

RESPONSABILIDAD DEL CONDUCTOR EN LOS
ACCIDENTES DE TRANSITO. CRUCE
INDEBIDO DE LA CALZADA

1. Resumen del fallo anotado	267
2. Accidente de tránsito	268
3. Cruce de calzada	269
4. Cruce fuera de la zona peatonal	269
5. El control sobre el vehículo	270
6. Irupción previsible e imprevisible	271
7. El principio de confianza	272
8. Circunstancias de persona, tiempo y lugar	272
9. El automotor como "como riesgosa", dentro y fuera de la zona peatonal	273
10. La calzada no es autopista	274
11. La calzada como lugar de circulación compartida	275

RESPONSABILIDAD DEL CONDUCTOR EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO

Cruce indebido de la calzada

SUMARIO: 1. Resumen del fallo anotado. 2. Accidente de tránsito. 3. Cruce de calzada. 4. Cruce fuera de la zona peatonal. 5. El control sobre el vehículo. 6. Irrupción previsible e imprevisible. 7. El principio de confianza. 8. Circunstancias de persona, tiempo y lugar. 9. El automotor como "cosa riesgosa", dentro y fuera de la zona peatonal. 10. La calzada no es autopista. 11. La calzada como lugar de circulación compartida.

1. RESUMEN DEL FALLO ANOTADO

CNac. Civ., sala E, setiembre 27-74. Ibarra, Santos Raimundo c. Bilatz, Alfredo R. y/u otro.

a. El peatón que cruza la calzada por lugares extraños a la senda de seguridad incurre en imprudencia grave y no puede ampararse en el criterio jurisprudencial de la afinación de la culpa que pesa sobre el autor del hecho (conclusión de la mayoría).

b. Aun cuando la víctima de un accidente de tránsito haya cruzado la calzada fuera de la senda peatonal, no debe imputársele la exclusiva culpa en el evento, si dada las características de la calle la esquina más próxima se encontraba a 200 metros de distancia (voto en minoría del Dr. Ferrando).

2. ACCIDENTE DE TRANSITO

El fallo que comentamos se inscribe en una línea de pensamiento que, en nuestra opinión, implica un retroceso respecto de los logros del "derecho de la circulación" y, a la vez, se aparta de la letra y del espíritu del artículo 1113, luego de la reforma de 1968, y de la ley 13.893.

El ordenamiento de la circulación es un ideal apetecible, a cuya conquista o aproximación deben concurrir los esfuerzos de todos los sujetos de la circulación; empero, esa aspiración —que los automovilistas conduzcan con pleno dominio de las máquinas, que los peatones avancen por las zonas reservadas y, en las compartidas, por el sendero peatonal, etc. (1)— no nos autoriza a desconocer la realidad presente, ni da pie para que cada sector, automovilistas y peatones, se comporten como si ignoraran los errores de conducta del otro grupo.

Aun cuando las normas del tránsito vigentes entre nosotros sean similares a las que rigen en países de circulación disciplinada, los jueces no pueden, a la hora de su aplicación, ser ciegos frente a las circunstancias del caso, ignorar la realidad que muestra una circulación anarquizada y, para concretarnos a la especie, desconocer que el peatón imprudente es un riesgo del tránsito urbano.

Es interesante acotar, de paso, que en un país tan respetuoso de las normas del tránsito, como es Alemania Federal, tienen plena vigencia las denominadas "fa-

(1) Nos limitamos a las directivas más estrechamente relacionadas con el fallo que analizamos. Sólo una educación para la circulación, sobre la base de la enseñanza obligatoria de las leyes del tránsito en escuelas y colegios, puede coadyuvar eficazmente al logro de tan legítima apatencia en países civilizados.

llas" al principio de confianza, hipótesis en las cuales no se justifica la confianza de uno de los participantes en la circulación en el comportamiento de los demás (2).

3. CRUCE DE CALZADA

Si bien las veredas y los refugios son lugares o zonas exclusivamente reservadas a los peatones (3), dentro de la vía pública, no puede afirmarse, con rigurosidad, que sean las calzadas zonas reservadas a los vehículos; los peatones se ven en la necesidad de cruzarlas a cada momento —a falta de pasos subterráneos o sobreelevados— y de ahí se concluye que la invasión de la calzada no es un hecho excepcional sino ordinario y, en las grandes ciudades, multitudinario además.

Asimismo, si bien aparece como razonable inferir que la invasión de la zona reservada a los peatones —automotor que se desplaza sobre la vereda— es la causa adecuada del evento dañoso y, por tanto, imputable al conductor; no es razonable deducir, haciendo un parangón simplista e injusto, que la invasión de la calzada es a riesgo exclusivo del peatón-invasor. Está de por medio la seguridad e integridad de la persona humana.

4. CRUCE FUERA DE LA ZONA PEATONAL

Parece una verdad indiscutible que la obligación de salvaguardar la salud y la vida del prójimo debe

(2) Sobre el tema, de LAVES, BITZEL y BERGER, *Los accidentes de la circulación*, ed. Paz Montalvo, Madrid, 1959, ps. 348 y ss.

