

San Carlos de Bariloche, Provincia de Río Negro, 13 de abril 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 esta causa caratulada "COCCARO, ANA CLEDIS C/ MICROOMNIBUS TRES DE MAYO S.A. S/ DAÑOS Y PERJUICIOS (Ordinario)" (R.C. 00261-14) 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. Cuellar dijo:

1) Corresponde resolver la apelación interpuesta por la Sra. COCCARO (fs. 281) contra la sentencia que rechazó su demanda de daños y perjuicios por accidente de tránsito (fs. 268/270 vta.), concedida libremente con efecto suspensivo (fs. 282), fundada por ella (fs. 316/319) y sustanciada con PROTECCION MUTUAL DE SEGUROS DE TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS (fs. 321/324).

2) En un precedente análogo al sub lite acertadamente citado por PROTECCION MUTUAL DE SEGUROS (in re "DUPRAT", SD del 28-10-2014), con motivo y en ocasión de dilucidar la responsabilidad civil suscitada en un accidente vial acontecido en la intersección de avda. Gallardo y calle Villegas de esta ciudad, tuve oportunidad de prevenir sobre el siguiente orden telético:

Ya como Juez de grado tuve oportunidad de decidir algunos casos exactamente en un cruce de idéntica configuración (cf. v. gr. caso "SERENI": accidente en avda. Gallardo y calle Quaglia, a unas pocas cuadras de Gallardo y Villegas), es decir una calle y una avenida, oportunidad en la cual hube consignado el siguiente orden ideario plenamente aplicable al sub lite por perfecta analogía situacional:

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, en 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 llamadas 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 cuasi simultaneidad en el arribo adquiere la preferencia de derecho quien llegó en primer lugar, debiendo quien llegó después ceder y no obstaculizar el paso; b) verificándose la simultaneidad o cuasi 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 ella 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 acumulada. 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 del Juzgado el siguiente (cf. v.gr. casos "PAWLOW", SD del 31-8-04; "SOTO BURGOS", SD del 22-6-05; y "OYARZUN CATALAN", SD del 19-12-06):

Este Juzgado ha tenido ya oportunidad de tratar lo atinente a la preferencia de paso cuando los protagonistas del hecho circulan, respectivamente, por una avenida y por una calle (cf. v.gr. caso "SCHEJTER", SD del 27-7-04 entre tantos otros), en los siguientes términos perfectamente aplicables a las circunstancias del sub lite aunque más no sea por analogía situacional:

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 barilochenses 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, ni tampoco que precisamente la maniobra fallida intentada por el demandado fue girar desde una calle para ingresar a aquella vía.

Justamente éste, soslayando todo lo atinente a la prioridad de paso, puso singular empeño en demostrar que actuó como lo haría un conductor de un país desarrollado pero, sugestivamente, no sólo que no acreditó en absoluto haber detenido la marcha de su vehículo en la intersección avenida/calle sino que, todo lo contrario, la prueba colectada permitió acreditar que actuó tal como lo suele hacer el normotipo del conductor argentino: ingresar desaprensiva y negligentemente, es decir sin detenerse ni mirar, a otra vía circulatoria.

Por si aún con todo lo hasta aquí expuesto y merituado pudiere haber alguna duda razonable, en orden al remanido tema de la preferencia circulatoria y sin perjuicio de no haber sido una cuestión dirimente controvertida propuesta por las partes, resulta oportuno recordar un muy reciente pronunciamiento jurisprudencial que, pese al tenor literal del texto legal vigente, tiene el saludable mérito de desabsolutizar la preferencia

de paso en los siguientes términos:

"En la intersección de calles la prioridad de paso de quien circula por la derecha se ve interrumpida cuando quien circula por esa mano lo hace ...sin tener dominio sobre su rodado; máxime que el otro vehículo ya había traspuesto casi la totalidad de la arteria" (cf. STJ Córdoba, "GARCIA SAGUES INMOBILIARIA", en Diariojudicial.com del 17-6-04).

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 el 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 constituida 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 maniobranante; 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.

Recuérdese lo expuesto ab initio con referencia a la "defensa" que se suele arguir en los siniestros acaecidos en el cruce de intersecciones:

En fin, 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 tiene dicho este Juzgado, en otros dos casos que presentan grandes similitudes con este (cf. v. gr. leading cases "NUÑEZ" y "LANTSCHNER", y también "ANTONA" y "ROZAS", SD del 11-7-03 en ambos), que:

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°).

