

EL “LOMO DE BURRO”, UN ÍCONO DE LA DESOBEDIENCIA CIVIL

ACCIDENTE VIALES: POR VÍA PRETORIANA, SE ESTABLECIÓ UNA NUEVA PRIORIDAD DE TRÁNSITO

“Lo dicho; el argentino maneja muy bien, pero conduce muy mal. Padecemos de mala educación y de mala voluntad. En todo caso, hijo, dime como conduces y te diré cómo eres”.

JUAN MANUEL FANGIO,
EN LA ENTREVISTA QUE COMENTAMOS.

CÓMO SE DEBE CONDUCIR EL AUTOMÓVIL, SEGÚN UN CAMPEÓN MUNDIAL DE AUTOMOVILISMO

En esta oportunidad, entresacamos algunas respuestas de Juan Manuel Fangio al escritor y periodista Rodolfo Braceli, poseedor de un sabroso estilo periodístico, quien entrevistó en varias ocasiones al extraordinario corredor automovilístico.

PRIMERA ENTREVISTA

Antes que nada Braceli jura, “por sus siete abuelas”, que “...no ha conocido persona más lenta”, manejando un auto, que el mismísimo Fangio.

En el verano de 1975, el campeón accede al pedido de ir al Autódromo, formulado con cierta insistencia por Braceli, quien quería narrar periodísticamente lo que se siente “a la velocidad de Fangio”.

Ya en la pista, rodando a unos 150 km. por hora, observa que maneja con las dos manos -pero sin aferrarse al volante - y que toma las curvas con naturalidad. Impaciente, Braceli le pregunta si no podría ir más rápido. El “Chueco”, tranquilo, le responde:

-“Podría ser”

-¿A Ud. acaso no le gusta la velocidad?

-“La velocidad tiene su tiempo. Siempre es bueno bajarse del auto. Digo, bajarse uno, sin que a uno lo bajen”.

SEGUNDA ENTREVISTA

Faltan dos meses para que el corredor cumpla 80 años. Este reportaje tiene lugar mientras circulaban por calles de la ciudad de Buenos Aires. En esas circunstancias, cuando recorrían una zona de “tránsito infernal”, como respuesta a una pregunta Fangio guarda silencio durante varios minutos. Cuando salen de la zona, recién entonces le contesta, sin mirarlo:

-“Je, Ud. pensará que aparte de viejo soy sordo. Sabe, hijo, cerrando mi boca le di mi primer consejo para manejar. Hay momentos en que el conductor necesita concentración máxima. Si no, viene el macanazo. No se puede hacer dos cosas a la vez”.

El periodista le recuerda que Napoleón hacía tres o cuatro cosas a la vez. Y cosas de alto riesgo.

-“Napoleón nunca manejó en Buenos Aires... Tengo mis dudas de que, puesto a conducir un auto aquí, también se dedicara a charlar en momentos complicados. Pasa que cuando los conductores manejan, no solo

hablan, sino que se tientan y miran al que va al lado, o atrás. Suficiente. Una décima basta para mandarse una macana o para evitar la macana que se mandó otro distraído”.

Poco después, el periodista le comenta que los argentinos somos los campeones mundiales en accidentes de tránsito. De allí la pregunta de Braceli *¿realmente los argentinos manejamos tan mal?* Rápidamente, Fangio contesta:

- “Al contrario, manejamos muy bien (...)

Porque se puede manejar muy bien, pero conducir muy mal (...)

Observemos: las cosas que se hacen manejando son extraordinarias. Zigzagues, frenadas al milímetro. Qué dudas caben: somos habilísimos manejando. Nos sobra pericia. Lo triste es que nos sobra irresponsabilidad a la hora de cumplir las normas” (los énfasis en bastardilla son nuestros).

TERCERA ENTREVISTA

El último encuentro tuvo lugar en diciembre de 1990, en una oficina de Av. del Libertador, “bichando” el despacho de Fangio, observa una tortuga de bronce. Le manifiesta su perplejidad: “Justamente usted, cinco veces campeón mundial, con una tortuga...”

-“Simpatizo con ellas. Dígame ¿usted vio alguna vez una tortuga apurada? (...) ¿Vio alguna que se llevará algo por delante? (...)

