



UNIVERSIDAD EMPRESARIAL SIGLO 21
TRABAJO FINAL DE GRADO
ABOGACIA

**“LA PRIORIDAD DE PASO CON RESPECTO A
LAS VÍAS DE MAYOR JERARQUÍA”**

Mariana Inés González Villar

- 2013 -

A mi padre,
doctor Ángel González Villar,
quien a pesar de haber partido hace mucho tiempo,
desde su lugar en mi corazón, fue quien me impulso
a tomar la decisión de cumplir mi sueño de convertirme en abogada.

A mi familia y amigos,
que fueron mi sostén durante toda la carrera,
apoyándome en cada momento.
Especialmente a mi gran compañero de vida: **Gustavo**
y a mis soles: **Enzo y Ezequiel,**
que son la luz de mis ojos,
por quienes me propongo
superarme día a día.

RESUMEN

En la actualidad una problemática importante es la cantidad de accidentes de tránsito que se suscitan a diario. Por ello, se han plasmado disposiciones legales a efectos de lograr un mejor ordenamiento vial, y así evitar eventuales siniestros. Pero tanto la doctrina como la jurisprudencia se debaten en lo que respecta a la prioridad de paso, ya que la misma es considerada por la Ley Nacional como absoluta y que solo cede ante determinadas excepciones. El punto de colisión está dado por uno de los incisos en donde el legislador exceptúa la prioridad cuando se atraviesa una semiautopista, no considerando otro tipo de vías de mayor jerarquía. Lo que ha generado distintas posturas acerca de si esta enunciación es meramente enunciativa y deben considerarse otros casos o si la misma es taxativa, solo limitándose a lo establecido por la norma.

Por lo expuesto, el propósito de este trabajo de investigación será intentar demostrar que la prioridad de paso debe ceder ante vías de mayor jerarquía, como forma adecuada de ordenar el tránsito y evitar posibles siniestros

Estimo que será de gran utilidad tanto práctica como teórica, ya que si bien existe jurisprudencia que apoya la hipótesis de que deben considerarse a este tipo de vías como una excepción más a la prioridad de paso, todavía es un tema controvertido en donde aún no hay una normativa que contemple todos los casos.-

ABSTRACT

Today an important issue is the number of transit accidents that arise daily. Therefore, laws have been shaped in order to achieve a better management of transit, and avoid possible accidents.

But both the doctrine and jurisprudence are discussed in relation to the right of way, since it is considered by the National Law as absolute; only yields to certain exceptions. The collision point is given by one of the clauses in which the legislature except priority when it crosses a semi-highway, not considering other main roads. What has generated different positions on if the statement is merely illustrative and should be considered other cases or is limited only to the provisions of the standard.

For these reasons, the purpose of this research is to try to show that the right of way must yield to senior pathways, as a way to order the transit and avoid accidents.

I believe that will be useful both practical and theoretical, because although there is case law that supports the hypothesis that should be considered in this kind of way as a further exception to the right of way, is still a controversial issue where there is still no legislation providing all cases.-

ÍNDICE GENERAL

Agradecimientos.	1
Resumen / Abstract.	2
Índice General.	4
Introducción.	7
Marco Teórico.	9
2.1 Antecedentes.	9
2.2 Metodología.	13
Desarrollo	
Capítulo I: La prioridad de paso.....	15
Concepto.....	16
Tesis Restringida.....	19
Tesis Amplia.	20
Objetivo principal para su establecimiento.	22
Capítulo II: Excepciones a la prioridad de paso según Ley	23
Nacional 24.449.....	
Señalización específica.	24
Vehículos ferroviarios.	24
Vehículos de servicio público de urgencia.	24
Vehículos que circulan por semiautopistas.	25
Peatones que cruzan lícitamente.	25
Circulación por rotondas.	25
Vehículos que desembocan a una vía pavimentada desde una de	25
tierra.	
Circulación al costado de la vía férrea.	26
Vehículo que detiene su marcha o que vaya a realizar una	26
maniobra de giro.	
Conducción de animales o vehículos de tracción a sangre. ...	26
Capítulo III: Vías de mayor jerarquía.	28
Concepto.	29
Tipos principales.	
Autopistas.	29
Semiautopistas.	31
Rutas.	31
Avenidas o calles de doble circulación.	32
Velocidades permitidas según el tipo de vía por la cual se	33
desplace el vehículo.	
.....	
Capítulo IV: Antecedentes legislativos.	36
Código de Tránsito de la Ciudad de Buenos Aires de 1948. ...	37
Ley Nacional de Tránsito Nro. 13893.	37
Ley Provincial de Transito Nro. 5800.	38
Ley de Tránsito Nro. 11.430 de la Provincia de Bs.As.	38
Decreto 40/07.	39
Ley 13.927.	39
Ley Nacional de Tránsito Nro. 24.449.	40
Otras leyes provinciales	40
Capítulo V: Posiciones doctrinarias y jurisprudenciales.	44
Posiciones que establecen que la prioridad de paso es absoluta.	45
.....	
Doctrina	45
Jurisprudencia	45
Posiciones que sostiene que la prioridad de paso cede ante	54

vías de mayor jerarquía.		
Doctrina		54
Jurisprudencia		56
Conclusiones.		70
Bibliografía.		73
5.1 Doctrina.		73
5.2 Jurisprudencia.		75
5.3 Legislación.		77

1. INTRODUCCIÓN

En la actualidad se producen a diario gran cantidad de accidentes de tránsito, principalmente causados por la imprudencia de los conductores.-

Hace ya varias décadas se han establecido distintas legislaciones a efectos de ordenar el tránsito y así evitar este tipo de siniestros.

Uno de los puntos interesantes que ha sido regulado, es el que atañe a la prioridad de paso, en donde el legislador ha establecido normas de circulación al llegar a un cruce de vías a efectos de evitar colisiones. Por ello se ha dispuesto a través de distintas normativas que aquel vehículo que circula por la derecha tiene prioridad de paso sobre quien lo hace por su izquierda. De esta forma en aquellos cruces carentes de señalización, la norma indica quien debe ceder el paso. Asimismo se han legislado distintas excepciones a esta prioridad.-

Actualmente se encuentra vigente la Ley Nacional de Tránsito Nro. 24.449, la cual establece que una de estas excepciones está dada cuando un vehículo transita por una semiautopista.- En relación a esta excepción han surgido varias posturas en la interpretación de la norma, ya que la misma no consideraría el caso de atravesar otro tipo de vías de mayor jerarquía.

El objetivo de esta investigación es evidenciar la importancia de incorporar a las vías de mayor jerarquía como una excepción a la prioridad de paso. Ya que si excluimos a las mismas de la normativa, en lugar de facilitar y ordenar el tránsito, estaríamos generando un caos vial. Atento que lejos de lograr una mejoría, nos situaríamos en contradicción con otras normas, ya que si tomamos en cuenta las distintas velocidades permitidas según el tipo de vía por el cual nos conducimos, se podría afirmar que si en una avenida nos permiten ir a mayor velocidad que en una calle de simple circulación, sería irrisorio considerar que quien circula por una vía más rápida deba frenar y ceder el paso a otra vía menor, entorpeciendo de este modo la circulación de quienes vienen detrás de él y optaron desplazarse por este tipo de vía para lograr mayor fluidez. Y más aún si le adicionamos que en caso de calles de doble circulación, quien viene por la derecha solo goza de prioridad para atravesar el primer tramo, perdiéndola al llegar a la mitad de la calzada.-

Este trabajo final de graduación se dividirá en tres partes fundamentales. La primera de ellas estará compuesta por los capítulos primero, segundo y tercero, donde se analizarán cuestiones que se consideran indispensables para abordar la temática. En el primer capítulo se explicará de manera detallada la definición de prioridad de paso; en el segundo capítulo se desarrollaran brevemente las excepciones establecidas en relación a la misma y en el tercer capítulo se abordarán los distintos tipos de vías.-

La segunda parte –capítulos cuarto y quinto- estará abocada al análisis de los antecedentes legislativos y a las distintas posiciones doctrinarias y jurisprudenciales.-

Finalmente, se elaborarán las conclusiones, y se determinará si la hipótesis planteada puede ser efectivamente corroborada en la práctica.

2. MARCO TEORICO

1. ANTECEDENTES

El artículo 41 de la Ley Nacional de Tránsito Nro. 24.449, establece que la prioridad de paso es absoluta y solo cede en determinadas ocasiones.

Puntualmente el inciso "d" señala que una de estas excepciones está dada por la prioridad de paso de aquellos vehículos que circulan por una semiautopista, desplazando la de quienes vienen por la derecha, debiendo éstos últimos antes de ingresar o cruzarla detener su marcha.-

Asimismo la Ley Nro. 11.430 de la provincia de Buenos Aires, en su primera redacción del año 1993, indicaba en su artículo 57 inc. 2 apartado "c" la excepción de prioridad de paso a aquellos vehículos que circulaban por una vía de mayor jerarquía.- Luego a la luz de la reforma realizada a la presente ley por la Ley 13.603, cuya entrada en vigencia opero el 17/01/2007, fue remplazado dicho artículo otorgando prioridad a los vehículos que circulen por una vía de mayor jerarquía, considerando por tales a los que lo hagan por autopistas, semiautopistas, rutas, carreteras y avenidas.- Para posteriormente adherirse a las leyes nacionales Nros. 24.449 y 26.363, en las cuales solo se prevé como vía de mayor jerarquía a las semiautopistas.

