civil...", Astrea, 1994, tomo 5, páginas 318 y 319).

f) La eximente invocada concretamente en los dos procesos ha sido justamente la culpa de la parte contraria, es decir la culpa de la víctima.

g) Llegados a este punto, coincido plenamente con el primer votante en que el accidente ha ocurrido por culpa exclusiva de Miguel Montecino, conductor y guardián del automotor BGL 613.

Comparto el análisis de las pruebas que ha efectuado el colega, pero en particular coincido con que Miguel Montecino vulneró la prioridad de paso favorable a Carlos Javier Cui Cui Queupul por haber arribado al lugar del choque desde la derecha, lo que torna innecesario analizar si el tipo de vía por la que circulaba le otorgaba una prioridad adicional.

Según la norma pertinente, todo conductor debe ceder siempre el paso en las encrucijadas a quien cruza desde su derecha, y esa prioridad es "absoluta" y sólo se pierde ante ciertas circunstancias excepcionales expresamente previstas (artículo 41 de la ley nacional 24449; ley provincial 2942; y ordenanza local 518/1995).

La calificación de "absoluta" con que la ley bendice a la prioridad de paso no es más que un énfasis destinado al intérprete para advertirle de su importancia superlativa, del celo que debe observarse en su aplicación. Pero nada más; ya que apenas está consagrada en una regla general, no universal, dado que la misma norma contempla

diversas excepciones. La prioridad de paso es en definitiva un derecho subjetivo y en un sistema constitucional ningún derecho considerado en abstracto puede presumirse de antemano literalmente absoluto, ilimitado, necesariamente superior a cualquier otro y en cualquier circunstancia. Y si algunos derechos pueden generar ciertamente expectativas dignas de las más altas (la vida, la libertad, etcétera), está claro que la prioridad de paso no puede asumir tantas pretensiones. Además, por muy importante que fuese un derecho, nadie puede ejercerlo abusivamente (artículo 1071 del CCiv). Quizás por eso muchos autores y tribunales perseveran en negarle a la prioridad de paso su condición absoluta a pesar del expreso texto legal.

Despejada esa cuestión semántica, está claro que la prioridad de paso es un derecho importantísimo para el tránsito vehicular y que deben interpretarse restrictivamente tanto sus excepciones cuanto las otras reglas o derechos del tránsito que puedan colisionar con ella. Simplemente es eso lo que ha significado el legislador al calificarla de "absoluta"; y es obvio que interpretar restrictivamente otras reglas no significa sacrificarlas siempre y necesariamente en favor de la prioridad de paso. Por ejemplo, podría darse que un cruce por la diestra a velocidad reglamentaria implicara de todos modos un ejercicio abusivo de la prioridad si, por ejemplo, no se conservara un control suficiente del vehículo -por la razón que fuera- o concurriera otra circunstancia igualmente relevante.

En definitiva, salvo prueba en contrario, se presume a quien encara el cruce sin prioridad de paso (artículo 64 de la ley 24449).

Claro que la prioridad de la diestra sólo juega o adquiere relevancia cuando dos o más vehículos ingresan en forma simultánea o casi simultánea a la bocacalle, porque la prioridad es un concepto de relación que necesariamente vincula a dos más términos en un orden de preferencia. No tiene sentido, o al menos carece de utilidad, hablar de prioridad de paso si sólo un vehículo arriba a la bocacalle mientras nadie transita por la otra vía o quien la transita se encuentra lejos. Ese vehículo solitario tiene sencillamente derecho a pasar, más que prioridad de paso.

En verdad, la colisión misma es una evidencia de simultaneidad suficiente para que opere la prioridad de paso con independencia de las partes impactadas en cada vehículo (ya sea traseras, medias o delanteras), porque en principio deben concurrir otros indicios más contundentes de adelantamiento o exceso de velocidad para derribar tal prioridad, dado el carácter restrictivo con que se debe interpretar toda excepción.

En este caso no está controvertido que el automotor VPV 951 (dirigido por Carlos

Javier Cui Cui Queupul, con la compañía de su hermano Arturo) arribó a la encrucijada por la derecha, mientras el rodado BGL 613 (conducido por Miguel Montecino) lo hizo por la izquierda; de lo cual se infiere que el primero contaba con prioridad de paso.

Dando por cierto que Montecino detuvo su automotor antes de emprender el cruce como él mismo ha sostenido, lo cierto es que al emprenderlo y cruzar el primer carril de la transversal (el carril norte de la Avenida Pioneros), incluso a baja velocidad como también ha indicado, ya se encontraba suficientemente próximo y a la derecha el vehículo conducido por Carlos Cui Cui Queupul (sobre el carril sur de esa avenida), de modo que debía aguardar que pasara antes de continuar el cruce.

Según los agravios de Montecino, el automotor de Cui Cui Queupul se encontraba distante y sin prioridad de paso, de modo que el choque se produjo porque su contraparte circulaba a excesiva velocidad. Sin embargo, no hay evidencias de ese exceso.

Por lo pronto, el peritaje ha estimado una velocidad de entre 53 km/h y 61 Km/h para el automotor VPV 951 (fs. 294, expediente 00315-14), cuando la velocidad máxima en esa arteria es de 60 km/h (fs. 187 de la causa penal), lo que descarta casi toda probabilidad de un exceso notorio.

No obstante, si soslaya completamente esa estimación del peritaje por defectos del cálculo como ha propuesto Montecino en sus agravios, sólo queda comprobar la supuesta velocidad (y consiguiente lejanía) con los indicios de las secuelas sufridas por los vehículos y registradas por las fotografías. Sin embargo, las secuelas sufridas por el vehículo BGL 613 -bajo conducción y guardia de Montecino- no demuestran de modo alguno y a simple vista la magnitud, trascendencia y poder convictivo él le asigna para inferir una excesiva velocidad y lejanía del otro vehículo (fs. 286 del expediente 00315-14 y fs. 150/151 de la causa penal), con el agravante de que esas fotografías muestran que el impacto se produjo en la parte delantera de su vehículo -en vez de la parte central, como ha dicho en sus agravios-, lo que descarta todavía más que haya arribado anticipadamente al cruce. Y las secuelas visibles sufridas por el vehículo VPV 951 tampoco sugieren a simple vista una velocidad mayor a la permitida y suficiente para desvirtuar la prioridad de paso (fs. 278/279 del expediente 00315-14 y fs. 148/149 de la causa penal).