Por todo eso simpatizo con las tortugas...Y porque tienen la buena costumbre de vivir muchos años” (en una fotografía se lo ve a Fangio con una mano sobre la tortuga)

“Dicen que vivir es el arte más difícil de aprender”, comenta el periodista.

-“Así parece: es más difícil vivir que correr (...) Las carreras duran un par de horas, hijo, pero la vida dura toda la vida”.

(De “Fangio y la veloz tortuga” por Rodolfo Braceli, en la Revista “LNR”, 22-3-2009)

(Intentamos hacer un modesto aporte para reducir los accidentes viales, incitando al cambio de actitud mental cuando conducimos rodados.)

LOS TRIBUNALES BONAERENSES APLICAN TRES CÓDIGOS DE TRÁNSITO DISTINTOS

En este tema, seguiremos los elementos de juicio aportados en el trabajo “El cambio de legislación de tránsito y nuevamente sobre la prioridad de paso de quien circula por una avenida”, de Jorge Mario Galdós y E. Ribera (LLBA 2009-1167).-

La ley 11.430, que rigió más de una década y derogó la primitiva ley 5.800, dispone en su art. 57 la prioridad respecto del que circula desde su derecha. La ley 13.604 (BO 9-11-2007) modificó el art.57, inc. 2º, apartado c) de la precitada ley e introdujo a las avenidas entre las vías de mayor jerarquía, añadiéndola como excepción a la prioridad de paso, al equipararlas a las “autopistas, semiautopistas, rutas y carreteras”. Antes de ingresar o cruzarlas debe siempre detener la marcha” (inc. 3º).- Al respecto, ha señalado la Sala I departamental, que dentro de los fundamentos de la citada ley, se argumentó que la enumeración del art. 70 de la ley modificada ha sido considerada taxativa y que la experiencia señala que las avenidas son, en la práctica, vías de mayor jerarquía que las calles comunes, no solo porque así lo consideran la casi totalidad de los conductores sino también, y de modo principal, porque en ellas transitan muchos más vehículos, cuyos conductores no reducen la velocidad al cruzar las bocacalles. (Causa SI-40.770, fallo del 10-9-2013.- Reg. 130).-

En el 2007, debido los altos índices de incremento de accidentes, se declaró en la Provincia de Buenos Aires la “Emergencia Vial” mediante el Decreto de necesidad y urgencia 40/07, derogándose la ley 11.430. Su art. 70 reafirmaba la prioridad de quien circula desde la derecha, prioridad que se perdía cuando los vehículos circularan “por una vía de mayor jerarquía: autopistas, semiautopistas, rutas, carreteras y avenidas”.-

Con la ley 13.927 (BO 30-12-2008), la Provincia de Buenos Aires adhirió en su art. 1º- a las leyes de tránsito nacionales 24.449 y 26.363, régimen legal que comenzó a regir desde 1-1-2009. En su art 47 deroga toda otra norma que se oponga a esa ley. El art. 41, otorga prioridad “al que cruza desde su derecha”, y establece que esa preferencia “es absoluta y solo se pierde frente a vehículos que circulen por “semiautopista (inc. d). No se menciona a las vías de mayor jerarquía ni a las avenidas. El Decreto reglamentario lleva el n° 532/09 y no hace referencia a vías de mayor jerarquía ni a las avenidas.-

Sin embargo, la cuestión fue abordada primigeniamente por Casación Provincial en el precedente “Salinas” y por dos recientes fallos dictados por la Alzada departamental, según veremos en los puntos siguientes.

LAS AVENIDAS COMO PRIORIDAD DE PASO: UNA CREACIÓN PRETORIANA ¿SE HA CONFIGURADO UNA “DOCTRINA LEGAL”?

Respecto de la cuestión, cabría formular un breve racconto.