Esta situación ha generado en nuestro país, un debate doctrinario sobre la interpretación que el legislador quiso darle a la norma en cuanto si corresponde asignar a las avenidas y calles de doble circulación la calidad de vía de mayor jerarquía.- Surgiendo dos claras posiciones al respecto, los que mantienen una firme convicción de que no es una excepción a la regla establecida por el articulado y los que consideran que debería interpretarse como tal.

Con respecto a la primera postura (restringida), parte de la doctrina apoya la tesis de que la prioridad de paso no se modifica cuando se atraviesa una avenida, ya que no es un supuesto determinado por el articulado de la actual ley 11.430[1].-

Durante la vigencia de la ley 13.893, se establecía la prioridad absoluta de los vehículos que circulaban por la derecha[2], sin perjuicio de que no autorice a quien goza de la misma a llevarse por delante todo lo que encuentra en su camino[3].- Se creaba una presunción *iuris tantum* de responsabilidad, de aquel que circulaba por la izquierda.-[4]

Asimismo, el Dr. Carlos Ribera expone en su publicación LLBA del año 2005, los criterios adoptados por la CSJBA en los autos "Elías, Osvaldo Alberto contra Cherniasky, Anatolio. Daños y perjuicios" (Ac. 69.446) (04/10/2000), en los cuales destaca que la regla no se modifica por la encrucijada con una avenida, que si bien estas pueden ser consideradas vías de mayor tránsito no significa que se traten de vías de mayor jerarquía, no encontrándose en el articulado de la ley 11.430 disposición alguna que asimile a las estas con las excepciones enumeradas en el art. 57 inc. 2 apartado "c".-

La segunda postura (amplia) sostiene en cambio que es necesario analizar el caso concreto teniendo para ello una interpretación menos estricta de la norma.[5]

El viejo Código de Tránsito de la ciudad de Buenos Aires de 1948, establecía que la prioridad de paso de quien transita por la derecha, no operaba ante las avenidas, quienes resultaban privilegiadas. De igual manera opina Mosset Iturraspe (2009) quien sostiene que no hay prioridad cuando se marcha por una vía de mayor jerarquía, los que la atraviesan por una de menor jerarquía, deben ceder el paso, lo cual considera una "excepción razonable y justificada", debiendo desprenderse la notoria importancia de una de las vías.

A partir del fallo "Salinas"[6], la CSJBA modifica su criterio con respecto al carácter absoluto de la prioridad de paso, considerando que esta se pierde al circular por una vía de mayor

jerarquía.- El Juez Ronconi (2005) formulo una serie de interrogantes con relación a la interpretación gramatical de la norma, a la que adhirieron gran parte de los justiciables conformando la mayoría que instalo la nueva doctrina legal.-

El interrogante principal se basó en cuál sería la utilidad de la regla excepcionante cuando se refiere a que la prioridad cesa ante una vía de mayor jerarquía, si luego condiciona la misma a vehículos que circulen por autopistas, semiautopistas, rutas y carreteras. Se debe interpretar que el espíritu de la norma ha de ser la regla y no los supuestos que dependen de ella, y la regla dice que la preferencia cede frente a las vías de mayor jerarquía. (Dossier, 2012).-

Otro de los puntos cruciales contemplados en la mencionada sentencia fue que si bien, no fueron consideradas las avenidas o calles de doble circulación como supuesto de excepción, la realidad indica que estas deben entenderse como tales, puesto que aquel vehículo que goza de prioridad al atravesar la primera mano de este tipo de encrucijada, al llegar a la mitad de la calzada y encontrarse con la otra mano, los vehículos se presentarán por su derecha, obligándolo de esta forma a detenerse para ceder el paso, obstruyendo así la circulación de la primera mano que atravesó, generando una fuente segura de daños y accidentes.-

Luego de este precedente, la CSJBA se ha expedido en distintas causas manteniendo el criterio postura amplia. Reconociendo como supuesto de excepción a las avenidas y calles de doble circulación.-

Entre otros casos que sentaron jurisprudencia podemos citar a: “Rúa, Héctor Antonio c/Buss, Horacio Felipe s/Daños y perjuicios” (AC100905 – 09/09/09); “Lovera Luis Oscar C/ Ferrua Marta Isabel y otro/a S/ Daños Y Perj. por uso automot. (c/les. o muerte) – Expte. Nro. 50.012” (28/06/2011), “Mangieri, Omar Gerardo c/ Capel, Gustavo Francisco y otros s/ Daños y Perjuicios”. (10/08/2008), etc.

Autores como Areán (2006) sostiene que de no reconocerse la prioridad de circulación de quien se desplaza por la avenida, favorecerá a la generación de siniestros, atento que aquel vehículo que detenta la preferencia en el primer tramo, al llegar al segundo deberá detenerse en la mitad de la encrucijada, “constituyendo un verdadero obstáculo” para aquellos que se desplazaban por el sector que le aseguraba la prioridad, corriendo peligro de ser embestido.-

En conclusión, es obvio que el legislador a través de la excepción ha tratado de privilegiar el valor de seguridad y dotar de una norma que ordene el tránsito evitando conflictos futuros (derecha primero que izquierda).- Sin perjuicio de lo anterior, también a receptado excepciones a la misma a efectos de evitar inconvenientes con relación a las vías de mayor jerarquía en donde ceder el paso interrumpiría la fluidez de circulación.-[7]

2. METODOLOGÍA

A continuación se desarrollaran los distintos aspectos que se tomarán en cuenta para el desarrollo de la investigación.

El tipo de estudio que se empleará para el desarrollo de la investigación, será el de tipo *descriptivo*.

Según Deobold B., Van Dalen y William J. Meyer, (2006) *“la investigación descriptiva consiste en llegar a conocer las situaciones, costumbres y actitudes predominantes a través de la descripción exacta de las actividades, objetos, procesos y personas. Su meta no se limita a la recolección de datos, sino a la predicción e identificación de las relaciones que existen entre dos o más variables. Los investigadores no son meros tabuladores, sino que recogen los datos sobre la base de una hipótesis o teoría, exponen y resumen la información de manera cuidadosa y luego analizan minuciosamente los resultados, a fin de extraer generalizaciones significativas que contribuyan al conocimiento.”*.

A través de este tipo se intentará realizar una descripción completa de la problemática elegida, intentando determinar la prioridad de paso en casos en los que exista una vía de mayor jerarquía.

En cuanto a la estrategia metodológica se empleara la investigación cualitativa ya que es el método que utiliza recolección de datos que no son cuantitativos. Explorando y describiendo la realidad tal como se observa, buscando explicar el por qué y cómo se tomó una decisión.

Se tomaran como base, tres fuentes de consulta principales

Se utilizara jurisprudencia en donde se podrán observar las distintas posturas adoptadas por nuestros tribunales. Se analizarán y compararán las distintas Leyes Nacionales y Provinciales vigentes con respecto a la materia y sus antecedentes ya derogados.- Se analizarán distintas fuentes doctrinarias y comentarios a los fallos, en donde se presentarán las divergentes posiciones con respecto a la problemática abarcada.-

Se compararán las distintas fuentes, a efectos de poder determinar cuáles son las implicancias que generan las distintas posturas. Intentando recabar toda aquella información que nos lleve a confirmar o no la hipótesis planteada en el presente trabajo de investigación.

CAPÍTULO I.

PRIORIDAD DE PASO

PRIORIDAD DE PASO

a. CONCEPTO: Prioridad de Paso

Para comenzar a hablar de prioridad de paso, debemos remontarnos a mediados del siglo XX.- Hasta el año 1948 no había sido necesario disponer de una reglamentación que indicará las reglas de la prioridad de paso, ya que por ese entonces el tránsito no era muy fluido. Con el correr de los años y el aumento de los medios de transporte, el legislador tuvo la necesidad de plasmar disposiciones que lo ordenarán de una manera clara.

Es por ello que en la Capital Federal se promulgo la ordenanza Nro. 12.116 del año 1948 dando origen, entre otros, a la *prioridad de paso*, como modo de establecer que vehículo gozaba de prioridad de paso transversal al llegar a una encrucijada.[8]

Podemos definir entonces a la prioridad de paso como el derecho legal que le asiste a un usuario sobre otro en las intersecciones, carriles, pasos peatonales y demás partes de la vía.[9]

Asimismo, Ernesto A. Dassis (2006) define a la misma como: “*la facultad que dispone la ley de tránsito, cuando las "opciones de circulación" de personas y vehículos, por la red vial, se encuentra en controversia; resolviendo legalmente a quien corresponde circular en cada caso.*”

Tanto la legislación actual como sus antecesores, al normar la prioridad de paso receptaron en su articulado que: “*Todo conductor debe ceder siempre el paso en las encrucijadas al que cruza desde su derecha. Esta prioridad del que viene por la derecha es absoluta, y sólo se pierde ante:...*”[10]

Es por ello que se estableció como regla de oro la prioridad de paso de aquellos que circulan por la derecha (derecha primero que izquierda), aunque también se dispusieron distintas excepciones a esta norma, las que se desarrollarán en el próximo capítulo.-

Según el criterio de López Mesa (2005) hay algunas limitaciones a la prioridad. La primera de ellas -de fuente legal- es la existencia de semáforos en funcionamiento, carteles indicadores o advertencia de avenidas o vías principales, ya que el artículo 36 de la ley 24.449 establece que se deberá circular respetando las indicaciones de la autoridad de comprobación o aplicación.