En ese contexto, es obvio que Carlos Javier Cui Cui Queupul pudo ver al automotor conducido por Montecino, pero eso nada cambia porque era de esperar que éste se detuviera antes de cruzar el carril de aquél.

Por eso, aunque las pruebas de la velocidad no fueran confiables, tampoco hay razones para derribar la presunción de culpabilidad de quien intentó el cruce sin prioridad de paso (artículo 64 de la ley 24449). Lo cierto es que el choque se produjo en el cruce, y que un vehículo circulaba por la derecha de otro; razón por la cual, ante la ignorancia de mayores datos se justifica honrar la prioridad en vez de sacrificarla.

Tampoco es relevante la condición de embistente porque ninguna norma establece que esa circunstancia implique una excepción a la prioridad de la diestra, ni implica un abuso en el ejercicio del derecho.

En fin, tal como han afirmado los hermanos Cui Cui Queupul en sus agravios, la sentencia ha sido incongruente al advertir que Montecino debió abstenerse cruzar y reprochar, simultáneamente, que el otro automotor cruzara. Además, el sentenciante ha fundado inválidamente su interpretación de los hechos en la "suficiente experiencia" que ha invocado para evaluarlos, lo que claramente vulnera el derecho de defensa por impedir el control de las partes.

h) De todo lo anterior se sigue que Miguel Montecino debe responder íntegramente ante la demanda de Arturo Cui Cui Queupul (expediente 00313-14) porque ha sumado su conducta culpable al riesgo propio del automotor BGL 613 que conducía bajo su guarda; aunque se recalca que, en cualquier caso, quienes son demandados por el riesgo de una cosa deben probar claramente alguna eximente para desvirtuar la presunción legal, ya que no alcanza con sembrar dudas (artículo 1113 citado). El riesgo de todo automotor siempre reduce la seguridad de los demás -incluso de los restantes automotores ya que los riesgos no se neutralizan- y justifica el severo régimen objetivo de que se trata.

A su vez, Carlos Javier Cui Cui Queupul y Arturo Cui Cui Queupul se eximen íntegramente de responder ante la demanda de Miguel Montecino (expediente 00313-15) porque han demostrado que los daños invocados por éste son imputables a su propia culpa -es decir a la culpa de la víctima- antes que al riesgo provocado por el automotor VPV 951 (artículo 1113 citado).

i) Coincido también con que los daños liquidados en la sentencia deben ser íntegramente indemnizados por Miguel Montecino, añadiendo que no han sido debidamente desvirtuados por sus agravios porque la mera queja de que fueron excesivamente cuantificados no es una crítica concreta y razonada (artículo 265 del CPCR), a la vez que la posesión por sí del automotor VPV 951, no desacreditada en el caso, es suficiente legitimación para el resarcimiento de la desvalorización de ese

bien. Es más, el propio Montecino demandó a Arturo Cui Cui Queupul cuando el conductor y guardián material era Carlos (fs. 3 del expediente 00315-14), de lo cual se infiere que ha considerado implícitamente a Arturo como dueño del vehículo cuya desvalorización debe ahora indemnizar.

j) Por último, también comparto la imposición de costas propuesta por el primer votante -obviamente por las dos instancias y por los dos procesos-, ya que no existen razones para soslayar la regla general del resultado (artículo 68 del CPCCRN).

En fin, adhiero en definitiva al voto del Dr. Camperi.

A igual cuestión el Dr. Cuellar dijo:

Por iguales fundamentos a los expresados en sus votos por mis colegas adhiero.

1) La responsabilidad.

A diferencia de otros casos en los cuales aparecen disociadas "cf. v.gr. caso "DUPRAT" de esta misma Cámara) confluyen aquí dos circunstancias del todo dirimentes para condenar sin ambages al Sr. MONTECINO como son, de un lado, la diferente entidad de las vías por las cuales cada conductor circulaba cuando sucedió el accidente y, de otro, la consabida prioridad de paso que tenía el Sr. CUI CUI QUEUPUL.

Justamente porque las máximas experienciales muestran que no siempre ambas reglas coinciden creo de utilidad enfocar mi atención en la diferente importancia de las vías circulatorias, sobre todo atendiendo a que en el sub lite se trata de avda. De Los Pioneros en su intersección con calle Campichuelo.

Dentro del ámbito de las maniobras durante la circulación vehicular viene a cuento aludir al cruce de bocacalles o encrucijadas que conlleva la necesidad ineludible de prever la circulación que tiene la calle o camino transversal.

Es común observar en las declaraciones vertidas ante las autoridades policiales o judiciales que los conductores digan que al llegar a la intersección con una calle transversal a la que circulaban imprevistamente apareció por la primera un vehículo con el cual colisionaron; sin embargo nada mas lejos de la realidad que dicha supuesta imprevisibilidad de la aparición del segundo vehículo, pues acaso ¿qué se espera que aparezca por una calle destinada al tránsito de automotores? En dicha negligencia conductiva sumada a los casos de culpa con representación (rayana o no en el dolo eventual) se centra toda la problemática del derecho o preferencia de paso, ya que si todo conductor tuviera en cuenta seriamente esta sencilla regla de manejo no habría prácticamente colisiones en las bocacalles.