Resulta por demás obvio que la co-demandada desatendió abiertamente tan expresa directiva legal ya que, en efecto, intentó ingresar desde un predio privado a una avenida de tránsito intrínsecamente rápido como es Bustillo, la cual -analogía situacional mediante- bien podría conceptualizarse como virtual semiautopista, sin haber adoptado la más mínima precaución, es decir sin cerciorarse previamente de tener expedito tal ingreso en condiciones de total seguridad para sí misma y para terceros, y constituyéndose en consecuencia en un serio obstáculo para quienes venían circulando por la avenida.

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).

En segundo lugar tenemos la cuestión atinente a la prioridad de paso la cual, más allá de no haber merecido la atención de las partes, resulta igualmente relevante en términos definitorios de la suerte del juicio.

También resulta obvio que dicha prioridad de paso asistía a quien venía circulando al momento del hecho por la avenida mientras que, en cambio, la demandada procuraba ingresar al torrente circulatorio.

Dice a este respecto la misma doctrina que vengo siguiendo:

"INGRESO A LA VIA PUBLICA. La maniobra de salida del vehículo a la vía pública siempre será "impreferente", ya que el vehículo que ingrese o salga de ella tiene que dar

preferencia de paso a los demás usuarios de la misma, circunstancia cuya inclusión expresa en la ley no es necesaria en virtud de los principios generales que rigen las maniobras (preferencia automática o de situación). En efecto: el ingreso y el egreso son maniobras "libres" que dependen exclusivamente de la voluntad de quien las decide, respecto de cuya realización los terceros eventualmente afectados no tienen ni pueden tener el menor indicio... Obviamente, conforme al principio general de las maniobras libres, debe autoseñalizárselas rigurosamente por todos los medios posibles, aunque no lo diga la reglamentación, que pueden ser la bocina, las luces, medios automáticos como los semáforos particulares de garaje e incluso el auxilio de una tercera persona que advierta a los peatones (u otros motoristas en el caso) en la acera... INMIXTION Y SEPARACION DEL FLUJO DE TRANSITO. La maniobra específica de inmixti3n o fusi3n consiste en mezclarse efectivamente en la corriente vehicular ingresando a su continuidad, lo cual puede tener lugar: a) saliendo de un lugar privado... Desde el punto de vista f3sico-operativo suele ser una curva igual que un giro o un cambio de carril, por lo cual implica la interposici3n ("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 inmixti3n, por razones mec3nicas, es efectuada en una relaci3n 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 posici3n est3tica o de escaso movimiento, y de ah3 que siempre tenga lugar a bajas velocidades lo cual significa un tiempo considerable de obstaculizaci3n para quienes ya est3n desplaz3ndose. En el caso a) a la maniobra de egreso o salida a la v3a p3blica le sigue naturalmente la inmixti3n del veh3culo en el flujo de tr3nsito por lo cual suele consider3rsela como una s3la operaci3n, y esto es un equ3voco. En efecto: hay entre ambas grandes diferencias e incluso lo correcto es la perfecta separaci3n entre una y otra, pues una vez que el sujeto atraves3 -o casi- la acera debe observar las condiciones del flujo y otorgar preferencia autom3tica a quienes se hayan transitando; lo cual supone una detenci3n total o una aminoraci3n considerable antes de iniciar la inmixti3n propiamente dicha. Por lo mismo la realizaci3n de las dos operaciones sin soluci3n 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. El proceso puede ser a3n m3s complicado cuando, saliendo de un lugar privado o de estacionamiento a una v3a de dos manos, el conductor pretende enfilear a la izquierda lo cual supone el "doble corte" o

interposición ante ambas corrientes circulatorias. Por ello este tipo de maniobras suele ser prohibido por las reglamentaciones... 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).

3) Al igual que aconteciera en el precedente ab initio referido también en el sub lite ninguna de las críticas de la recurrente puede pues atenderse.

En efecto: con tan sólo traspasar entonces a las circunstancias de este nuevo caso las orientaciones precedentemente expuestas resulta patente, en mi opinión, que la exclusiva y excluyente responsable del accidente hubo sido la Sra. COCCARO y no por cierto quien en la emergencia condujera el colectivo de MICROOMNIBUS 3 DE MAYO.