Las anteriores leyes de tránsito de nuestra provincia (5.800 y 11.430) no contemplaban la situación de la avenida como uno de los supuestos de excepción de la prioridad de paso. En consonancia con ello, la jurisprudencia entendía que quien avanzaba por una avenida no tenía prioridad de paso respecto del vehículo que ingresaba por la derecha desde una calle transversal, ya que la avenida no estaba dentro de los supuestos de “vías de mayor jerarquía” que expresamente enunciaban los textos legales citados (SCBA, Acuerdos 69.446, del 4/10/2000 y 77.267, del 27-2-2002).-

A mediados del 2005, sin embargo, con una nueva composición de la Corte Provincial, la mayoría cambió su doctrina, pues consideró que las avenidas de doble mano, generalmente de nutrido tránsito en las urbes actuales, poseen una mayor jerarquía que las arterias o calles que desembocan en ellas y, en consecuencia, aquellos que circulaban por las avenidas gozaban de prioridad de paso (causa “Salinas”, Ac. 79.618, del 8-6-2005). Este criterio jurisprudencial tuvo respaldo legal al sancionarse la ley 13.604, que al modificar la ley 11.430, en su art. 57 incluyó a las avenidas entre las vías de mayor jerarquía y del tal manera, importó una excepción al principio legal de prioridad del avance desde la derecha. Ese mismo año, el precitado decreto 40 respaldó el mismo criterio legal.-

Finalmente, la ley 13.927 adhirió al régimen legal de tránsito nacional y su art. 47 derogó toda norma que se opusiere a los preceptos de la nueva legislación, rigiendo el principio legal que otorga prioridad “al que cruza desde su derecha”, y establece que esa preferencia “es absoluta y solo se pierde frente a vehículos que circulen por “semiautopista (inc. d). No se menciona a las vías de mayor jerarquía.-

La mayoría de la Corte Provincial ha continuado con la línea doctrina trazada a partir de la causa “Salinas”. Decidió que “...no es compatible la doctrina y la interpretación legal que consideran que el art. 57, inc. 2º de la ley 11.430 no incluye a las “avenidas” entre las arterias de mayor jerarquía que permiten excepcionarse de la regla general, en virtud de que la norma en cuestión cita únicamente a las autopistas, semiautopistas, rutas y carreteras”. Y agregó que “... la conducta a asumir al acceder a una avenida es hacerlo con extrema prudencia y cautela, poniendo el debido celo en el estricto cumplimiento y acatamiento de la norma de prevención que regula tal situación y que no es otra que la ordenada por el art.57, inc.2º), apartado c) del Código de Tránsito y en el cual están comprendidas las avenidas, aunque ellas no estén enunciadas entre las que a modo ejemplificativo se enumeran en ella” (SCBA Ac. C. 99.141, 15-7-2009, causa “De la Rosa, Joaquín Antonio y Otro c/Ybañez, Natalio Antonio s/daños y perjuicios”).- Con idéntico sentir, se ha pronunciado en la causa 100.905 de fecha 9-2-2009, en el caso “Rúa, Héctor Antonio c/Búas Horacio”.-

En mi opinión, se ha configurado la existencia de una “doctrina legal”, obligatoria para los tribunales inferiores, dada la reiteración de precedentes coincidentes respecto de idénticos casos concretos en lo que respecta a su plataforma fáctica, aunque debe señalarse que la doctrina es sostenida por cuatro de los siete ministros de la Corte. Ello no obstante, estimo que tal doctrina mantendría su obligatoriedad mientras no se modifique su actual composición. En tal sentido, ha dicho el Alto Tribunal que las decisiones que emanan de la Suprema Corte Provincial deben ser aplicadas de oficio por los jueces de la instancia ordinaria, ya que el acatamiento que hagan los magistrados a la doctrina legal de la Corte tiene por objetivo, al igual que el recurso de inaplicabilidad de ley, procurar mantener la unidad de la jurisprudencia (SCBA, Ac. 52.258, del 2 de agosto de 1994).

La doctrina de la Corte que hemos expuesto, es también sostenida por los autores del artículo aludido al comienzo de este trabajo, ambos distinguidos magistrados. A todo evento, cabría considerar que sería aplicable para casos similares el principio de la economía procesal “... principio que implica la necesidad de lograr la mayor

amplitud en la actuación de la ley con el menor dispendio (Art. 34, inc. 5º apart. “a” y “e”, CPCC)”, según ha señalado la Alzada departamental (Sala I, 12-7-2007, causa 102.536 “Avila, María”).

La Alzada departamental también ha incursionado en esta problemática, según se verá a continuación.