El segundo límite está dado en base a la jurisprudencia, donde los tribunales han establecido que la prioridad solo juega cuando ambos vehículos llegan a la encrucijada simultáneamente.

El tercer límite establecido en función de principios y normas generales, sostiene que debe regirse a tenor del art. 1071 de C.C., respetando los límites impuestos por la buena fe, la moral y las buenas costumbres.

Como último límite -de orden lógico- sostiene que la prioridad no le da a quien la goce ningún *bill* de indemnidad de arrasar con todo lo que encuentra a su paso.

Para establecer la prioridad se consideró que la preferencia debía ser de quienes transitaban por la derecha, dado que los que lo hacían por la izquierda gozan de una mayor visibilidad que los favorece en el momento del cruce. Es un sistema económico y de fácil comprensión para el usuario.[11]

Asimismo opina López Muñoz Goñí quien explica los fundamentos prácticos y las ventajas que implica el establecimiento de la prioridad de paso: “*...se basa, simplemente, en una cuestión de visibilidad; como los vehículos que circulan por la derecha llevan el volante del lado izquierdo, el ángulo de visibilidad es mayor hacia el lado derecho, pues tienen todo el parabrisas para poder divisar el obstáculo, mientras que en el lado izquierdo pueden surgir dificultades por*

el marco de la carrocería. Wollaert ente otros, defiende la prioridad de la derecha sobre las siguientes razones: 1) el punto de vista de la visibilidad teórica y el ángulo de visibilidad es más favorable para la prioridad a la derecha; 2) que el punto de vista de la visibilidad práctica, el ángulo es netamente superior para la visibilidad a la derecha; 3) que el peligro de colisión es mayor en la prioridad a la izquierda; 4) que la prioridad a la izquierda impide a los vehículos que proceden de la derecha, al no ser prioritarios, salir a la calle por donde vienen, y mantiene a los conductores en malas condiciones de visibilidad; 5) que la prioridad a la derecha permite a un vehículo prioritario ganar el centro del cruce, donde su conductor posee una visibilidad total; 6) que al confiar a un vehículo en la calle de donde no puede salir, una fila de vehículos prioritarios de la izquierda obliga al vehículo a bloquear el uso de su propia prioridad frente a otros vehículos subordinados, en una situación equivalente a la que se produce ante un ceda el paso.”[12]

Si bien es cierto que las legislaciones actuales como en sus antecesoras coincidían en que aquellos que transitaban por la izquierda debían al llegar a una intersección reducir sensiblemente su velocidad y ceder el paso a todo vehículo que circulará por su derecha, tenían diferencias en lo que respectaba a las excepciones que se establecieron a esta prioridad, como por ejemplo:

- algunas consideraban que la preferencia se perdía cuando se intentaba transponer una avenida o una vía de mayor jerarquía,
- otras no consideraban esta hipótesis o la acotaban a determinadas vías (semiautopistas, rutas, etc) excluyendo a otras.

Pero todas sostenían que la violación de esta norma creaba para su autor la presunción de responsabilidad.[13]

Areán (2006) en “Juicios por accidentes de tránsito” sostiene que estas diferencias entre los distintos ordenamientos, han dado lugar a divergencias interpretativas tanto en la jurisprudencia como en la doctrina, originando así dos tipos de posturas:

- Tesis restringida
- Tesis amplia.

i. Tesis Restringida

Sostienen que el principio de prioridad de paso es de carácter absoluto y se debe aplicar a ultranza. Solo pierde virtualidad si existe en el lugar señalización en contrario. Creando en contra de quien transitaba por la izquierda la presunción iuris tantum de responsabilidad en el siniestro. Que únicamente se puede desvirtuar demostrando la culpa de quien transitaba por la derecha.[14]

Las ideas principales en la que se basan los que sostienen esta prioridad absoluta según los autores Imaz y Portanko (2009) son las siguientes:

“a) La preferencia de quien accede por la derecha no cede por el arribo anticipado del otro concluyente, ya que si así fuera, la prioridad querida por el legislador, caería en

letra muerta. Resulta harto difícil determinar si ambos conductores arribaron simultáneamente al polígono, salvo que se cuente con sensores en todas las esquinas;
b) todos los conductores deben reducir la velocidad al arribar al cruce, pero el que lo hace por la izquierda debe frenar y ceder el paso, lo que no está condicionado al ingreso simultáneo al cruce de calles;
c) Quien pretende soslayar la regla, debe aportar prueba concluyente en apoyo a su tesis pues se trata nada menos que invalidar la aplicación de una norma positiva que constituye un principio de seguridad en el tránsito y una regla de convivencia;
d) De no seguirse estrictamente esta pauta, el desplazamiento vehicular se tornaría sumamente inseguro, ya que la prioridad no estaría dada por una regla objetiva (sentido de circulación), sino por una regla de juego arbitraria: quien llega primero al punto de colisión y resulta impactado se libera de culpas.”[15]

El Dr. Basombrío sostiene que *“el juez no es experto en tránsito y por lo tanto no está en condiciones ni debe analizar si la prioridad es procedente o no. Fue dispuesta por el legislador y ello supone un análisis sobre el tema que obliga (salvo supuestos excepcionales) a acatarla”[16]*

ii. Tesis Amplia

Propician una interpretación menos estricta, analizando las circunstancias en cada caso, debiendo el juez examinar minuciosamente las condiciones en que se produce el arribo a la encrucijada.

Debe aceptarse que quien viene por la izquierda pueda probar que se ha quebrado el nexo causal entre el hecho y el daño, que ha sido ocasionado por el actuar imprudente o negligente de quien detentaba la prioridad o de un tercero.

Quienes apoyan esta postura consideran que *“respetar la prioridad de paso no puede conducir a una inteligencia omnicomprendensiva, generalizante y puramente mecánica de tal regla.”[17]*

Resumiendo podrían enumerarse ciertos factores que demostrarían que la prioridad debe analizarse según el caso concreto:

a) La rigidez del dispositivo equivale tanto como afirmar que "el conductor de la izquierda siempre tiene la culpa y el de la derecha la razón. Ese dogmático aserto permitiría la culpabilización "a priori" de innumerables situaciones de verdadera inocencia del impreferente, excusando automáticamente cualquier trasgresión del formal privilegiado, sin permitir entrar siquiera a analizar la eficacia causal ni la gravedad de esa irregularidad;

b) La calificación de "absoluta" de la especie preferencial, no puede ser entendida como una concesión al preferente de un virtual beneficio de impunidad (o inmunidad), lo cual podría interpretarse fácilmente por el usuario medio como el equivalente de la célebre licencia para matar o para arrasar con cuanto se encuentre a su paso;

c) La obligación de reducir la velocidad rige tanto para quien se aproxima por la izquierda, como por la derecha;

d) No puede otorgarse un tratamiento igualitario a las distintas hipótesis de cruce de

una intersección de calles, debiendo distinguirse las particularidades de cada caso. Ante las diferentes alternativas del tránsito, las soluciones pueden razonablemente ser distintas, sin encasillar anticipadamente todas ellas en la premisa de la prioridad de paso.”[18]

De igual manera opina López Mesa y somete su decisión a varios motivos que a continuación se transcriben:

“1) La misma norma que declara absoluta a la prioridad de paso, la somete inmediatamente después a un número tal de excepciones que resulta insostenible el carácter atribuido en primer término;

2) Hemos dicho supra que las preferencias o prioridades de paso no constituyen derechos subjetivos, mal podrían ser ellas absolutas, si ni siquiera constituyen un derecho;

3) Además en nuestro concepto, los derechos son relativos y deben ejercerse alineados con la finalidad que tuvo el legislador al concederlos;

4) Aún más relativas todavía son las prioridades de paso, que no pueden ser ejercidas de modo disfuncional o abusivo;

5) Aplicando este concepto general a un caso de tránsito, bien se ha resuelto que la prioridad de paso que asiste a quien circula por la derecha no es absoluta y depende de diversas circunstancias de hecho, no debiendo abusarse de una supuesta preferencia que otorgaría a los conductores aquella posibilidad.”[19]

a. Objetivo principal para el establecimiento

Según López Mesa (2005), el objetivo principal que persigue el establecimiento de las prioridades de paso es que los sujetos del tránsito no se disputen el espacio, realizando un manejo ofensivo, para así lograr ganar terreno a otro conductor.-

Asimismo, la Dra. Areán (2006) sostiene que cumple la función de prevenir eventuales siniestros en los espacios viales compartidos.