(3) Compartida, por excepción, cuando los automotores deben "salir a la vía pública" desde los garajes o sitios de estacionamiento, atravesando las veredas y es por ello que la diligencia debe ser mayúscula: "...deberá hacerlo a paso de hombre, evitando inútiles molestias y alarmas" (artículo 42, ley 13.893).

tener preferencia sobre la tendencia egoísta de ganar tiempo y que las condiciones de nuestras calles y avenidas no han seguido el paso del desarrollo moderno.

Por último, es muy diferente el riesgo de dañosidad emergente de la circulación de peatones y de automotores; en consecuencia, lejos de dejarse librada la circulación en las calzadas a la voluntad de los conductores, doctrina y jurisprudencia han extremado las exigencias respecto de las diligencias y cuidados a observar (4).

5. EL CONTROL SOBRE EL VEHICULO

No debemos perder de vista el principio fundamental contenido en la ley 13.893, artículo 67, que exige al conductor del automotor mantener “el más absoluto dominio del vehículo”, al punto de estar en condiciones de extremar las precauciones y aun “detener por completo el movimiento, cada vez que su vehículo, en razón de las circunstancias o de la disposición del lugar, pueda ser causa del accidente...”

Este precepto básico, similar al que rige en Italia (artículo 36 del Código de la Circulación), en Alemania (artículo 1 de igual Código) y en otros muchos países, irradia su luz sobre las restantes prescripciones de la ley: estado de funcionamiento, forma de conducción, velocidad, frenos, etc., y lleva a la obligación, de cada participante en la circulación, de prevenir los posibles accidentes que se presenten y, en el caso, de estar en condiciones de evitarlos (5).

(4) Dice el doctor Berger, juez de tráfico en el Tribunal de 1ª Instancia de Munich, que “bajo ninguna circunstancia debe degenerar el tráfico urbano en un comportamiento brutal del más fuerte”, *ob. cit.*, p. 350.

(5) La norma italiana afirma la obligación de todo vehículo de disminuir su marcha, y aun parar, cuando los peatones que se hallen en su ruta tardan en apartarse.

Digamos, haciendo justicia, que el voto en minoría del doctor Ferrando, pone de resalto estos deberes del automovilista, que se mantienen al cruzar zonas peatonales y fuera de ellas, y nos ilustra sobre la excesiva velocidad que había impreso a su vehículo el autor de la embestida.

6. IRUPCION PREVISIBLE E IMPREVISIBLE

¿Puede calificarse el cruce de la calzada por un lugar distinto de la zona peatonal como irrupción inesperada y súbita?

Los ejemplos de escuela acerca de este tipo de invasión: peatón que se lanza a cruzar una autopista, que sorpresivamente desciende de una vereda, que aparece detrás de un automotor o de un árbol, etc., no guardan ninguna similitud con la hipótesis, común y corriente, del peatón que, paso a paso, con apuro, o sin él, cruza una calle por cualquier lado.

De ahí que se considere a cruces como el juzgado en la causa sub examen, por su carácter de irregularidad frecuente, como típica falla del principio de confianza.

Es previsible entre nosotros, hoy y aquí, que un peatón intente el cruce de una calle, cualquiera sea, por zonas prohibidas, o que se detenga en el medio de la calzada, o que actúe con "eventuales perplejidades e incoherencias de conducta atemorizado ante la aparición del vehículo" (°). De donde los automotores deben ade-

(°) Así lo declara la jurisprudencia constante de los tribunales italianos, que llegan a afirmar "que cuando el peatón patentiza con su comportamiento su indecisión, el conductor del vehículo debe tener la debida prudencia, parándose incluso si es necesario". Remitimos a nuestra obra *Responsabilidad por daños*, t. II B, Parte especial, Buenos Aires, 1973, ed. Ediar, ps. 41 y ss.

cular su marcha, en cuanto a velocidad, cuidado en el manejo, atención, etc., a tales irregularidades; y si, por el contrario, pretenden ignorarlas y obran de conformidad, deben cargar o soportar un margen o porcentual de responsabilidad.

7. EL PRINCIPIO DE CONFIANZA

Es lícito preguntarse: ¿Hasta qué punto puede confiar el participante en la circulación en la conducta normal de los demás usuarios de la calle? o, dicho de otro modo: ¿hasta qué punto no es responsable, en alguna medida, quien pudiendo prever las imprudencias ajenas en este terreno, no las prevé y concurre a producir la colisión?

Pensamos que una postura extrema, que librara al usuario de la calle de la necesidad de tener en cuenta esta experiencia, expondría a un peligro aumentado la vida y salud de muchas personas. Ello conduce a aceptar una solución intermedia: afirmar, como regla, la validez del principio de confianza, pero limitado en el caso de numerosas situaciones que se presentan en la circulación (⁷), entre ellas, las de cruce indebido de la calzada.