¿Cuáles son las circunstancias dirimientes acreditadas en este nuevo caso de accidente sucedido en el cruce de una avenida (de nuevo Gallardo) con una calle (esta vez Rolando)?

Veámoslas, porque son casi las mismas que en el otro caso análogo citado.

El colectivo circulaba por avda. Gallardo, que es de doble mano y por lo tanto una vía claramente preferente frente a una calle secundaria y por tanto impreferente, sin que se probara que lo hiciera a exceso velocista dirimente en términos siquiera concausales, es decir superando por un margen trascendente la permitida u otra que pudiera resultar al menos inadecuada por irrazonable para las circunstancias de tiempo y lugar; sin que en este sentido, huelga puntualizarlo por surgir nítido de su sólo compulsión, puedan resultar desvirtuantes las sorprendentes y equivocadas -cuando no directamente improponibles

y/o descontextualizadas- conclusiones trasuntadas por la pericia técnico mecánica (fs. 190/201, 208, 210/213, 215/216, 222/224, 226/231 y 247 vta./248 plural e impecablemente impugnadas por la demandada y su aseguradora). Lo cierto, concreto y dirimente, es que, en cualquier caso, la Sra. COCCARO conducía su Rover por calle Rolando, que es una calle de mano simple (exactamente igual que Quaglia y Villegas) y por ende impreferente, y si bien tampoco se probó que lo hiciera a exceso velocista en cambio ab initio ya su misma versión fáctica estuvo contaminada pues, en efecto, de haber detenido y mirado a los lados y ver que la arteria (avda. Gallardo) se encontraba despejada y haber reiniciado su marcha para realizar el cruce (sic fs. 16 tal como si se tratara de un conductor inglés) entonces, desde toda mínima lógica y justicia, directamente el accidente no hubiera sucedido; con lo cual es un hecho bien evidente también en este caso, como cualquiera puede ver a diario justo en esa esquina del cruce, que la actora directamente se metió en Gallardo como venía y encima lo hizo sin frenar para terminar si no embistiendo al colectivo al menos interponiéndose temerariamente en su línea circulatoria.

Luego: técnica y fácticamente, se mire la cuestión por donde se quiera, la prioridad de paso asistía al conductor del colectivo de MICROOMNIBUS 3 DE MAYO, porque circulaba por una avenida (vía principal incuestionablemente preferente), y no a la Sra. COCCARO, quien si bien se presentó en la intersección desde la derecha circulaba por una calle (vía secundaria incuestionablemente impreferente); ésta, además de violar la prioridad de paso del conductor del colectivo, no sólo no detuvo sino que ni tan siquiera disminuyó su velocidad antes de ingresar a Gallardo como dogmáticamente dijo en su demanda e incluso verosímilmente ni vió venir al colectivo de la demandada; con lo cual strictu sensu cabe concluir que la Sra. COCCARO jamás puede prevalerse, ni en lógica ni en justicia, de una prioridad de paso que nunca tuvo por circular distraída por una calle que cruza una avenida y encima haberse interpuesto con culpa grave rayana en dolo eventual al inminente paso del colectivo; en definitiva la Sra. COCCARO desatendió concretas y elementales reglas circulatorias básicas, vinculadas con la omisión de una mínima diligencia y/o prudencia para aproximarse a los cruces urbanos, 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 debe ser considerado no ya un mero tropezante físico sino hasta incluso como un embistente presuncional cali y cualificado por tratarse el colectivo de un rodado muy mayor.

Frente a dicho núcleo fáctico dirimente considero intrínsecamente abusivo (art. 1071

Código Civil) que la Sra. COCCARO intentara prevalerse, con muy llamativa recurrencia, de una prioridad de paso que ni de derecho ni de hecho jamás tuvo ni podía tener. Es exactamente al revés: la prioridad de paso era del colectivo de MICROOMNIBUS. Una vez más recuerdo que ningún derecho es absoluto sino que, al contrario, todos están subordinados a las leyes reglamentarias y el abuso de derecho, como se sabe, está claramente fulminado por la ley (art. 1071 Código Civil). la Sra. COCCARO no tenía un bill de indemnidad para irrumpir en Gallardo como venía, en forma temeraria e irresponsable, que es como conduce la inmensa mayoría de los habitantes en este disnómico país y ni qué decir en Bariloche. Y por lo mismo también la recurrente violó elementales deberes de cuidado conductivos que se vinculan directamente con la obligación genérica de mantener el pleno dominio del rodado que se conduce, guardar en todo momento y circunstancia una velocidad adecuada y sobre todo cerciorarse de tener el paso completamente expedito cuando se quiere atravesar o incorporar a un cruce; con lo cual se hubo constituido en exclusiva y excluyente responsable del disvalioso resultado final.