En síntesis, podemos afirmar que las prioridades de paso son eficaces a efectos de organizar el tránsito y en caso de que ocurra un eventual conflicto, presumir quien carga con la responsabilidad del mismo, salvo que este pruebe su falta de culpa.[20]

CAPÍTULO II.

EXCEPCIONES A LA PRIORIDAD DE PASO SEGÚN LA LEY NACIONAL NRO. 24.449

EXCEPCIONES A LA PRIORIDAD DE PASO SEGÚN LA LEY NACIONAL NRO. 24.449.-

Conjuntamente con las disposiciones concernientes a la prioridad de paso, el legislador considero necesario establecer distintas excepciones a la misma, ya que en algunos casos era necesario desplazar esta prioridad por cuestiones de sana lógica racional. La gran mayoría de estas excepciones no genera controversia alguna.

Brevemente se detallarán cada una de ellas según la apreciación de Mosset Iturraspe (2009):

a. Señalización específica

La norma se refiere a cualquier tipo de señalización en contrario que se encuentre en la encrucijada, esta puede estar dada, ya sea por señales lumínicas, por un agente que se encuentre dirigiendo el tránsito, por carteles que así lo indiquen, etc.-

b. Vehículos ferroviarios

Con respecto al cruce de vías férreas, teniendo en cuenta que los trenes o convoy circulan por una senda propia, a gran velocidad y siendo estos de un peso considerable, ocasionando que sus sistemas de detención no sean tan ágiles y eficaces, como para que deban detenerse y ceder el paso a quienes se encuentren a su derecha. Es por ello que se estableció que tienen preferencia sobre quienes pretendan el cruce por un paso a nivel, extremando estos últimos su diligencia y precaución.

Siempre y cuando esta circulación férrea sea visible y se encuentre debidamente señalizada.-

c. Vehículos de servicio público de urgencia

Los servicios públicos de urgencia, como ser: la policía, los bomberos y las ambulancias, que se encuentren cumpliendo su misión en estado de emergencia, tiene prioridad de paso sea cual fuere su ubicación, asimismo a esta prioridad se le suma la causa de justificación por la infracción cometida en función de sus deberes. Sin perjuicio de lo anterior, en caso de colisión persiste el deber del estado de reparar el daño ocasionado a la víctima inocente.

d. Vehículos que circulan por semiautopistas

El articulado de la ley en cuestión considera únicamente como excepción a quien intente transponer una semiautopista, la cual es definida como un camino similar a una autopista pero con cruces a nivel.- Este inciso ha generado distintos debates doctrinarios y jurisprudenciales al no considerar algún otro tipo de vía de mayor envergadura de la que circula el que intenta traspasarla, como lo hacían las legislaciones anteriores que consideraban también como excepcionantes a las rutas, avenidas, calles de doble circulación, entre otras.

e. Peatones que cruzan lícitamente

Siempre que los peatones crucen por los lugares destinados a tal efecto, tiene prioridad sobre cualquier automóvil, aunque este avance por la derecha y lleguen juntos a la encrucijada.

f. Circulación por rotondas

El artículo 43 inc. “e” de la misma ley, indica específicamente que quien viene circulando por una rotonda, tiene prioridad de paso sobre quien intenta ingresar a la misma, esto es en función de que no se detenga la marcha sobre estas y así evitar embotellamientos y posibles accidentes.

g. Vehículos que desembocan a una vía pavimentada desde una de tierra

Siempre quien viene por una vía de tierra y desemboca en una pavimentada, sea mejorado, ripio, piedra, etc. debe ceder la prioridad aunque circule por la derecha.-

h. Circulación al costado de la vía férrea

Quien circula al costado de la vía férrea debe ceder el paso independientemente de si viene por la derecha o por la izquierda a todo aquel vehículo que cruza el paso a nivel, el solo hecho de encontrarse con él paso es razón suficiente para extremar precauciones.

i. Vehículo que detiene su marcha o que vaya a realizar una maniobra de giro

Aquel vehículo que se encuentre detenido y quiera retomar su marcha, aunque se encuentre a la derecha, deberá ceder la prioridad, atento su detención cerca del cruce crea para quien viene por la izquierda la confianza en el no cruce. A esto le podemos sumar que el vehículo para comenzar a marchar nuevamente lo hará a una velocidad mínima, inferior a quien ya viene avanzando.

Asimismo, se considera que aquel vehículo que detenta la prioridad, pierde la misma si su intención es realizar alguna maniobra de giro, en este caso deberá detenerse y ceder el paso.

j. Conducción de animales o vehículos de tracción a sangre

Se establece que ni los carros de tracción animal, ni los arros de animales tienen prioridad aunque se desplacen por la derecha, deben siempre ceder el paso y al atravesar una encrucijada hacerlo con extremada atención.

Esta norma se plantea ya que la velocidad en que circulan es sumamente inferior a la de los restantes vehículos. Conservar la prioridad acarrearía una especie de paralización del fluido normal del tránsito.

Conjuntamente con el establecimiento de las excepciones, la ley indica que ante la presencia de más de una de ellas, se tomará como norma un orden de prelación entre ellas.

Es decir, el orden que el legislador le ha dado a cada excepción es el rango o jerarquía que tiene sobre las otras.

Por último también se ha considerado la prioridad con respecto a la circulación en

cuestas, donde solo existe una mano y no es posible que los vehículos se desplacen en ambas direcciones en forma conjunta. Es por ello que se ha determinado que el que asciende tiene prioridad por sobre quien viene cuesta abajo. En caso de que sea necesaria que uno de los dos vehículos deba retroceder para dejarle paso al otro, siempre deberá hacerlo quien viene descendiendo.

CAPÍTULO III.

VÍAS DE MAYOR JERARQUÍA

VÍAS DE MAYOR JERARQUÍA

a. Concepto

Para adentrarnos en el tema de vías de mayor jerarquía, es necesario poder brindar una definición de la misma.

Hay diversas interpretaciones sobre cuáles son los tipos de vías que pueden considerarse de mayor jerarquía; hay posturas que sostienen que para ello la importancia de la calle debe radicar en su ancho y otras que no tiene que ver con su tamaño, sino con el caudal de tránsito que circula por ellas.[21]

Siguiendo la postura del Dr. Negri (2010) en su voto en autos “Jadech R. c/ Laius M. y o/s s/ Daños y Perjuicios”, podemos definir a este tipo de vías como aquellas que no solo se circunscriben a la cantidad de manos con las que pueda o no contar, sino que su jerarquía dependerá de su importancia y caudal de tránsito entre otras circunstancias.

b. Tipos principales

i. Autopistas

Tanto la Ley Nacional de Tránsito como la Ley Provincial (BA) consideran a la autopista como una vía pavimentada multicarril, que no posee cruces a nivel, que cuenta con calzadas separadas físicamente y con limitaciones de ingreso directo desde predios frentistas lindantes.

Según la definición que se puede extraer de la enciclopedia digital Wikipedia, la autopista es: *“una vía de circulación de automóviles y vehículos terrestres de carga; es rápida, segura, admite un volumen de tráfico considerable, y se diferencia de una carretera en que la autopista dispone de doble carril para cada sentido con calzadas separadas... Dentro de los tipos de carreteras representan las vías que más tráfico rodado pueden soportar y en las que éste alcanza mayores velocidades por lo que representan los ejes principales de la red viaria de un país desarrollado.”*

Asimismo, informa que para calificar como autopista debe reunir determinadas características, como ser:

- Poseer dos bandas de circulación con al menos dos carriles por cada una, separadas entre sí ya sea por una franja ancha de terreno o por vallas de protección.
- Una banquina en cada una de estas bandas, que permita la detención de los vehículos en caso de emergencia sin entorpecer el tránsito.
- Sus curvas deben ser poco pronunciadas y así evitar que los vehículos deban aminorar su marcha.
- No poseen cruces a nivel, lo cual favorece a la fluidez de la circulación. Todos los pasos son superiores o inferiores.
- Las entradas y salidas se realizan por carriles, que se encuentran normalmente del lado derecho, los cuales permiten la aceleración o desaceleración necesaria para retomar la vía que corresponda.



ii. Semiautopistas

La definición que nos presenta el artículo 5 de la Ley 24.449, es bastante escueta y refiere a las mismas como similares a la autopista, con la salvedad de que están poseen cruces a nivel, ya sea de otra calle o del ferrocarril.

La ley de la Provincia de Buenos Aires, amplía este concepto, agregando que posee calzadas para ambas manos, las que se encuentran separadas, impidiendo el paso de una mano a la otra.



iii. Rutas

La ley Nacional no las define específicamente, no así la Ley 11.430 que las indica como una vía pública que puede ser pavimentada o no, cuyo trayecto comunica a los pueblos, localidades y ciudades, desplazándose tanto por zonas urbanas, suburbanas o rurales. Puede tener uno o más carriles por mano, con o sin cruces a nivel y sin límite de acceso directo desde los predios frentistas lindantes.



iv. Avenidas y calles de doble circulación

La ley de la provincia de Buenos Aires define a las avenidas como: *“la vía pública de una zona urbana de más de un carril por mano”*.