8. CIRCUNSTANCIAS DE PERSONA, TIEMPO Y LUGAR

Las circunstancias de persona, tiempo y lugar, pautas imprescindibles para juzgar del acierto o desacierto

(⁷) Son las recordadas "fallas": a) caso de irregularidades frecuentes; b) comportamiento de otro participante en la circulación claramente opuesto a las normas de ésta; c) conducta ilegal de uno de los intervinientes que crea una causa de peligro previsible; d) no debe aplicarse el principio de confianza a aquellos participantes en la circulación que el autor no ha visto, porque no pudo juzgar su comportamiento de acuerdo con las normas de la circulación. LAVES y otros, *ob. cit.*, ps. 382 y ss.

de un comportamiento dado (artículo 512 Código Civil) deben ser apreciadas respecto de todos los intervinientes en una colisión.

Ello no se observa en el voto que logró la mayoría. Si la nocturnidad y oscuridad del lugar juegan para requerir mayor precaución del peatón que cruza una calle, deben jugar también para exigir mayor prudencia del automovilista que marcha por allí; la subitaneidad debe observarse, asimismo, desde uno y otro ángulo: para juzgar el modo de cruzar la calzada y la aparición del vehículo automotor.

Por lo demás, la madurez de los automovilistas, su mayor experiencia, coadyuva a la exigencia de mayor prudencia y lo contrario ocurre con la víctima, en la hipótesis, un menor sin vigilancia, de quien es dable suponer un menor acostumbramiento a las exigencias del tránsito (°).

9. EL AUTOMOTOR COMO "COSA RIESGOSA", DENTRO Y FUERA DE LA ZONA PEATONAL

Tratándose de un automotor en movimiento, cosa riesgosa como la que más, no es menester probar, contrariamente a lo afirmado en la sentencia, "que existió intención o culpa del conductor"; y ello es así porque la atribución de responsabilidad no es a título subjetivo, de dolo o culpa, sino objetivo, sobre la base del riesgo creado.

Del segundo párrafo del artículo 1113 se desprende con claridad, para quienes quieren ver, al menos que la culpa o no culpa del conductor de la cosa riesgosa o

(°) Apunta el vocal Ferrando que el menor procedió como lo hizo por razones de menor esfuerzo, atento a la distancia que lo separaba de las esquinas o zonas peatonales más próximas: superior a 150 metros en el caso de la más cercana.

de su dueño o guardián es tema fuera de debate; la eximición de esta responsabilidad presumida sólo provendrá de la demostración de la culpa exclusiva de la víctima (°) y ésta es la prueba que en casos como el de autos no puede producirse.

El daño sufrido por el menor fue, en buena medida, la consecuencia mediata previsible (artículos 901 y 904) de la circulación de una cosa de por sí riesgosa; aumentada esa posibilidad de dañosidad por la conducción a excesiva velocidad.

Y, enfatizamos, ese riesgo de dañosidad no deja de ser tal ni desaparece como causa adecuada de la colisión y daño consiguiente, por el hecho de circular el automotor fuera de la zona reservada a los peatones (10). Ese hecho autoriza, en cambio, a examinar el comportamiento de la víctima, y permite, en casos como el de autos, afirmar la existencia de “causas concurrentes” y “atribuciones concurrentes”. Ambos, automovilista y peatón, concurrieron con su conducta a la producción del evento dañoso, siendo además atribuible a ambos, a la culpa del peatón y al riesgo creado por el automovilista.

10. LA CALZADA NO ES AUTOPISTA

La calzada por más que se la califica de tránsito ligero no puede asimilarse a una autopista; no conviene olvidar que el cruce de la misma sigue siendo a nivel, por carecer de puentes o subterráneos.

(°) “...o de un tercero por quien no debe responder” (artículo 1113, párrafo 2º, última parte) o haciendo jugar otro presupuesto de la responsabilidad, de la prueba que el automotor en movimiento no fue la causa adecuada del siniestro.

(10) El automotor es siempre riesgoso cuando participa de la circulación: en calles, caminos o autopistas, pero en determinadas circunstancias, excepcionales, no es causa sino mera condición del daño.

La presencia humana, encarnada en un peatón desprotegido, exige juzgar con severidad a quien conduce automotores.

Ello no significa ser complaciente ni tolerante en exceso con la desidia o negligencia de peatones cómodos o temerarios; pero esas actitudes, hijas de una mala educación para la circulación, no se combaten con castigos draconianos como el impuesto en la sentencia ⁽¹⁾.

II. LA CALZADA COMO LUGAR DE CIRCULACION COMPARTIDA

Una circulación compartida requiere prudencia, diligencia y pericia en todos los partícipes.

Nadie está autorizado a desligarse del proceder de los demás y los errores o equivocaciones ajenas, cuando presenten la característica de habitualidad, deben ser previstos para, en su caso, ser evitados.

Estamos convencidos que esta jurisprudencia será rectificada y que lo que ella encierra, seguramente sin quererlo sus corifeos, como triunfo de la máquina sobre la persona, del tráfico sobre el tránsito, de la selva sobre la civilización auténtica, será fugaz y pasajero.

⁽¹⁾ La víctima, menor de 14 años, quedó reducida a un "inválido psíquico, un alienado mental irrecuperable" y no recibió reparación dineraria alguna pues fue declarado "culpable exclusivo del accidente".