A propósito recuérdese que preferencia, precedencia, prelación, prioridad, derecho de

paso o derecho de vía consiste, desde el punto de vista formal, es una norma organizacional concebida para distribuir el espacio de la vía pública a fin de posibilitar su uso por los usuarios en forma ordenada y no conflictiva o siniestral. El mecanismo consiste en el privilegio que, bajo circunstancias específicas, se otorga normativamente a un conductor o peatón -preferente o prioritario- para utilizar un cierto espacio público libremente sin interferencia y correlativo a la obligación de otro u otros conductores o peatones involucrados en la misma situación de tránsito -impreferentes o no prioritarios- quienes deben observar determinadas conductas que habilitan la realización del privilegio otorgado a aquél; en su aspecto material el arbitrio es cronológico pues se procura que un mismo espacio sea relativamente utilizado antes por el usuario privilegiado y después por el no privilegiado. Se trata entonces de la concesión de una facultad o beneficio excepcional que normalmente no correspondería de forma que si bien ambos involucrados en la situación tienen el mismo derecho subjetivo de circular por la vía pública a uno de ellos, en función de un imperativo de seguridad general e individual, se le suspende temporalmente en favor del otro y se le impone además la obligación de desplegar conductas positivas o negativas para asegurar el cumplimiento de la excepción otorgada. Aquel al que la norma concede el privilegio goza de un verdadero y propio derecho subjetivo de preferencia en tanto que respecto al otro se establece una verdadera obligación de respetar la preferencia de fuente legal. Coherentemente con lo expuesto violar la preferencia de otro es siempre una infracción de tránsito, dado que implica un quiebre de la seguridad por trastornar la operación normal de la circulación que la ley pretende instituir; y por lo mismo la condición de preferente implica la exculpación en la causación del siniestro tanto como la inculpación prima facie del impreferente, a quien se presumirá culpable (cf. in extenso Tabasso, C. "Fundamentos del tránsito", vol. II, págs. 355 y sgts.).

Es importante destacar también las condiciones de ejercicio de la preferencia como cuestión íntimamente vinculada a su naturaleza y función. Al respecto ya desde antiguo, es decir aún durante la vigencia del anterior régimen legal de tránsito (ley 13.893) en el cual la prioridad de paso era relativa, la interpretación autoral y jurisprudencial inmensamente mayoritaria prevenían que el preferente no podía abusar o excederse al punto de otorgarle al mecanismo el efecto de una inmunidad personal sin responsabilidad correlativa o de una licencia para matar o lesionar. Es que la prioridad de paso forma parte de un ordenamiento lógico del tránsito por lo que, aparte de no eximir a su titular del necesario deber de prudencia al cruzar la bocacalle, no faculta

para arrasar con cuanto se encuentre en el paso porque a la preferencia se la debe conjugar con el deber de reducir la velocidad al llegar a las esquinas. Por lo tanto ese derecho prioritario tiene límites fijados por su propia naturaleza: a) debe ser usada con contención y mesura, es decir no de manera abusiva, sin desborde alguno y menos en contra o en perjuicio del no privilegiado; b) el preferente debe hallarse en condiciones de total cumplimiento de la normativa respectiva cuya violación puede tener eventual efecto respecto al no preferente, de manera que es inadmisibles que el privilegio esfume o disimule la transgresión del privilegiado cuando ella misma constituye la causa única o parcial del siniestro ocurrido con el no prioritario; c) si la preferencia es un mecanismo para dirimir un conflicto potencial resulta absurdo que se le reconozca a quien precisamente lo crea a través de la propia transgresión, pues entonces el propio sistema se constituiría en un generador de conflictos mediante la impunidad que se otorgaría a los transgresores. En cualquier caso aún cuando medie un aparente derecho de esta clase en favor de uno de los protagonistas de un siniestro el análisis no puede ni debe quedar concluído en esa sólo comprobación, sino que siempre será menester ahondar en la "situación de tránsito" global comprensiva de todos los elementos objetivos y subjetivos que la conforman; este examen muchas veces concluirá en que, por su propia posición violatoria, el transgresor no podrá ampararse en su preferencia la cual no será más que una mera apariencia formal.

A su vez dentro de las llamas preferencias vehiculares sin señalización o abstractas se cuenta fundamentalmente la preferencia de la derecha-izquierda prevista justamente para resolver conflictos interseccionales. Con gran acierto se ha dicho que en su misma sencillez, basada en la confianza hacia el sujeto obligado, se ubica su defecto pues es únicamente aplicable a un tráfico de baja intensidad dado que la presión ejercida por un flujo vehicular denso y continuo lleva a que los delanteros sean empujados por los zagueros a la violación; lo cual deriva en un irrespeto generalizado que a la larga determina la instalación de otros dispositivos de seguridad como carteles de "pare", "ceda el paso, o semáforos (Martínez Marquez, J., "Ingeniería del tránsito", p. 302). Tradicionalmente la regla comporta varios aspectos esenciales: el conductor de un vehículo que llega al cruce debe ceder el derecho de paso al conductor del rodado que llegó antes; cuando dos vehículos entran a la intersección casi o simultáneamente tiene derecho de paso el que llega desde la derecha; cuando un vehículo va a dar vuelta a la izquierda debe ceder el paso al rodado que llega desde la derecha; en intersección no señalada de vías de similar importancia cada conductor dará preferencia de paso al

vehículo que aparezca por la derecha; y desde que un vehículo inicia el cruce a una intersección haciendo uso de su derecho de paso lo mantiene frente a otros rodados que luego se aproximen. Se trata pues de dos mecanismos distintos que funcionan en dos hipótesis también diferentes: a) no habiendo simultaneidad o casi simultaneidad en el arribo adquiere la preferencia de derecho quien llegó en primer lugar, debiendo quien llegó después ceder y no obstaculizar el paso el paso; b) verificándose la simultaneidad o casi simultaneidad en el arribo a la intersección, la preferencia pertenece exclusivamente al conductor que aparece a la derecha del otro. Empero siempre debe reducirse la velocidad a la llamada precaucional. Pero cuidado: también existe la preferencia de la vía de mayor jerarquía cuya desatención a veces constituye la génesis de actos cuasi-suicidas, por parte de sujetos que creen que la única regla valedera es la de la derecha-izquierda y entonces enfilan al cruce de una avenida sobrecargada de tránsito -desde una calle relativamente secundaria- creyendo ser preferentes y se produce el desastre. Así la aplicación de la regla derecha-izquierda está sujeta a la verificación de un requisito anterior: que se trate de calles no preferenciales o de vías de similar importancia. En el derecho comparado esta tipología preferencial registra primigenios antecedentes en el caso de Colombia: se llama prelación de tránsito (preferencia) al derecho que tienen los usuarios que transitan por una vía pública de mayor jerarquía a continuar libremente la marcha regular por ellas sin estar obligados a detenerse, aumentar o disminuir la velocidad, en los sitios donde la vía cruza (diagonal o perpendicularmente) a otra vía pública (cf. Código de Circulación Terrestre, art. 55). En Argentina conformaba y aún conforma un dispositivo complementario pero fundamental (arts. 39 ley 13.893 y 41 ley 24.449): la prioridad de paso de quien circula por la derecha o la regla derecha antes que izquierda fue siempre absoluta, pero mientras antes se perdía frente a quienes circulaban por una vía de mayor jerarquía ahora se pierde ante los vehículos que circulan por una semiautopista (el mismo principio con otra formulación); a su vez se prevenía y se previene que antes de ingresar o cruzarla se debe siempre detener la marcha. Debe observarse que no hay incompatibilidad u oposición entre los dos sistemas de preferencia sino, al contrario, una perfecta complementación de la cual se obtiene un sensible incremento en las condiciones de seguridad general de la vía. En consecuencia, interpretando la normativa según la lógica jurídica elemental, cuando se trate de calles no señalizadas de diferente importancia será preferente el que circule por la de mayor importancia relativa y carecerá de relevancia que quien aparezca por la transversal de menor importancia lo