Por lo mismo estimo total y completamente desacertado considerar que deba presumirse responsable del accidente al conductor del colectivo y por ende a MICROOMNIBUS por haber encarado el cruce sin prioridad de paso (?) cuando, al contrario, ésta le asistía a aquél por circular por una avenida de muy intenso tránsito como pública y notoriamente es Gallardo la cual por tanto, a diferencia de lo repetido una y otra vez por la Sra. COCCARO en un vano intento por demostrar lo imposible, se subsume sin problemas en la etiología de semiautopista que la ley justamente prevé, ut supra vimos, como una de las excepciones al carácter literal absoluto de la prioridad de paso derecha-izquierda. Quien conduzca asiduamente por las desafortunadas calles de Bariloche sabe que por suerte la mayoría de los conductores, pese a la disnomia genética que caracteriza a los argentinos, frena por completo su marcha también en ese cruce del mismo modo que lo hace a la altura de Villegas, precisamente a la espera de tener el paso expedito ya sea para incorporarse al torrente circulatorio o para atravesar Gallardo; y no al revés como descontextualizadamente pretende hacernos creer la Sra. COCCARO. Es algo natural y hasta instintivo: quien circula por Gallardo muy verosímilmente confía que los conductores que intenten incorporarse a dicha vía o -con mayor razón- cruzarla por lo menos disminuirán (no digamos detenerla como en países serios primermundistas) 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 como es avda. Gallardo respecto de todas y cada una de las calles que dan a ella. Punto final. 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.

Reitero ex novo para que no quede ninguna duda: por si todo lo anterior no bastare para dar por tierra de raíz con todos y cada uno de los agravios de la Sra. COCCARO, la regla derecha antes que izquierda no juega en este caso pues, como también vimos, Gallardo (al igual que Bustillo, Pioneros, Onelli, Elordi, etc.) es una muy particular avenida que, con arreglo al desquiciado tránsito vernáculo, reviste una evidente analogía -insisto- con las semiautopistas prototípicas.

Es por esta razón puntual que además comparto plenamente tanto la conclusión dirimente del Juez de grado (fs. 179 in fine y vta.) como la de mi actual colega Dr. Camperi en el precedente citado ("DUPRAT"), es decir la fluidez en todo tiempo y circunstancia del tránsito de Gallardo, para decidir la suerte de este nuevo caso.

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 de la Sra COCCARO fue la única, exclusiva y excluyente, causa adecuada del accidente. Sin que por lo mismo se justifique hacer ningún tipo de alquimia jurídica para intentar demostrar lo indemostrable.

Cabe obiter dictum aquí preguntarse: ¿puede acaso haber mayor descuido que no ver que otro vehículo se aproximaba en forma inminente al cruce, por no decir que ya estaba atravesando el mismo? No es entonces que la causa adecuada del accidente haya sido el avance irregular del conductor del colectivo, quien circulaba a velocidad normal para una avenida que para eso es tal y encima temporalmente llegó strictu sensu primero al cruce tal como surge palmario de la localización dañosa generada sin tener obligación de reducir y/o detener su marcha en cada cruce, sino que lo fue el avance temerario de la Sra. COCCARO quien encima claramente manejaba –por lo visto- del todo distraída cuando llegó a uno de los cruces acaso más complicados de la ciudad. Es la eterna impaciencia del conductor argentino: "primero yo", aunque viole cualquier ley.

Ninguno de los testigos convocados, Sras. Albornoz y Madueño, resultó ser presencial del momento en que sobrevino el accidente, además de recordar muy poco de sus circunstancias, pudiendo acaso rescatarse que la Sra. Madueño, pasajera del colectivo

en la emergencia, dijo que iba sentada más o menos a mitad del colectivo y que el golpe fue detrás (cf. DVD).