A efectos de lograr una descripción más completa de la misma se transcribe la definición del diccionario digital “Definición abc”: *“El término avenida es aquel que se utiliza comúnmente para designar a un tipo de vía de transporte que se emplaza en las ciudades pero que suele ser más ancho o amplio que el resto de las calles que surcan una ciudad. La avenida por lo general cuenta con límites de velocidad más altos que los de una calle y puede representar en muchos casos un importante paseo no sólo para automovilistas sino también para peatones debido al importante caudal de movimiento que genera en sus alrededores.*

...Las avenidas son un elemento de gran importancia en el emplazamiento urbano ya que son las que permiten un mayor caudal de automóviles y vehículos, favoreciendo incluso la circulación de cierto tipo de vehículos pesados como por ejemplo colectivos, buses, camiones o micros que por lo general no pueden circular tan fácilmente por las calles normales.

Las avenidas tienden a estar comunicadas entre sí o a estar comunicadas con sectores importantes de cada ciudad a fin de favorecer de mayor manera la circulación de los transportes tanto públicos como privados. El posible cierre de avenidas por diferentes causas tales como refacciones o protestas de cualquier tipo inmediatamente significan profundas alteraciones al tránsito.”[22]

El artículo 7° de la Ley Nro. 3824 de Misiones, define a las avenidas como una vía de circulación urbana cuya calzada tiene un ancho mayor a dos carriles, velocidad diferenciada y prioridad respecto de las calles transversales.-[23]

Finalizando ya con la definición de avenida podemos agregar que estas son una vía urbana, de circulación rápida, que puede tener uno o dos sentidos de circulación, no siendo necesario una división física entre cada mano.-[24]



c. Velocidades permitidas según el tipo de vía por la cual se desplace el vehículo

En la legislación nacional actual el artículo 51 establece los límites máximos y mínimos de velocidades según el tipo de vía por el que se transita, distinguiendo a su vez el tipo de zona y de vehículo.

Es de esta forma que fija para las velocidades máximas en:

- Zonas urbanas:

- o Calles: cuarenta (40) km/h;
- o Avenidas: sesenta (60) km/h;
- o Vías con semaforización coordinada (Solo motocicletas y automóviles): La que establezca la coordinación de los semáforos

- Zona Rural:

- o Para motos y autos: Ciento diez (10) km/h;
- o Para ómnibus y casa rodante motorizada: Noventa (90) km/h;
- o Para camiones, automotores con casa rodante acoplada y transporte de sustancias peligrosas: Ochenta (80) km/h;

- En semiautopistas:

- o Para motocicletas y automóviles: Ciento veinte (120) km/h;
- o Para los restantes vehículos los mismos establecidos para la zona rural

- En autopistas:

- o Para motocicletas y automóviles: Ciento treinta (130) km/h;
- o Para ómnibus y casa rodante motorizada: Cien (100) km/h
- o Para camiones, automotores con casa rodante acoplada y transporte de sustancias peligrosas: Ochenta (80) km/h;

Con respecto a la velocidad mínima el artículo 52 de la misma ley, norma que deberán respetarse como límites tanto en zona urbana como en autopistas, la mitad del máximo fijado para cada tipo de vía, es decir:

- Zonas urbanas:

- o Calles: veinte (20) km/h;
- o Avenidas: treinta (30) km/h;
- o Vías con semaforización coordinada (Solo motocicletas y automóviles): La mitad de la que establezca la coordinación de los semáforos

- En autopistas:

- o Para motocicletas y automóviles: Sesenta y cinco (65) km/h;
- o Para ómnibus y casa rodante motorizada: Cincuenta (50) km/h
- o Para camiones, automotores con casa rodante acoplada y transporte de sustancias peligrosas: Cuarenta (40) km/h;

Para los restantes tipos de vías, establece como velocidades mínimas la siguiente:

- En caminos o semiautopistas:

- o Cuarenta (40) km/h, salvo los vehículos que deban portar permiso y las maquinarias especiales

CAPÍTULO IV.

ANTECEDENTES LEGISLATIVOS

ANTECEDENTES LEGISLATIVOS

a. Código de tránsito de la Ciudad de Buenos Aires de 1948

En el año 1948 se promulga en Capital Federal la ordenanza Nro. 12.116, que tenía por objeto regular el tránsito, de esta forma modifica un primer decreto no muy utilizado del año 1945.

En esta ordenanza se estableció que la prioridad de paso era para quien circulaba por la derecha, exceptuando a quienes transitaban por avenidas, ya que se interpretaban como vías de tránsito más rápido.-[25]

La Dra. Areán (2006) agrega que la razón de tal excepción se justificaba por la gran cantidad de avenidas de tránsito veloz y en muchos casos de doble circulación.

Esta preferencia de paso, conjuntamente con la excepción de las avenidas fue ratificada por la ordenanza Nro. 34.173 “Normas fundamentales para la reglamentación del tránsito”.-[26]

b. Ley Nacional de Tránsito Nro. 13893

Posteriormente en el año 1949 se promulga la primera Ley de aplicación nacional, que fue basada en el concepto europeo de postguerra, en la cual se disponía la prioridad de paso absoluta para quien transitaba por la derecha, indistintamente si la encrucijada era con una calle o una avenida (Siempre por la derecha, sea calle o avenida).[27]

Esta ley modificó el criterio que se había tomado por el Código de 1948, en donde se exceptuaba a las avenidas de esta prioridad

c. Ley Provincial de Tránsito Nro. 5800

Manteniendo la postura de la ley anterior, en el año 1954 se promulgó el Código de Tránsito de la Provincia de Buenos Aires (Ley Nro. 5.800). En donde su artículo 71 regula lo procedente a la prioridad de paso de peatones y vehículos, específicamente en su inciso 2 establece: *“El conductor que llegue a una bocacalle o encrucijada debe en todos los casos reducir sensiblemente la velocidad y tiene la obligación de ceder espontáneamente el paso a todo vehículo que se presente por una vía pública situada a su derecha. En las zonas urbanas esta regla se aplica tanto en las calles como en las avenidas. ...La violación de estas disposiciones constituye una contravención grave contra la seguridad del tránsito y crea para su autor, en caso de accidente, la responsabilidad inherente a los daños que éste ocasione.”*[28]

Sin perjuicio de las modificaciones dispuestas por la Ley 13.893 y 5.800, en la capital siguieron aplicando por muchos años el criterio adoptado por la reglamentación de 1948 (Derecha, excepto en avenidas).-

d. Ley de Tránsito Nro. 11.430 de la Provincia de Buenos Aires

Posteriormente y luego de que el concepto sobre la prioridad de paso transversal fuera evolucionando en Europa, donde se estableció el principio de la vía de mayor jerarquía, considerando que la misma no tenía que ver con el ancho de la calzada, sino con el caudal de

tránsito que esta poseyera.[29] Se promulgó la Ley Nro. 11.430 de la Provincia de Buenos Aires. Donde regula en su artículo 57 inciso 2 lo siguiente: “...*El conductor que llegue a una bocacalle o encrucijada debe en toda circunstancia ceder el paso al vehículo que circula desde su derecha hacia su izquierda, por una vía pública transversal. Esta prioridad es absoluta y solo se pierde cuando: ...c) circulen vehículos por una vía de mayor jerarquía: autopistas, semiautopistas, rutas y carreteras. Antes de ingresar o cruzarla se debe detener la marcha....*”[30]

Esta ley entró en vigencia el día 29/12/1993 y en el 2007, fue reformado este inciso por la ley 13.604, en el que reza: “*El conductor que llegue a una bocacalle o encrucijada debe en toda circunstancia ceder el paso al vehículo que circula desde su derecha hacia su izquierda, por una vía pública transversal. Esta prioridad es absoluta y sólo se pierde cuando: c) Circulen vehículos por una vía de mayor jerarquía: autopistas, semiautopistas, rutas, carreteras y avenidas. Antes de ingresar o cruzarla se debe siempre detener la marcha.*” (El subrayado me pertenece). Incorporándose de esta forma a las avenidas como una excepción más a la prioridad de paso transversal.

e. Decreto 40/07

A comienzos el año 2007 se declara la emergencia de circulación vial y el 8 de febrero de este año entra en vigor el Decreto 40/07, en el cual se establece en su artículo 70 inciso “c” que la prioridad de paso cede cuando circulen vehículos por una vía de mayor jerarquía: Autopistas, semiautopistas, rutas, carreteras y avenidas, debiendo antes de ingresar o cruzarla detener la marcha. Reafirmando una vez más la postura adoptada por la Ley 13.604.-

f. Ley 13.927

A comienzos del 2009, la Provincia de Buenos Aires se adhiere a la Ley Nacional de Tránsito Nro. 24.449 y sus modificaciones de la Ley 26.363. Por consiguiente y teniendo en cuenta el artículo 41 de la Ley Nacional, que solo incorpora como excepción a la prioridad a aquellos vehículos que transiten por una semiautopista, se estaría modificando el criterio utilizado hasta el momento por la Provincia de Buenos Aires.