haga por la derecha del otro; coherentemente con ello el tránsito por una calle de doble circulación tendrá preferencia sobre el realizado por una de una sola mano, el de una avenida o boulevard sobre el de una calle común y ésta sobre el de un callejón sin salida. Obsérvese que mediante este sistema se crea una especie de "preferencia general" conferida activamente a todos los que circulan por determinadas vías debido al sólo hecho de hacerlo, con el consecuente beneficio de funcionalidad; de ahí que se aluda a veces a "vías preferidas" aunque en realidad lo que se prefiere, prioriza o privilegia, es el tránsito que discurre en una sobre el de la otra. La regla de preferencia derecha-izquierda, por ende, tiene virtualidad únicamente en calles de similar o análoga importancia, siendo menester determinar en las demás situaciones cuál es la "vía más importante" cuya circulación será la preferida. La determinación del grado de importancia relativa es una cuestión de hecho a establecer en cada caso, debiendo recurrirse a la comparación cualitativa y cuantitativa de las vías consideradas; diferencia que por lo demás es directamente percibida por los conductores quienes, salvo que no sean del medio, cuentan con su caudal de experiencia personal acunulada. También esa importancia puede exteriorizarse en la calificación que haga la Administración según el tipo, capacidad, ubicación y características de las vías; en este sentido las denominaciones especiales y las categorizaciones normativas establecidas (avenida, boulevard, rambla, semiautopista, autopista, carretera y/o ruta nacional o provincial, calle común, camino vecinal, senda de paso, etc.) tienen precisamente por objeto señalar la jerarquía que se adjudica a ciertas vías por su función en la distribución del flujo vehicular. La conclusión técnica ineludible del mecanismo referido, tal como siempre lo exigió nuestra legislación, es la obligación correlativa del impreferente, que arriba a la intersección transitando por una vía secundaria, de detenerse completamente antes del ingreso al cruce o de ceder el paso al preferente. Y debe quedar bien claro que aún si la ley hubiese guardado silencio, en cualquier caso, la misma conclusión aludida vendría impuesta por elementales normas de prudencia y experiencia de manejo exigibles a los conductores, inclusive a los argentinos que son bien temerarios, en especial cuando se trata de grandes vías cuya propia conformación geométrica y constructiva, densidad de flujo y velocidad media de desplazamiento del tránsito, son signos objetivos ostensibles de su intrínseca importancia; en tal caso nadie podrá invocar prudencia o pericia si aborda una vía de tales características sin detenerse previamente o ceder el paso o, por lo menos, reducir la velocidad al mínimo para juzgar la oportunidad del cruce.

A modo de adecuado complemento de todo lo anterior recuerdo que cuando -como

sucediera en este caso- el accidente de tránsito sobreviene en una bocacalle o intersección entre una avenida y una calle es antiguo y reiterado criterio interpretativo de mi parte el siguiente (cf. v.gr. casos "SCHEJTER", SD del 27-7-04, "PAWLOW", SD del 31-8-04; "SOTO BURGOS", SD del 22-6-05; y "OYARZUN CATALAN", SD del 19-12-06):

Es bien conocido que quien se dispone a ingresar a una avenida de doble mano circulatoria desde una calle secundaria, fuere para incorporarse al torrente circulatorio de aquélla o para atravesarla, debe extremar toda precaución a fin de evitar constituirse en un obstáculo para quienes normalmente circulan por aquélla. Y esta circunstancia, de intrínseca y significativa trascendencia para una justa solución del entuerto, es así aún más allá del carácter que pueda asignarse a la prioridad de paso la cual, en cualquier caso, no implica un bill de indemnidad como para llevarse por delante o arrasar con cuanto se encuentre en el paso. Es que, en efecto, la preferencia en favor de quien viene por la derecha no le otorga a éste derecho de paso si no lo halla expedito; por lo cual de no tener cedido el paso espontáneamente o a su requerimiento, el titular de la preferencia debe permitir el paso del obligado por la norma. La prioridad de paso, a su vez, forma parte de un ordenamiento lógico del tránsito por lo que, aparte de no eximir a quien la tiene del necesario deber de prudencia al cruzar una bocacalle, debe conjugarse con el deber (genérico) de reducir sensiblemente la velocidad al llegar a las esquinas. Y sobre este último aspecto desde muy antigua data hay definida posición doctrinaria y jurisprudencial: no es prudente encarar el cruce de una bocacalle (menos aún intentar incorporarse al tránsito de una avenida o ultrapasarlo), aún habiendo prioridad de paso, a una velocidad tal que no permita conservar el dominio del vehículo (cf. in extenso Meilij, G., "Accidentes de tránsito", págs. 28 y sgts. con innumerables citas de fallos).