POSICIÓN DE LA ALZADA DEPARTAMENTAL

El día 21 de agosto de 2009 (o sea, cuando ya regía la Ley Nacional de tránsito 24.449), el actor circulaba por la Avenida Rolón al comando de su motocicleta y cuando se hallaba cruzando la calle Cura Allievi (Boulogne) fue embestido por una camioneta guiada por el demandado. La sentencia de primera instancia rechazó la demanda por considerar que se había acreditado la culpa de la víctima, en los términos del art. 1113 C.Civil, por no haber respetado la prioridad de paso que asistía al demandado, quien circulaba por la derecha respecto del móvil del accionante.-

La Sala I departamental revocó la sentencia, repelida por la parte actora, decidiendo que correspondía hacer lugar a la acción impletrada, sosteniendo que el fallo de primera instancia omitió analizar la circunstancia de que el actor circulaba por una vía de mayor jerarquía, con las implicancias que ello provoca en la decisión del pleito. La jurisprudencia predominante- dijo- anteriormente se atuvo al hecho de que las leyes 5800 y 11.430 no contemplaban la situación de la avenida como un supuesto de excepción de la prioridad de paso, criterio también sostenido por la Corte Provincial y la Cámara Nacional en lo Civil.

Sin embargo, la Casación Provincial varió la doctrina legal desde el precedente “Salinas”, ya aludido más arriba, reiterándose la nueva doctrina en pronunciamientos de años posteriores, según se señalara en el punto anterior.

A mayor abundamiento, señala el fallo de la Sala I que se anota, con voto inicial del Dr. Llobera y asentimiento del Dr. Ribera, que “... La prioridad de paso es de la mayor importancia en el derecho de la circulación, puesto que tiende a solucionar conflictos de tránsito potenciales en espacios de uso compartido. Es que las bocacalles urbanas en particular constituyen el ámbito preferente no solo para las colisiones de vehículos, lo que ocasiona la mayor parte de los accidentes, sino también para la formación de nudos o tapones de tránsito que se producen por la pretensión de avanzar en forma prioritaria desde distintos puntos de ingreso “(...) Por ello, la jurisprudencia cada vez otorga mayor énfasis a la regla que impone ceder el paso a quien goza de prioridad, por ser esta una norma de carácter objetivo, indispensable para el ordenamiento del tránsito” (Cfr. causa SI- 40.770- 2009, fallo de fecha 10 de septiembre de 2013, Reg. 130).-

La Sala II departamental también se expidió en forma similar en el fallo dictado con fecha 15-3-2011 en los autos “Acosta, Roberto c/Goldman Gregorio”, en que similarmente revocó la sentencia de primera instancia, que había rechazado la demanda del motociclista que marchaba por una avenida capitalina, responsabilizándolo por no respetar la prioridad de paso por la derecha, estimando la acción deducida. Es interesante señalar que se menciona la Ley de Tránsito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, cuyo artículo 6.7.1, inc. a) establece que encrucijadas sin semáforo de arterias de distinta jerarquía –como era el caso– tienen prioridad de paso los vehículos que circulan por la de más importancia “... siendo el

orden de prevalencia el siguiente: avenida, calle, pasaje”. Cita seguidamente el precedente “Salinas”, verdadero “caso príncipe” del nuevo criterio casacional”, más arriba mencionado, que se “comparte plenamente” según se pronuncia el voto inicial, que resultó aprobado (Cfr. causa 110.574, Reg. 21/2011).-

EL “LOMO DE BURRO” Y LA CAUSACIÓN DE ACCIDENTES VIALES

Según los antecedentes, el día 7-5-2003, la actora circulaba por una calle de Pilar al mando de un ciclomotor y al llegar a una bocacalle se topó con un “lomo de burro” que carecía de señalización preventiva y que hizo que la actora perdiera el equilibrio y cayera. A raíz de la caída sufrió lesiones en una pierna, lo que motivó que fuera atendida en el Hospital Austral. En la etapa postulatoria se desestimó la excepción de falta de legitimación pasiva opuesta por el municipio, por entender el tribunal que en rigor se fundaba en una eximente de responsabilidad.-