Sin embargo, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires continua rigiéndose por la Ley 2148 que aplica el artículo 6.7.2 que dice: “*Sin Perjuicio de los establecido en el artículo 6.7.1, los conductores deben ceder el paso: a) En encrucijadas sin semáforo de arterias de distinta jerarquía, a los vehículos que circulan por la arteria de más importancia, siendo el orden de prevalencia el siguiente: **avenida, calle, pasaje.**- b) En encrucijadas sin semáforo de arterias de igual jerarquía, a aquellos que cruzan desde su derecha, excepto: Señalización específica en contrario; se circule por el costado de vías férreas, respecto del que sale del paso a nivel, la regla especial para rotondas; si el que cruza desde la derecha detuvo su marcha si el que viene de la derecha no desea cruzar, sino girar para ingresar a la arteria. Si se dan juntas varias excepciones, la prioridad es según el orden de este inciso.*”

g. Ley Nacional de Tránsito Nro. 24.449

Esta ley se encuentra en plena vigencia en nuestro país y ha sido receptada por la mayoría de las provincias. Sin perjuicio de ello, en los tribunales se continúa debatiendo lo que respecta a las excepciones a la prioridad de paso cuando se intenta trasponer una vía de mayor jerarquía.

A juzgar por la letra de la presente ley, solo debería interpretarse que la prioridad cede solo al atravesar una semiautopista y no debería generar debate alguno, pero la práctica hace que sea necesario evaluar cada caso en concreto.

Así pues el 6 de febrero de 1995 se promulgo la Ley Nacional, la que posteriormente fue modificada por la Ley 26.363 en el año 2008

h. Otras leyes provinciales

Si bien, como ya se anticipará, la mayoría de las provincias han adherido a la Ley Nacional. Se detallarán brevemente los códigos utilizados por otras provincias anteriores a la Ley 24.449.

En la provincia de Córdoba se aplicaba la ley 8560, que receptaba en su artículo 52 (Normas Generales de Prioridad): *“1.- En las intersecciones, la prioridad de paso se verifica siempre ateniéndose a la señalización que la regule. 2.- En defecto de señal que regule la prioridad de paso, el conductor está obligado a cederle el Paso a los vehículos que se aproximen por su derecha, salvo en los siguientes supuestos: a) Tienen derecho de prioridad de paso los vehículos que circulen por una vía pavimentada frente a los procedentes de otra sin pavimentar; b) Los vehículos que circulen por rieles tienen derecho de prioridad de paso sobre los demás usuarios; c) En las rotondas, los que se hallen dentro de la vía circular tienen prioridad de paso sobre los que pretenden acceder a aquéllas. Los que salen de las rotondas deben hacerlo desde el carril exterior. La circulación debe realizarse dentro de los carriles de las mismas, y el cambio de carril y salida de la rotonda debe efectuarse según lo establecido en el Artículo 76 de La “Ley Provincial De Tránsito 8.560, Texto Ordenado 2004. (Sustitución introducida por el Artículo 11° de la Ley 9688); d) Cuando se circule al costado de vías férreas, respecto del que sale del paso a nivel.- 3.- En vías de doble sentido de circulación, cuando se vaya a girar hacia la izquierda para ingresar a otra vía o propiedad, tiene prioridad el que circula en sentido opuesto. (Sustitución introducida por el Artículo 11° de la Ley 9688)”*. Se puede apreciar que está legislación no contemplaba el caso de atravesar vías de distintas jerarquías.-

En la legislación vigente en la Provincia de Mendoza – ya que está no se ha adherido a la Ley Nacional – Ley Nro. 6082 en el Capítulo II, el artículo 50 dice: *“...b) El conductor que llegue a una bocacalle o encrucijada debe, en todos los casos, ceder el paso a todo vehículo que se presente por una vía pública situada a su derecha. Esta prioridad es absoluta y solo se pierde ante: 1. La señalización específica en contrario; 2. Los vehículos ferroviarios; 3. Los del servicio público de urgencia en cumplimiento de una emergencia; 4. Los que circulan por una vía de mayor jerarquía. Antes de ingresar o cruzar dicha vía debe siempre detenerse la marcha. La jerarquización queda sujeta a la reglamentación de la presente ley; 5. Los peatones que cruzan lícitamente por la senda peatonal o por zona peligrosa habilitada como tal; 6. Las reglas especiales para rotonda; 7. Cualquier circunstancia cuando: a) se desemboque de una vía de tierra a una pavimentada; b) se haya detenido la marcha o se vaya a girar; c) se conduzcan animales o*

vehículos de tracción a sangre; c) Las mismas disposiciones del inciso b) se aplican en las zonas rurales para establecer la prioridad de paso en las rutas. La regla solo sufre excepción cuando una ruta es de mayor importancia que otra, en cuyo caso, la prioridad pertenece al vehículo que transite por la ruta o camino principal. En las zonas rurales los peatones, ciclistas y jinetes deben ceder el paso a los demás vehículos, a menos que atraviesen por zonas especialmente señaladas, en cuyo caso la prioridad les pertenece a ellos de acuerdo con las disposiciones del inciso a). Si se dan varias excepciones, se debe respetar el orden de prioridades establecido precedentemente. Para cualquier otra maniobra goza de prioridad quien conserva su derecha. En las cuestas estrechas debe retroceder el que desciende, salvo que lleve acoplado.” (El subrayado me pertenece). En este caso podemos observar que se consideran las vías de mayor envergadura uno de los causales de excepción a la regla.

Por último podemos nombrar entre las legislaciones provinciales a la perteneciente a la Provincia de Santa Fe que mediante la Ordenanza 10.017 – Reglamento General de Transito - establece en su articulado que la prioridad de paso cede ante los vehículos que circulan por una vía de mayor jerarquía. Que deberán antes de ingresar o cruzarla detener su marcha. Jerarquizando a las vías de mayor a menor importancia, en el siguiente orden:

- autopista,
- semiautopista,
- calle de doble mano,
- calle de mano única. [31]

CAPÍTULO V.

POSICIONES DOCTRINARIAS Y JURISPRUDENCIALES

POSICIONES DOCTRINARIAS Y JURISPRUDENCIALES

a) Posiciones que establecen que la prioridad de paso es absoluta.

o Doctrina

Héctor Conde y Roberto Suares (1997) son dos autores que sostienen que la prioridad de paso transversal es absoluta y esta rige tanto en avenidas como en calles.

De similar manera se expresa Carlos Ribera (2005) quien considera que la prioridad otorgada a quien viene desplazándose por la derecha no se modifica aunque lo que intente trasponer sea una avenida.

o Jurisprudencia

Inicialmente, antes de la entrada en vigencia de la ley 11.430 y sus posteriores modificaciones, se sostenía el criterio de que se debía respetar a ultranza la prioridad de paso de aquellos vehículos que circulaban por la derecha sin entrar en detalle del caso concreto, se inclinaban por la taxatividad de la enumeración del articulado, por ende se presumía responsable del siniestro a aquel automotor que se desplazaba por la izquierda.

A continuación se citarán algunos fallos trascendentales que mantenían la postura de aplicación –derecha antes que izquierda.-

“En cuanto a la alegación de que, circulando por una avenida, no debía detenerse para dar paso a otro vehículo es –genéricamente- inadmisibile ya que, como se sabe, la ley 13.893 no hace ninguna excepción al principio de prioridad del vehículo que aparece por la derecha en las zonas urbanas, aplicándose la regla tanto en las calles como avenidas y, a posteriori, en las calles principales y secundarias de manera que, cualquiera prioridad en el cruce de bocacalles basada en la diversa naturaleza de las arterias de circulación, resulta reñida con las disposiciones reguladores del tránsito tanto en el ámbito nacional, como provincial o municipal.”
La plata, Junio 24-80, C. Segunda Civil y Com.; Sala II. Bianchi J. c/ Schatz, G.

“Las prioridades en el tránsito no resultan de la mayor o menor importancia de las arterias, salvo disposición expresa de la ley u ordenanza, cuando, por ejemplo, lo hacen en relación a avenidas respecto de las que no lo son, o cuando distinguen rutas principales de las que no lo son. No es el calificativo de importante o de poseer mayor caudal de tránsito, o el de soportar el paso de líneas de transporte colectivo lo que determina tales preferencias. A lo sumo, tales características podrán poseer relevancia en el momento de considerar el comportamiento de los conductores en cuanto a que la prudencia, o lo que es lo mismo la falta de ella o la culpa, han de juzgarse atendiendo a las circunstancias de personas, tiempo y lugar (art. 515. Cód. Civil). Pero no son tales características en abstracto las trascendentes, sino las circunstancias del caso

concreto.”

C.N. Especial Civil y Com.; Sala II. Spinella de Areal, Marta H. c/ La Bianca, Héctor C. s/ Ds. Y Ps. (11/2/85).