Insisto ex novo: es cierto que el choque se produjo en el cruce y que un vehículo circulaba por la derecha del otro pero aún más también lo es, y esto resulta dirimente, que el colectivo conducido por un dependiente de MICROOMNIBUS lo hacía por una avenida y la Sra. COCCARO por una calle; incluso el colectivo hasta había recorrido ya una mayor distancia en dicho cruce, como lo prueba de manera elocuente su paso frente al Fiat que conducía la Sra. Bianchi pari gradu con la actora pero que a diferencia de ésta aquélla sí detuvo su marcha en el cruce, lo cual técnicamente no sólo relativiza lo del "arribo simultáneo" y con más razón la conocida hipótesis del choque virtualmente entre puntas que suele suscitarse en las encrucijadas aunque, en cualquier caso, lo cierto y determinante es que la actora nunca vió el inminente paso del colectivo y por eso se desencadenó el accidente. Así de simple. Así de claro. Así de peligroso. Y así de grave.

De paso recuerdo, como criterio ancestral vigente en la materia, aplicable a este caso aún hipotéticamente reputando embistente físico al colectivo, que cuando un choque sobreviene entre dos automotores en movimiento es muy fácil pasar de la condición de embistente a la de embestido pues basta, al efecto, que uno de los conductores se cruce imprudente y negligentemente en la trayectoria del otro para que éste sin culpa ninguna lo embista (cf. in extenso Daray, H. "Accidentes de tránsito", T° 1, págs. 217 y sgts. con innumerables fallos). Aquí no cabe duda ninguna mínimamente seria, cierta ni razonable, sobre que fue la Sra. COCCARO quien se cruzó temerariamente en la trayectoria del colectivo de MICROOMNIBUS porque nunca vió que éste ya estaba transitando el cruce avenida-calle.

Así pues visualizo de manera clara, rotunda e inevitable, un caso más de culpa (grave) exclusiva y excluyente de la propia víctima sin que, como directa e inmediata consecuencia, pueda llegar a ser una hipótesis válida de estudio siquiera la culpa concurrente en orden a lo cual quizás resulte de utilidad recordar, como hebe 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 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 (cf. v.gr. mis votos en los casos "VILLACURA ARAVENA" y "DUPRAT" que hicieran sentencia de esta Cámara; también el célebre caso "CRUCEÑO" del Juzgado Civil y Comercial N° 3, que hube resuelto como Juez de grado). 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 de la Sra. COCCARO la que satisfizo in totum la relación de causalidad adecuada para que sobreviniera el accidente.

Como muy bien describió la Sra. Bianchi, en oportunidad de denunciar sus daños ante PROTECCION MUTUAL DE SEGUROS: estaba detenida en Rolando esquina Gallardo esperando paso para girar a la izquierda, por Gallardo circulaba un colectivo de la empresa 3 de Mayo conducido por el Sr. Cornejo (interno 34 GAT-772) en dirección Oeste-Este y un vehículo que circulaba a mi derecha ingresa a Gallardo girando a su derecha chocando con el colectivo, como consecuencia ese vehículo se para y se desliza hacia atrás colisionando a mi vehículo en puerta delantera lado derecho (fs. 34 con evidentes signos externos verosímiles).

Y, en fin, el único error interpretativo clarísimo y grave no es por cierto del Juez de grado sino de la propia Sra. COCCARO, quien a lo largo de toda la causa puso un particular empeño descontextualizador tanto de los hechos suscitados como del derecho aplicable; lo cual puede verse sin hesitación ninguna oponible tanto en su litisdenunciatio como en su alegato y desde luego también en su memorial.

4) Todo lo precedentemente meritado es más que suficiente para decidir la suerte negativa del recurso 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, ya que como se sabe 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, porque basta que lo hagan respecto de las que estimaren conducentes o decisivas para resolver el caso, pudiendo 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, 28/06/2013, "ORDOÑEZ", Se. 37/13, etc.).

En conclusión, de compartirse mi mismo criterio reiterado en otro precedente análogo decidido ya como Vocal del Tribunal (caso "DUPRAT" cit.), propongo también aquí

resolver lo siguiente: I) CONFIRMAR la sentencia en crisis, rechazando el recurso en cuestión; II) IMPONER las costas de esta 2a. instancia a la Sra. COCCARO por su condición de vencida (art. 68 ap. 1º Código Procesal); III) REGULAR los honorarios de Alzada del Dr. Valdés en un 30% y los del Dr. Brandi Camejo en un 25% (arts. 6, 15 y cdt. L.A.; base: regulación de 1a. instancia); IV) (De forma).

Así lo voto.