Reiteradamente se ha pronunciado también este Juzgado sobre las inusuales características de varias avenidas bariloenses puntualizando, en esencia, su virtual carácter de "ruta urbana" y/o "cuasi-autopista" (v.gr. Bustillo, Pioneros, Gallardo, Brown, Elordi, Onelli entre otras) su intenso y rápido tránsito y la ausencia de una adecuada marcación y señalización. Tales circunstancias, unidas a la distinta importancia técnico-vial de una avenida con respecto a una calle, hacen forzoso priorizar los derechos circulatorios de los conductores que transitan por la avenida, en condiciones normales, con relación a quienes lo hacen por calles. Y lo correcto, entonces, es que el conductor que se dispone a ingresar y/o atravesar una avenida -

circulando desde una calle- detenga por completo su marcha y recién ejecute dicha maniobra una vez que cuente con el paso expedito; cualquier hipótesis distinta erige al conductor ingresante o cruzante en un indebido obstáculo al tránsito de la avenida.

Esa y no otra ha sido siempre la tésis tanto de la vieja ley 13.893 como de la nueva 24.449, ya que si bien esta última prevé el carácter absoluto de la preferencia de paso (art. 41) no es menos cierto que a renglón seguido establece varias excepciones que en rigor la relativizan: así, por ejemplo, dicha prioridad se pierde ante los vehículos que circulan por una semiautopista, ya que antes de ingresar o cruzarla se debe siempre detener la marcha (inc. "d"); y también ante cualquier circunstancia cuando... se haya detenido la marcha o se vaya a girar para ingresar a otra vía (inc. "g" subinc. 3).

Y no puede omitirse considerar ni la intrínseca naturaleza de semiautopista que revisten por analogía varias de las avenidas locales.

El orden ideario hasta aquí someramente reseñado encuentra su adecuado complemento con las siguientes consideraciones vinculadas con lo atinente a las áreas de conflicto de la intersección en las maniobras básicas de fusión (como es este caso), separación y cruce; todo ello, desde luego, enmarcado dentro de la materia referida al cruce de intersecciones. Inicialmente conviene realizar una primera e indispensable precisión para disipar la gran confusión imperante entre los juristas sobre el concepto mismo de intersección como elemento geométrico y funcional de la vía circulatoria, que ha llevado a negar en algunas sentencias el carácter de tal justamente a las que tienen forma de "T". Su definición técnica puntual reza: Área que es común a dos o más accesos o a dos o más corrientes de tránsito (Martínez Márquez, "Manual", p. 299); también: Lugares comunes de dos o más vías que se intersectan en cualquier ángulo y forman parte de ellas (cruce de calles, bifurcaciones, encrucijadas, etc.) (Nisini, "Compendio", p. 558); o más simplemente: Lugar donde las vías se unen o se cruzan (Cal y Mayor, "Manual", p. 139). La segunda precisión que se impone es aclarar que cruce e intersección, como parte de la vía, son distintas denominaciones para un mismo concepto. Y la tercer aclaración se refiere al concepto de bocacalle como zona de la calzada inmediata a una intersección comprendida entre la prolongación de sus alineaciones; como surge claramente del tenor literal del concepto, al referirse a la zona inmediata a la intersección que es propiamente la bocacalle, define al mismo tiempo las líneas exteriores o bordes limitantes del polígono de intersección. Por tanto el área poligonal de la intersección o cruce es la superficie limitada por las líneas de prolongación de los cordones de las aceras de las vías que se intersectan, lindante con la

superficie inmediatamente contigua constituída por la bocacalle. Y es esta zona vial la que presenta de ordinario un altísimo nivel de conflictividad, es decir de riesgo objetivo de siniestro, debido a la conjunción simultánea de diferentes elementos dinámicos (entre los más importantes v. gr. confluencia de las directrices de marcha de vehículos provenientes de las vías que la conforman; zona de giro vehicular desde y hacia las transversales confluyentes; confluencia de varios flujos de tránsito).

En la intersección se realizan tres maniobras elementales: llegar a ella, cruzarla y virar; cada una de las cuales requiere del cumplimiento de determinados y precisos requisitos de seguridad. En primer lugar la aproximación y llegada a la intersección en orden a lo cual el conductor, preferente o no, antes de arribar al polígono determinado por el cruce de dos o más vías, debe adoptar una conducta de seguridad consistente en una actitud psicológica de tensión y atención acompañada de medidas objetivas de control vehicular (v. gr. quitar el pie del pedal del acelerador no sólo para cesar la aceleración misma sino para que el propio motor empiece a retener la inercia de la masa); no cumplir tales actos significa privarse voluntariamente de posibilidades de controlar el rodado, lo cual constituye una conducta culpable. Dicha medida representa el primer paso, sin solución de continuidad, para la segunda: disminuir efectivamente la velocidad de forma tal que posibilite un frenado total antes de la intersección (lo que la ley denomina velocidad precaucional). En segundo término el cruce de la intersección debe hallarse, ut supra dije, despejado de la corriente que fluye por la vía transversal por delante del maniobrante; y esta circunstancia, con mucha más razón en el caso de autos, no sólo es independiente de la eventual preferencia de paso sino que, inclusive, adquiere una importancia capital para emprender el cruce del polígono en condiciones de seguridad. La transgresión de esta elemental precaución es una de las causas primarias de siniestralidad en los cruces, fuere por intentar ejecutarlo a excesiva velocidad o sin aminorar o frenar la marcha, y trasunta un paradigma de la culpa cuasi-criminal.

Como venimos percibiendo manejar no es meramente operar un automóvil, aunque se lo hiciera con absoluta precisión técnica, sino que significa además -en sentido integral- dominar la situación total de tránsito de manera de poder resolver, eficiente y adecuadamente, todas las demandas de seguridad que ésta presenta en orden a lo cual la primer premisa es no convertirse en un riesgo para los demás protagonistas.

También tengo dicho como Juez de grado (cf. v.gr. "NUÑEZ" y "LANTSCHNER", y también "ANTONA" y "ROZAS", SD del 11-7-03 en ambos) lo siguiente:

Conviene recordar que la ley de tránsito 24.449 establece, específicamente en materia

de reglas generales aplicables a la circulación, que los conductores deben advertir previamente cualquier maniobra y realizarla con precaución sin crear riesgo o afectar la fluidez del tránsito (art. 39 inc. "b" párrafo 2°).