“La ley 13.893 no marca la diferencia entre calles y avenidas –art.48- en lo que atañe a prioridad de paso de los vehículos. Esta norma que adopta el Reglamento General de Tránsito para los caminos y calles de la República faculta a las autoridades locales a dictar disposiciones reglamentarias acordes con los conceptos y espíritu de la ley, las cuales sólo serán obligatorias cuando se hallen “clara y visiblemente anunciadas en el lugar donde deben ser cumplidas” (art. 9). Para que los vehículos que circulan por avenidas, en la Capital Federal tengan prioridad de paso, ésta debe estar anunciada en forma clara y visible en la vía pública.”

C.N. Especial Civil y Comercial, Sala V. 25/2/86; Banco de la Nación Argentina c/ Rodríguez, Tomás y otros.

Luego de la entrada en vigor de la ley 11.430, pero antes de su modificación por la ley 13.604 que incorporaba a las avenidas como una excepción más a la prioridad de paso, la jurisprudencia se apoyaba en que este tipo de vía no debía considerarse como una excepción a la prioridad.

“Para así decidir, consideró que resultaba aplicable al caso, de un lado, el artículo 1113 del Código Civil por ser los daños consecuencia de una intervención de dos cosas riesgosas; y de otro, la Ley de Tránsito Provincial 11.430 que en su artículo 57, punto 2, otorga prioridad de paso al vehículo que circula por la derecha, puntualizando que el mencionado texto legal no modifica dicha preferencia cuando se trata del cruce de una avenida desde una calle.”

CSJN, 23-9-2003, Moroni Daniel A c/ Quinteros, Enio, D. J. 2004-1-489; I.I. 2004-B-354

“No existe ninguna norma del Código de tránsito que permita o autorice la asimilación o incorporación de las avenidas (art. 10, ley 11.430) entre las distintas vías mencionadas en el art. 57 de la ley citada, ni mucho menos la alteración de la preferencia de paso a favor de quien transita por una avenida, respecto del que lo hace por una calle.”

SCBA, 17/11/99, Todoroff, Tomás Miguel c/ Neuman, Elena Teresa y otro s/ Ds. y Ps.

“La prioridad por circular por la derecha es una regla que juega tanto en las calles como en las avenidas (art. 71, inc. 2º, Ley 5800), cediendo sólo frente al cruce con autopistas, semiautopistas, rutas y carreteras (art. 57, inc. 2º,c, ley 11.430)”

Cám. 1º Civil y Comercial. La Plata, Sala II, 6/4/95 “Canu, Daniela c/ Vergianelli, Yolanda s/ Ds. y Ps”.

“La regla de prioridad de paso de quien circula por la derecha se aplica en las zonas urbanas tanto en las calles como en las avenidas, sin que la norma legal establezca excepción alguna en el supuesto que quien circula por la izquierda lo haga por una arteria de doble mano, de allí que el demandado no puede en modo alguno alegar prioridad de paso por tal circunstancia, ya que, si debía detenerse obstruyendo una de las manos de la calle o avenida por la que circulaba para dar paso a quien aparecía por su derecha, debió tomar las precauciones del caso y evitar que ello acaeciera, absteniéndose de iniciar el cruce.”

Cám. 2º Civ. y Com. La Plata, Sala III, 11/10/94, “Carattoni, Pedro Angel c/ Lorenzi, Ricardo Domingo s/ Daños y Perjuicios”

“La prioridad de paso por derecha, en el caso de que corresponda hacer jugar la misma, es al margen de que se trate o no de avenida, pues no es categorización priorizante esta última que haga jugar el Código de Tránsito, cuerpo legal que sólo se relaciona con otras vías de mayor jerarquía como lo son autopistas, semiautopistas, rutas y carreteras (art. 57, inc. 2, ap. c, ley 11.430)”

Cám. 1º Civ. y Com. La Plata, Sala II, 10/07/97, “Sansalone, Nicolás c/ Gianico Daniel s/ Daños y Perjuicios.

“De las condiciones objetivas del hecho surge que a la reconviniente le asistía la prioridad de paso que contempla el art. 57, inc. 2, de la ley 11.430, preferencia que no se desvanece por el argumento actor de que circulaba por una avenida, toda vez que la prioridad que sienta la norma es absoluta y sólo se pierde cuando: “inc. 3º ...circulen vehículos por una vía de mayor jerarquía: autopistas, semiautopistas, rutas y carreteras”, no incluyéndose la enunciada dentro de la excepción legal (art. Nombrado, Ley de Tránsito).”

Cám. Apel. Civ. y Com. Quilmes, Sala I, 10/4/97, “Bogado, Silvia c/ Pérez Petit, Walter y otro s/ Ds. y Ps.”

“La preferencia de paso del conductor que va por la derecha no se desvanece por las consideraciones vertidas en el decisorio, circulación por avenidas o vías rápidas en el ejido urbano, toda vez que la prioridad que sienta la norma es absoluta – se reitera- y sólo se pierde cuando “inc. 3º ... circulen vehículos por una vía de mayor jerarquía: autopistas, semiautopistas, rutas y carreteras”, no incluyéndose las enunciadas dentro de la excepción legal.”

Cám. Apel. Civ. y Com. Quilmes, Sala I, 18/11/99, “López, Angel y otro c/ Línea 505 Transporte Rafael Calzada s/ Daños y Perjuicios.

“La ley 11.430 establece que la prioridad de paso para quien avanza desde la derecha es absoluta (art. 57. Inc.2º), con excepción de lo dispuesto en el pto. c) para los vehículos que circulen por una “vía de mayor jerarquía”. Pero añade que debe entenderse por tal a: autopistas, semiautopistas, rutas y carreteras (casos en que, antes de ingresar o cruzar, se debe siempre detener la marcha), y no comprende en la excepción a las avenidas. El art. 10 de la ley define cada una de las vías en cuestión –sin omitir a las avenidas-, de lo que fluye que fue intención del legislador no incluir a la “avenida” entre las excepciones a la prioridad de paso según la taxativa regla en estudio. No demostrando que, más allá de ser la calle colectoras una vía pública de doble mano, participe de las circunstancias definidoras de los conceptos “autopista”, “semiautopista”, “ruta” o “carretera”, la indicada exclusión no puede serle aplicable.”

Cám. Apel. Civ. y Com. San Isidro, Sala II, 27/8/02, “Luna, Orlando c/ Microómnibus Norte SA s/ Daños y Perjuicios.”

“En una encrucijada el principio de prioridad de paso del vehículo que se presenta por la derecha es una regla de oro cuya observancia está comprometida la comunidad toda, importando que para quien no goza de ella una presunción de culpabilidad en su contra, que sólo podrá ser desvirtuada mediante la aportación de prueba fehaciente de que quien lo hacía por la derecha se conducía de manera abusiva y temeraria, No queda configurada como excepción a dicha regla que el vehículo que se presenta desde la izquierda circule por una calle con doble sentido de circulación, ya que no puede esa circunstancia asimilarse al concepto de semiautopista o vía multicarril referidas en el Código de Tránsito provincial.”

Cám. Apel. Civ. y Com. 5º Nom. Córdoba, 2/12/03 “Fabra Norma E. c/ Daniel García y otro s/ Daños y

Perjuicios”

Dentro de la jurisprudencia de los tribunales bonaerenses también podemos citar al fallo “Basconsellos c/ Carballo s/ Daños y Perjuicios”, en donde el Dr. Lázari (voto minoritario) de la Corte Suprema de Buenos Aires sostuvo que el vehículo del demandado no tenía prioridad de paso por circular por una avenida, ya que considera que si bien estas son arterias de gran circulación, esto no significa que pueda asimilarlas a una vía de mayor jerarquía, ya que del articulado de la ley 11.430 se desprende la “*taxatividad y excepcional numeración (numerus clausus) de las arterias donde se pierde la prioridad de paso, no estando consideradas entre ellas las avenidas*”[32]

Con respecto a la pérdida de la preferencia luego de traspasar el primer tramo de la avenida o calle de doble circulación, los justiciables entendían que estos vehículos (en principio preferentes), debían ser avistados por la segunda calzada que circula en sentido contrario, y a efectos de evitar entorpecimientos, estos últimos, debían permitir su paso pese a poseer prioridad por encontrarse a su derecha.

“Debe afirmarse en el terreno de lo no probado, pero de lo presumible que quien inicia el cruce de una avenida de doble mano habiendo logrado traspasar completamente toda una mitad de ésta e iniciado el cruce de la restante, debe ser avistado con anterioridad por quien circula por dicha avenida y más aún, debe permitírsele terminar de efectuar el cruce por obvios motivos que los reglamentos y las reglas del buen conducir dictaminan.”

Buenos Aires. Marzo 30-79, C.N. Especial Civil y Com; Sala IV. Goldstein, Calos L. c/ Rapicavoli, Liliana y otros.

“Si la víctima había traspuesto la mitad de una calle de dos manos y había pasado el eje de la calzada con su parte delantera, el embistente debía cederle el paso porque si no obligaría a los vehículos que vienen cruzando a detenerse sobre la línea divisoria de ambas manos, lo que resulta ilógico si se tiene en cuenta el entorpecimiento que provocarían a los que circulan por la mitad que ya han traspuesto.”

Buenos Aires. Octubre 24-78, C.N. Especial Civil y Com; Sala VI. Rotgar c/ Cavaso.