A la misma cuestión el Dr. Camperi dijo:

Si quien resulta una observadora privilegiada del siniestro, sostuviera: "...Estaba detenida en Rolando esquina Gallardo esperando paso para girar a izquierda. Por Gallardo circulaba un colectivo de la empresa 3 de Mayo conducido por G. Cornejo (Interno 34) EAF-772 en dirección O-E. Un vehículo circulando a mi derecha inbresa a Gallardo girando a su derecha chocando con el colectivo. Como consecuencia ese vehículo se para y se desliza hacia atrás colisionando a mi vehículo en puerta delantera, lado derecho..." (presentación de María Martha Bianchi en Protección Mutua de Seguros de fs. 34 y vta.), es evidente que la actora hubo intentando el ingreso a la arteria por donde circulaba el microómnibus sin las precauciones y cuidados que necesariamente deben adoptarse, por lo cual ha sido su culpa la responsable del siniestro que la tuvo por mayormente perjudicada. Por ello, adhiero a la propuesta del Dr. Carlos M. Cuellar.

A igual cuestión el Dr. Riat dijo:

Sin perjuicio de la mayoría conformada por mis colegas, dejo a salvo mi opinión contraria acerca de la responsabilidad de las partes.

a) La demandante ha invocado daños causados por un automotor 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, como ha dicho la Corte. 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.

b) La colisión en sí de los automotores no está en discusión, de modo que es aplicable la norma citada (artículo 1113 [última parte del segundo párrafo] del CCiv).

c) La única eximente invocada en este caso ha sido la culpa de la víctima que, en mi criterio, no ha sido fehacientemente acreditada.

La testigo Albornoz, mencionada en la sentencia, brindó datos de los cuales se puede inferir el choque ("escucho un ruido tremendo como de choque, y era el colectivo de la Tres de Mayo que había chocado a un auto" y "el auto de la señora quedó en la curvita", "el colectivo quedó en Gallardo... y el auto quedó ahí, como que lo hubiera apretado"), pero no permite inferir en absoluto la culpa de la víctima.

Las dos partes han mencionado la presencia de un tercer rodado en la escena del accidente, y la sentencia apelada ha procurado vanamente determinar si estaba a la derecha o a la izquierda del automotor de la demandante, circunstancia irrelevante porque tampoco permite inferir -en ninguno de esos casos- la culpa fehaciente de la víctima, por más crédito que se le dé a la hipotética denuncia de siniestro efectuada por la titular de ese tercer rodado ante la aseguradora (fs. 34/35, cuya autenticidad fue desconocida [fs. 46] y no probada).

Nada de eso debe distraer.

Lo cierto es que la demandante arribó a la encrucijada con la prioridad de la diestra (artículo 41 de la ley 24.449), para lo cual es indiferente que a su lado y en su misma dirección también haya arribado otro vehículo, sea a la izquierda o a la derecha, lo que da igual. Aunque ese tercer vehículo hubiese optado (a diferencia de la actora) por detenerse y permanecer detenido al llegar a la intersección sin ejercer la prioridad, ello no borra la prioridad de la demandante. A propósito, tal escenario es una conjetura del sentenciante inválidamente fundada en la "suficiente experiencia" que ha invocado para evaluar los hechos (fs. 269), lo que claramente vulnera el derecho de defensa por impedir el control de las partes.

También es irrelevante distinguir si la demandante se propuso trasponer la encrucijada o doblar por la calle transversal, porque la prioridad de paso le valía indistintamente para ambas cosas.

A su vez, el primer votante -con adhesión del segundo- funda su opinión en la prioridad de paso que habría tenido el automotor de la demandada al llegar a la encrucijada por

una arteria supuestamente prioritaria, a pesar de que la demandante había llegado por la arteria de la derecha. Para ello invoca la autoridad del precedente "Duprat" de esta Cámara. Sin embargo, ese precedente -donde voté en disidencia y hubo integración de subrogante- carece de firmeza por encontrarse actualmente sujeto a una casación pendiente, justamente fundada en la litigiosa interpretación de la norma relativa a la prioridad de la diestra (artículo 41 de la ley 24.449). Cabe por lo tanto que deje a salvo mi opinión contraria reiterando lo que allí expuse.

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.

Sin embargo, 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.

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

En este caso está fuera de discusión que la demandante arribó por la derecha mientras la demandada lo hizo por la izquierda, de modo que aquélla contaba con prioridad de paso. Por lo pronto, existen indicios suficientes de que los dos vehículos arribaron simultáneamente a la bocacalle, tal como se ha graficado en el peritaje accidentológico (fs. 202). Es obvio 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.