La entidad municipal local sostuvo que difícilmente el “lomo de burro” haya podido ser generador de riesgo o fuera cosa riesgosa, dada su estructura, de baja altura y de forma aplanada, que es mantenido periódicamente y que está previsto por la Ley de Tránsito (art. 91). Por otro lado, recalcó que el día era de visibilidad perfecta. El tribunal de primera instancia aplicó el art. 1113 2º párrafo, del C.Civil, dado el daño causado por el riesgo o vicio de la cosa, evaluando el fallo que el peritaje determinó que dicho obstáculo no se hallaba debidamente señalizado y que era probable que causara el accidente. Responsabilizó a la comuna, porque era su obligación mantener la señalización adecuada y en condiciones de transitabilidad las calles del municipio.-

Al considerar los agravios de la accionada, la Sala II departamental –con el voto inicial del Dr. Bialade y el respaldo de la Dra. Cabrera de Carranza- ponderó que el peritaje constató que el “lomo de burro” presentaba un perímetro discontinuo y fisuras frontales, resaltando el magistrado que de acuerdo a las fotografías presentadas, el color del citado obstáculo no se distingue del que corresponde al asfalto. Además, si bien el peritaje señaló que a parte inferior del ciclomotor pudo no trabarse con el “lomo de burro”, el perito no descartó la posibilidad de que el ciclomotor se trabara con el citado obstáculo y determinara la caída de la conductora.-

Más adelante, reconoció el fallo que es cierto que la ley de Tránsito prevé reductores de velocidad, ya que el art. 91, inc. “a”. del mismo prescribe que en todos los cruces peligrosos que no cuenten con semáforos (tal como surge en la especie de las fotografías acompañadas) pueden las autoridades competentes instalar un reductor físico de velocidad denominado “Meseta” en forma transversal al desplazamiento de los vehículos, y luego de precisar sus dimensiones, la norma se encarga de apuntar que previo a la utilización de dicho artificio, debe colocarse a una distancia de 5 (cinco) metros una línea de frenado de 40 cm. de ancho, pintada de color blanco a los efectos de que los conductores aminoren la velocidad antes de llegar al cruce. Añade el dispositivo legal que la “meseta” estará demarcada con líneas blancas y amarillas tipo cebrada, que la pintura a utilizar será de tipo reflectante, y que recibirá el mantenimiento adecuado para no perder el impacto visual previsto y en el inciso “b” se agrega que en la zona de instalación de dichos reductores se procederá a la correspondiente señalización median-

La vialidad pública es atribución inherente al régimen municipal, razón por la cual cada municipio, tiene a su cargo el poder de policía sobre los caminos que lo atraviesan y son de su dominio. Por ende, es función suya la conservación de las calles.

te placas montadas sobre un pie, con el isotipo correspondiente sobre un fondo amarillo reflectante.

En consecuencia, no cumplidos los requisitos exigidos por la norma considerada, no cabe considerar al obstáculo como un reductor de velocidad en los términos que consagra la normativa citada. El artificio es estrictamente una sobre elevación del asfalto y por consiguiente un obstáculo a la traza vial que no la hace apta para su destino, que es la circulación vehicular (art. 87 del Código de Tránsito). En realidad es un obstáculo que, como tal, constituye una cosa riesgosa.-

Finalmente, señala el fallo que conforme al art. 193 de la Constitución de esta Provincia, la vialidad pública es atribución inherente al régimen municipal (inciso 4º). Por ello cada municipio, sobre los caminos que lo atraviesan y son de su dominio (art. 2340, inc. 1º del Código Civil) tiene a su cargo el poder de policía, o sea, aquella porción del poder estatal con el objeto de proteger la segu-

ridad pública. Por ende, es atribución inherente al régimen municipal tener a su cargo la vialidad pública en términos de bienestar general, siendo función suya la conservación de las calles (art. 27, inc. 2º, decreto6769/58).

Por lo expuesto, confirmó el fallo estimatorio de primera instancia (Sala II, 1º de marzo de 2011, causa 110.167, autos "Fariás, Marta A. c/ Municipalidad del Pilar", Reg 16).-

REMISIÓN

En el n° 114 (mayo-junio 2005) de esta Revista, publicamos un trabajo referido a la prioridad de paso en las bocacalles sin semáforo, problemática que ha cobrado actualidad ante la vigencia de la Ley Nacional de Tránsito n° 24.449 en el ámbito provincial desde el año 2009". •