Dice la doctrina con respecto a estas primera cuestión: "MANIOBRAS BASICAS. La caracterización de las maniobras normales, calificación que resulta del cumplimiento técnica y jurídicamente correcto de la operación, requiere la acumulación sumatoria de los siguientes requisitos:... b) la realización debe ajustarse a la forma y a las condiciones señaladas por el reglamento de tránsito, en especial se debe recalcar la regla fundamental de que todo cambio en la vía debe ser anunciado previamente por el mismo sujeto que lo provoca, de forma que cada paso de la maniobra se ajuste también al modelo abstracto descrito por la norma, pues esa es la única forma segura de cumplirlo, de todo lo cual resulta que cualquier apartamiento de tales circunstancias genera un conflicto en sentido técnico que, como tal, constituye de suyo una transgresión jurídica. Ciertas maniobras (por caso la que nos convoca en este proceso) son de muy compleja operatoria, por el número de fases o pasos y las condiciones especiales que cada uno de estos requiere... d) La maniobra debe estar habilitada o permitida de hecho por las condiciones imperantes en la situación concreta; si éstas son de tal naturaleza que la impiden o la demoran considerablemente, el sujeto debe renunciar a ella a fin de no perturbar el flujo..." (cf. Tabasso, C., "Fundamentos del tránsito", T° 1, págs. 187/189).

Dice la misma doctrina que vengo siguiendo: INMIXTION Y SEPARACION DEL FLUJO DE TRANSITO. La maniobra específica de inmixción o fusión consiste en mezclarse efectivamente en la corriente vehicular ingresando a su continuidad. Desde el punto de vista físico-operativo suele ser una curva igual que un giro o un cambio de carril, por lo cual implica la interposición ("corte"), total o parcial, ante quienes se hayan ya circulando de lo cual, a su vez, deriva su caracter perturbador o anormalizador. A ello se debe sumar el hecho de que la inmixción, por razones mecánicas, es efectuada en una relación de engranajes de caja correspondiente a "cambios de fuerza" (1a. y 2a. marchas), porque implica poner en movimiento la totalidad de la masa vehicular a partir de una posición estática o de escaso movimiento, y de ahí que siempre tenga lugar a bajas velocidades lo cual significa un tiempo considerable de obstaculización para quienes ya están desplazándose. La maniobra de inmixción del vehículo en el flujo de tránsito presupone que el sujeto debe observar las condiciones del flujo y otorgar preferencia automática a quienes se hayan transitando; lo cual supone una detención

total o una aminoración considerable antes de iniciar la inmixción propiamente dicha. Por lo mismo la realización de las dos operaciones sin solución de continuidad -y peor, a velocidad inadecuada- suele constituir una grave imprudencia, por las perturbaciones, conflictos y siniestros que puede provocar con peatones en la acera y con automovilistas en la calzada. Dado su carácter gravemente perturbador del flujo corresponde reiterar la obligación general de abstenerse de su realización a menos que dicha maniobra pueda ser realizada con seguridad y sin perturbar la circulación de los demás usuarios; lo cual implica jurídicamente una presunción simple de responsabilidad del maniobrador en caso de siniestro... Es menester una "brecha" en el flujo de tránsito al cual se intenta penetrar, es decir un espacio-tiempo desocupado y suficiente entre vehículos sucesivos, cuya extensión está en proporción con la densidad general de la hora en que se produce la corriente (son mínimos en horas críticas -v.gr. al terminar la jornada laboral- y considerables durante la madrugada)... Toda maniobra de penetración en el flujo implica un área determinada de posible conflicto, la cual comienza a una distancia bastante alejada del área de colisión y se extiende hasta un punto más allá de donde el vehículo entrante ha alcanzado la velocidad más o menos normal; y el área de colisión se extiende desde el punto de entrada del vehículo hasta el extremo más lejano del área de conflicto" (cf. Tabasso, C., ob. y loc. cit., págs. 187/192).

Con tan sólo traspolar a las circunstancias de este nuevo caso las orientaciones precedentemente expuestas resulta patente que el exclusivo y excluyente responsable del accidente hubo sido el Sr. MONTECINO y no por cierto el Sr. CUI CUI QUEUPUL.

¿Cuáles son las circunstancias dirimentes acreditadas en este nuevo caso de accidente sucedido en el cruce de una avenida con una calle?

El Sr. CUI CUI conducía su Renault 11 por avda, De Los Pioneros, que es una avenida de doble mano y por lo tanto una vía preferente y además de consuno por la derecha de la camioneta Nissan del Sr. MONTECINO, que circulaba por una calle inpreferente, sin que se probara que aquél lo hiciera a exceso velocista es decir superando la permitida u otra que pudiera resultar al menos inadecuada para las circunstancias de tiempo y lugar (cf. pericia accidentalológica), es un hecho bien evidente, como cualquiera puede ver a diario justo en ese dislocado cruce, que el demandado directamente se metió en Pioneros sin implementar las básicas precauciones del caso.

Luego: técnica y fácticamente, se mire la cuestión por donde se quiera, la prioridad de paso asistía al Sr. CUI CUI QUEUPUL, porque circulaba por una avenida (vía

principal) y además lo hacía por la derecha del Sr. MONTECINO, quien se presentó en la intersección conduciendo de manera equívoca y encima por una calle (vía secundaria); el Sr. MONTECINO, además de violar la doble prioridad indicada del Sr. CUI CUI QUEUPUL desatendió concretas y elementales reglas circulatorias básicas, vinculadas con la omisión de una mínima diligencia y/o prudencia para aproximarse a los cruces urbanos importantes, y ni qué decir para intentar ejecutar maniobras tan intrínsecamente peligrosas como son las de de inmixción y/o cruce de avenidas de doblemano; y por lo mismo el Sr. DEBIN debe ser considerado no ya un mero tropezante físico sino un embistente presuncional cali y cualificado pues en las condiciones de revista fáctico-jurídicas merítadas se constituyó en un obstáculo imprevisto para el Sr. CUI CUI QUEUPUL.

Frente a dicho núcleo fáctico dirimente considero intrínsecamente descontextualizados e incluso hasta abusivos (art. 1071 Código Civil) los agravios de los cuales el Sr. MONTECINO intentara prevalerse para eludir su obvia responsabilidad ya que, por ejemplo, no tenía un bill de indemnidad para irrumpir en Pioneros en forma temeraria e irresponsable, que es como conduce la inmensa mayoría de los habitantes en este disnómico país; por lo mismo que, según vimos, también violó elementales deberes de cuidado conductivos que se vinculan directamente con la obligación genérica de mantener el pleno dominio del rodado que se conduce y cerciorarse de tener el paso completamente expedito cuando se quiere atravesar o incorporarse a un cruce, con lo cual se hubo constituido -insisto- en exclusivo y excluyente responsable del disvalioso resultado final respecto del Sr. CUI CUI QUEUPUL.