A diferencia de lo interpretado por mis colegas, no concurrió en este caso ninguna de las excepciones taxativamente previstas en la ley para la prioridad de paso (artículo 41 de la ley citada).

La calle por la cual transitaba el automotor de la demandada no reúne las características definitorias legales de una autopista ni de una semiautopista (artículo 5, incisos "b" y "s", de la ley 24449), por más que sea de doble mano y tenga mayor caudal de vehículos. Se reitera que todas las excepciones deben interpretarse restrictivamente y sin analogías, aunque probablemente se justifique una modificación legislativa expresa porque la prioridad de la diestra ante calles de doble mano y carril múltiple no señalizadas suele generar efectivamente diversos trastornos, incluso interpretativos. Por lo pronto, quien atraviesa una calle de doble carril lo hace por la izquierda de uno y la derecha de otro, con lo cual se relativizan las nociones de "derecha" e "izquierda". Ante esa situación, es factible interpretar que quien cruza la doble mano tiene prioridad en un carril pero no en el otro; de modo que puede atravesar el primero si está a su derecha pero, de ser necesario, antes de concluir el cruce debe aguardar la liberación del

segundo con la consiguiente interrupción del tránsito en el anterior. A su vez, según lo resuelto reiteradas veces, también es factible interpretar que cuando un vehículo inicia el cruce de una doble vía deben detenerse los vehículos que circulan en ambos sentidos para que no quede atravesado ni congestione el tránsito, con la paradoja de que en ese caso las calles de doble circulación no señalizadas nunca tienen prioridad de paso (ya que alguno de sus carriles siempre transita por la izquierda de las transversales), lo que al final igualmente congestiona el tránsito. Y mayores son las complicaciones, naturalmente, en las intersecciones no señalizadas de dos calles con vía doble y carril múltiple cada una. En fin, sería conveniente de lege ferenda una excepción expresa a la prioridad de paso de quien transita por la derecha en casos de doble circulación y carril múltiple, al margen de la señalización y semaforización pertinentes.

Por supuesto que requiere mayor cuidado atravesar una vía de doble mano, pero no hay evidencias fehacientes de que un descuido de la demandante fuera la causa adecuada del accidente. Aunque no haya advertido que la demandada encaraba irregularmente el cruce, la causa adecuada del choque fue justamente ese avance irregular. Además, así como nadie puede invocar su propia torpeza, no puede valerse la demandada de que la demandante no advirtiera la suya.

Tampoco se ha demostrado que uno u otro vehículo arribara a la bocacalle con exceso de velocidad, con lo cual subsiste la prioridad de la demandante. Si la velocidad de los rodados no pudo establecerse (fs. 199), ni hay otros elementos significativos de prueba, tampoco hay razones para derribar la presunción de responsabilidad 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 determinar quién fue el embistente, ni cuál fue el ángulo de la colisión -como vanamente ha procurado justificar la sentencia apelada- porque ninguna norma establece que esas circunstancias impliquen una excepción a la prioridad de la diestra, ni implican un abuso en el ejercicio del derecho.

Y se reitera que la concurrencia de otro automotor a su lado, con el mismo sentido de circulación y con idéntica prioridad de paso, no borraba la prioridad de la demandante por más que dicho vehículo no haya optado por ejercerla.

En fin, quienes son demandados por el riesgo de una cosa deben probar claramente alguna de las eximentes para desvirtuar la presunción legal, ya que no alcanza con

sembrar dudas. Justamente, en este caso la culpa de la víctima no ha sido fehacientemente demostrada. El riesgo de todo automotor siempre reduce la seguridad de los demás, así que se justifica un severo régimen de responsabilidad objetiva.

Con ello queda a salvo mi opinión disidente, sin perjuicio de la mayoría conformada por los colegas en este caso.

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

RESUELVE: I) CONFIRMAR la sentencia en crisis, rechazando el recurso en cuestión; II) IMPONER las costas de esta 2a. instancia a la Sra. COCCARO por su condición de vencida (art. 68 ap. 1º Código Procesal); III) REGULAR los honorarios de Alzada del Dr. Valdés en un 30% y los del Dr. Brandi Camejo en un 25% (arts. 6, 15 y cdt. L.A.; base: regulación de 1a. instancia); IV) PROTOCOLIZAR, REGISTRAR 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