Quien conduzca asiduamente por las desafortunadas calles de Bariloche sabe que la mayoría de los conductores frena por completo su marcha justo en ese cruce, a la espera de tener el paso expedito ya sea para incorporarse al torrente circulatorio o para atravesar Pioneros. Es algo natural y hasta instintivo: quien circula por avda. Pioneros vesosímilmente confía que los conductores que desde Campichuelo intenten incorporarse a dicha vía o -con mayor razón- cruzarla por lo menos disminuyen su marcha antes de completar la maniobra, precisamente para contar con una brecha mínimamente segura a tales fines. Nadie debe ejecutar la maniobra de inmixción ni menos aún de cruce sin cerciorarse de no constituirse en un obstáculo para los que ya vienen circulando por una arteria –insisto hasta el cansancio- claramente preferente por las circunstancias ya indicadas. Es puro sentido común que la lógica codificada de la ley de tránsito, interpretada en su conjunto y no de manera aislada y/o descontextualizada,

hubo hecho suyo.

Como dicen los ingleses: things speak for themselves (las cosas hablan por sí mismas), resultando aquí evidente -reitero- que la negligencia e imprudencia cali y calificadas del Sr. MONTECINO fue la única, exclusiva y excluyente, causa adecuada del accidente.

Insisto: el choque se produjo en el cruce y un vehículo circulaba por la derecha del otro pero además el actor lo hacía por una avenida y el demandado por una calle.

Y, en fin, no visualizo la más mínima culpa de la propia víctima en este caso, como tampoco puede ser una hipótesis válida de estudio la culpa concurrente como concluyera el Juez de grado, en orden a lo cual quizás resulte de utilidad recordar, como hube hecho tantas veces como Juez de grado, que de ordinario dicho supuesto fáctico-jurídico requiere, por el juego de la conocida teoría de la supresión mental hipotética sucesiva, que el daño resulte de la conexión de la culpa del damnificado con la del autor parcial del daño de forma que, en cualquier caso, la conducta de ambos responsables sea recíprocamente eficaz por haber actuado cada una con autonomía; con otras palabras: es necesario que la conducta de una de las partes colabore en un sentido causal en la producción del accidente, es decir que actúe como concausa para que junto con el proceder del otro conductor genere el hecho, de modo que si se suprime mentalmente una de ambas conductas el accidente no se produciría con el sólo actuar del otro agente. Nada de lo cual puede pensarse que haya sucedido en este caso porque, insisto en la idea medular, ut supra vimos fue la temeraria actitud del Sr. MONTECINO la que satisfizo in totum la relación de causalidad adecuada para que sobreviniera el accidente.

2) La indemnización.

Puede verse sin hesitación ninguna posible, aún pese al criterio amplio vigente en materia de apreciación del memorial de agravios, que directamente no hay de parte de la incidentista ninguna crítica concreta ni razonada de la resolución en crisis, por lo que su recurso en este punto resulta desierto al no haber satisfecho mínimo minimorum las exigencias legales adjetivas (art. 265 y 266 Código Procesal) .

Recuérdense al respecto las siguientes ideas medulares que desde siempre vienen signando esta cuestión.

El memorial presentado por un recurso en relación debe necesaria y fatalmente representar un ataque tendiente a la destrucción del fallo en la parte que el apelante entiende que lo perjudica. El hecho que la crítica sea razonada importa que debe contener fundamentos y una explicación lógica de los motivos por los cuales el Juez

hubo errado en su decisión. El memorial constituye la demanda con que se inicia la instancia, de forma que sin ella no hay juicio de apelación (Costa, E., "El recurso de apelación", p. 152). En la vía de apelación (impugnación por errores in iudicando) la fundamentación del memorial trata uno de dos temas o ambos: o demuestra que la fijación de los hechos fue errada (porque la elaboración de la consideración probatoria es falsa, incompleta, se omitieron considerar medios esenciales, etc.) o que la subsunción jurídica es incorrecta (porque no se aplican las normas previstas, su alcance es distinto, etc.). Cuando el memorial no contiene los elementos mínimos necesarios para su procedibilidad el recurso debe declararse desierto, ya que en tal caso la impugnación realizada carece de eficacia suficiente. La ley requiere un análisis razonado y crítico del fallo, es decir la demostración de los motivos que se tienen para considerarlo equivocado, de manera que en ausencia de objeciones especialmente dirigidas a las consideraciones determinantes de la decisión adversa no puede haber agravio que atender en la Alzada pues, por falta de suficiencia técnica, no existe su cabal expresión. La autonomía en el propósito revisor trata de satisfacer una carga técnica temporalmente única y concentrada. Como casi siempre es más difícil hacer un fallo que anotar el esfuerzo rectificatorio que se busca en la Alzada para obtener su modificatoria o revocación debe ser concreto, circunstanciado, razonado, crítico, objetivo, serio y adecuadamente motivado. Lo concreto se refiere a lo preciso, indicado, determinado, o sea que debe decirse cuál es el agravio. Y lo razonado indica los fundamentos, las bases, las sustentaciones, es decir que debe exponerse por qué se configura el agravio. La ley requiere primero que el apelante seleccione el argumento del discurso del Magistrado que constituya la idea dirimente por conformar la base lógica de la decisión, luego que señale cuál punto del desarrollo argumental ha incurrido en un error en sus referencias fácticas o interpretación jurídica que llevarán al ulterior desacierto concretado en la sentencia; si el memorial no se formula así resulta derrotado por su falta de instrumental lógico de crítica, antes que por la solidez de la sentencia todavía no examinada. Hay así una necesidad imperiosa por parte del recurrente de exhibir los fundamentos de las propias críticas como único medio de posibilitar el contralor jurisdiccional propio de la 2a. instancia; si falta ese juicio de ponderación razonado, si faltan esas argumentaciones, la Alzada carece del material indispensable para confrontar los argumentos del Juez a quo con los que -de contrario- aduce el apelante. El memorial debe autoabastecerse lo cual impliica que el agravio debe demostrarse en el mismo escrito en que se expresa pues el recurso debe bastarse a sí

mismo y cumplimentar la carga de rebatir pormenorizadamente los fundamentos básicos esenciales que sirven de apoyo a la sentencia. Las simples manifestaciones, por resultar inoficiosas y haber sido ya juzgadas, no suplen la formulación de una impugnación categórica y específica del pensamiento del Juez; deficiencias todas ellas que no pueden ni deben suplirse de oficio por la Alzada porque la carga de agravarse como marca la ley es un imperativo del propio interés del recurrente. El memorial, entonces, debe alcanzar un mínimo de suficiencia técnica, desarrollando en forma completa y acertada argumentos que patenten la pertinencia de lo aseverado e ingresando en un análisis integral de los presupuestos fáctico-jurídicos que desarrolló el Juez, para evitar la deserción. Cabe pues tomar cuenta racionalmente de lo dicho por el Juez para rebatirlo con nuevas ideas. En fin: así como no corresponde auspiciar una postura rígida que se amuralle en escrúpulos teñidos de ceremoniosidad, del mismo modo tampoco procede una libérrima actitud oficiosa que -superando a la justicia rogada- termine provocando una lesión disfuncional al principio de bilateralidad. Como correlato forzoso de la aplicación de los principios expuestos precedentemente, la deficiencia del memorial trae aparejado el consentimiento tácito de la sentencia en crisis. Cuando el memorial carece de suficiencia técnica, como sucede si se limita a hacer una impugnación del fallo en términos generales sin exponer las causas por las que se lo considera equivocado, el mismo no alcanza a reunir el nivel mínimo y conduce a la deserción. En suma: no obstante el criterio restrictivo que rige en torno a esta sanción si el escrito no cumple de modo manifiesto la carga procesal referida a la necesidad de articulaciones razonadas, fundadas, y objetivas sobre errores de la sentencia, puntualizados mediante un análisis crítico de tal forma que la misma ha de perder su jerarquía de verdad conclusiva, fatalmente debe llegarse a declarar su deserción (cf. in extenso Falcón, E., "Código...", T° II, págs. 422 y sgts.; Morello, A. y Otros, "Códigos...", T° III, págs. 332/375; Palacio, L., "Derecho procesal civil", T° V, págs. 599 y sgts.; Carrió, G., "Cómo argumentar y estudiar un caso frente a un Tribunal", Rev. Jus, La Plata, N° 25, p. 43; Alsina, H., "Derecho Procesal", Vol. IV, p. 389/390; Ibañez Frocham, M., "Tratado de los recursos en el procesio civil", p. 43; etc.). Luego: si ut supra hubiere prevenido cómo el Sr. MONTECINO omitió todo mínimo cuestionamiento cali y cualificado a las sucesivas premisas en las cuales el Juez apuntocara su decisión de receptar algunos aspectos del daño resarcible, en tanto y cuanto limitó el alcance de su memorial a meras discrepancias subjetivas divorciadas de las circunstancias del caso pero sin dotarlo de la imprescindible mínima suficiencia

técnica, irrumpe como única posibilidad la referida deserción

Obiter dictum coincido aquí específicamente con el Dr. Riat en punto a la evidente inexistencia de una crítica concreta y razonada de parte del Sr. MONTECINO (fs. 574 vta.) sobre la cuantificación de los distintos aspectos del daño resarcible incluidos en la condena, cupiendo prevenir con especial referencia al rubro desvalorización del rodado que la inusual circunstancia por él meritada justifica en este caso de manera excepcional su resarcimiento.

3) La conclusión.

Todo lo meritado es pues más que suficiente suficiente para decidir la suerte de los recursos porque sólo deben tratarse las cuestiones, pruebas y agravios, conducentes para resolver en cada caso lo que corresponda sin ingresar en asuntos abstractos o sobreabundantes, siendo bien conocido cómo los Jueces no están obligados a ponderar una por una y exhaustivamente todas las pruebas ni seguir a las partes en todos y cada uno de los argumentos que esgrimen en resguardo de sus pretensos derechos, bastando que lo hagan respecto de las que estimaren conducentes o decisivas para resolver el caso, y pudiendo por tanto preferir algunas de las pruebas en vez de otras u omitir toda referencia a las que estimaren inconducentes o no esenciales (CSJN, Fallos 308:584; 308:2172; 310:1853; 310:2012; etc.; STJRN, 11/03/2014, "Guentemil", Se. 14/14; STJRN, 28/06/2013, "Ordoñez", Se. 37/13).

Así lo voto.-

Por ello, la Cámara de Apelaciones en lo Civil, Comercial y Minería,

RESUELVE: I) MODIFICAR la sentencia dictada el 6/8/13 en los expedientes 00313-14 y 00315-14 (RC) al sólo efecto de condenar exclusivamente a Miguel Montecino, Alicia del Carmen Lemuy Ojeda y Samuel Carlos Montecino Jara a abonar solidariamente la suma de \$98.497, en concepto de capital a Arturo Cui Cui Queupul, con mas los intereses ya fijados en la sentencia, RECHAZANDO en consecuencia la demanda interpuesta por Miguel Montecino contra Arturo Cui Cui Queupul, Carlos Javier Cui Cui Queupul y Antártida Compañía Argentina de Seguros SA. II) IMPONER solidariamente las costas de las dos instancias correspondientes al proceso 00313-14 (RC) a Miguel Montecino, Alicia del Carmen Lemuy Ojeda y Samuel Carlos Montecino Jara. III) IMPONER las costas de las dos instancias correspondientes al proceso 00315-14 (RC) a Miguel Montecino. IV) PROTOCOLIZAR, REGISTRAR en ambos procesos y NOTIFICAR lo resuelto por Secretaría.V) DEVOLVER oportunamente las actuaciones

CARLOS M. CUELLAR EDGARDO J. CAMPERI EMILIO RIAT

Juez de Cámara Juez de Cámara Juez de Cámara

ANGELA ALBA POSSE

Secretaria de Cámara