“Si un rodado ha atravesado ya la mitad de una avenida y ha llegado al eje de la calzada, los que transitan por la otra mitad deben cederle el paso, ya que si quienes la cruzan debieran detener su marcha sobre esa línea, se produciría un entorpecimiento del tránsito de los vehículos que circulan en sentido contrario por la mitad que ya han traspuesto aquéllos en virtud de la prioridad de paso que en tal ocasión pertenece a quienes circulan por la transversal de la avenida.”

C.N. Especial Civil y Com.; Sala I. Barral de Pozzi, Amelia c/ Nejmis, Osvaldo Juan y otros s/ Ds. Y Ps. (15-5-87)

b) Posiciones que sostienen que la prioridad de paso cede ante vías de mayor jerarquía

o Doctrina

Mosset Iturraspe (2009) apoya la hipótesis de que no debe haber prioridad cuando se marcha por una vía de mayor jerarquía, quienes transiten por una de menor jerarquía aunque lo hagan por la derecha deberán ceder el paso. Este autor sostiene que es una “*excepción razonable y plenamente justificada*”.

Carlos Parrellada, prestigioso autor mendocino, sostiene que debería considerarse como una excepción más a la prioridad (derecha antes que izquierda) a las vías de mayor jerarquía, este autor manifiesta que: *“La fluidez del tránsito es un valor. Aunque muchas veces se ignore su importancia, se apoya en que cuando el tránsito es fluido se ahorra tiempo en los traslados, se producen menos detenciones de los vehículos –y consecuentemente, menos contaminación al evitarse la primera velocidad del automotor, que eleva la emanación de gases– y se producen menos accidentes. Precisamente en ese valor –fluidez– es que el Legislador ha sentado la regla de la prioridad de quien viene por la calle ‘de mayor jerarquía’ como una excepción a la regla de “derecha antes que izquierda”, que es una de las más internalizadas por la población, a pesar a su habitual falta de respeto.- ...Otra pauta objetiva es el carácter de avenida de la vía, pues confluye la presencia del valor de fluidez del tránsito. En efecto, la avenida debe ser siempre considerada calle de mayor jerarquía, pues allí la regla (derecha antes que izquierda) obstaculiza la fluidez del tránsito. En efecto desde cualquier costado que un vehículo se disponga a cruzar una avenida –que tiene doble carril de circulación- desde una calle de mano única tendría la prioridad sobre el primer carril y no ostentaría prioridad sobre el segundo, de modo que debería detenerse para conferir el paso a quien aparece a la derecha, interponiendo su automotor a la circulación del primer carril. Esto obviamente atenta la fluidez y potencia las posibilidades de ocurrencia de accidentes. Cuando ambas calles tiene doble sentido es prácticamente imprescindible que la autoridad de aplicación señale cuál reviste el carácter de principal, salvo los supuestos en que sea patente, manifiesta y notoria la mayor importancia de una de ellas, por algunas circunstancias objetivas que revelan por sí tal carácter.-...La regla de prioridad de la calle principal es una regla valiosa en orden a la fluidez del tránsito. El carácter de mayor jerarquía de una vía debe ser certero, y la omisión de la autoridad, atenta gravemente contra esa certeza.”*[33]

En “Juicio por accidentes de Tránsito” la Dra. Aréan manifiesta que para asegurar y organizar el cruce de vías de distinta jerarquía, las reglas de derecha-izquierda son peligrosas e insuficientes, ya que el conductor que circula por la derecha podría ingresar a la mayor arteria sin precaución, sometiéndose de este modo a un seguro riesgo de colisión. Sostiene que sería necesario alguna señalización o norma que indique la prelación del tránsito de las principales vías sobre las secundarias, opinando que en honor a la economía debería estipularse normativamente.-

También la autora reconoce que el no establecer prioridad de paso a las avenidas (en el caso de las de doble mano) dotaría a quienes las atraviesan la preferencia sobre el primer tramo que cruce, pero al llegar a la segunda mano perderían esta prioridad, debiendo detenerse y así entorpecer el flujo de circulación de la mano ya traspuesta, generando un verdadero obstáculo, posible fuente de colisiones por los conductores que se desplazaban por ella.

Tabasso (2001) en su publicación en La Ley sostiene que la prioridad de paso de

quien circula por una avenida debe ser tenida en cuenta no tanto por el ancho de la vía y/o su doble mano, sino por la densidad del tránsito en relación con la calle que la cruza. Ya que quien circula por una vía más transitada y amplia lo hace generalmente a una velocidad mayor, ergo los siniestros que en ella ocurran serán de mayores magnitudes. Ante la ausencia de señales que indiquen la jerarquía de la vía, será necesario una regla coactiva que establezca esta preferencia y será tarea del estado la obligación de que el usuario se internalice de la misma.

o Jurisprudencia

Luego del fallo “Salinas” la Corte Suprema de Buenos Aires, modificó el criterio que mayormente venía adoptando, por el de considerar a las avenidas como una vía de mayor jerarquía.

El Dr. Roncoroni utilizó argumentos muy sólidos, logrando de este modo instalar una novedosa doctrina, otorgando a las avenidas la importancia de una vía de mayor jerarquía y por ende prioridad sobre vías menores.-

Siendo el voto de Roncoroni (2005) un puntapié inicial que favoreció al cambio de la postura que mantenía hasta ese momento la Corte Suprema, creo que es de gran importancia interiorizarse sobre los fundamentos de su voto y es por ello que a continuación se transcribe: *“...los votos de los prestigiosos colegas que me preceden, propician la confirmatoria del fallo del a quo, atribuyendo al actor la exclusiva responsabilidad del suceso y de los daños que el mismo sufriera al quebrar, por su parte, la regla de prioridad de paso en la esquinas, pese a sus afirmaciones de que al circular con su biciclo por una vía de mayor jerarquía (avenida de doble mano) a la que transitaba el demandado (calle de una sola mano) esa preferencia se había perdido para este último en virtud de lo normado por el art. 57 inc. 2. ap. 3 de la ley 11.430. El núcleo argumental de tales votos se encuentra en la propia doctrina legal edificada por este cuerpo y según la cual la norma citada no incluye a las "avenidas" entre las arterias de mayor jerarquía que permiten excepcionarse de la regla general. Estas, según dicha doctrina, no son otras que las mencionadas expresamente en el citado precepto: "autopistas, semiautopistas; rutas y carreteras" y no existe norma alguna que autorice la asimilación o incorporación de las avenidas dentro de las mismas. No comparto tal doctrina, ni la interpretación legal que le brinda sostén y que, en síntesis, no es otra que concederle a la enumeración que prosigue a la regla que estatuye la excepción un carácter férreamente taxativo. A punto tal, que sin expresar el principio excepcionante que rompe la regla general de la prioridad de paso ("Esta prioridad es absoluta y sólo se pierde cuando...c): circulen vehículos por una vía de mayor jerarquía: autopistas, semiautopistas, rutas y carreteras...) al legislador le habría bastado con decir "Esta prioridad se pierde cuando circulen vehículos por autopistas, semiautopistas, rutas y carreteras". Esta es la lectura que prohíja tal doctrina legal y que lejos estoy de compartir. Si de interpretación gramatical se trata, ¿qué utilidad tendría establecer como regla excepcionante, que la preferencia que goza el vehículo que se presenta por la derecha cesa frente a las vías de mayor jerarquía, si luego se limitan o encierran en ese lote de cuatro arterias que dos puntos (:) mediante se encolumnan tras la regla? ¿Tiene algún sentido o significado relevante tal regla? ¿Existe ella como tal, o en verdad, su enunciado está demás y reitero, hubiera bastado con establecer que esa prioridad se pierde cuando circulen vehículos por autopistas, semiautopistas, rutas y carreteras?. Lo primero que se nos ocurre desde las fronteras de lo gramatical es que es*

muy distinta una redacción que otra y que el emplazamiento de una regla o principio excepcional no puede agotarse en el elenco ejemplificativo. El sentido, la ratio legis o el espíritu del precepto ha de estar en la regla y no en los supuestos que se desprendan de ella. Y la regla dice que la preferencia cede frente a las vías de mayor jerarquía. No dudo ni siquiera desde el miraje literal o gramatical que las avenidas de doble mano y generalmente de nutrido y abigarrado tránsito en las urbes actuales (pensemos en las calle 7 y en la 520; en las calles diagonales 74, 79 u 80 de esta ciudad en los tramos que ellas carecen de semáforos; en algunos sectores de la Avenida Colón, Martínez de Hoz o Independencia de Mar del Plata) poseen una mayor jerarquía que las arterias o calles de una sola mano que se asoman o desembocan en ellas. Pero no es, en estos casos, la jerarquía arquitectónica urbanística por sí sola lo relevante para desentrañar el verdadero sentido del precepto excepcional al principio general. Dicho sentido, su significado o ratio legis ha de buscarse de la mano de la lógica que en nuestra faena es la lógica de lo justo y lo razonable dentro del contexto sistemático en que tal norma se integra y, en el cual, tanto ésta como el principio al que excepciona, se entrelazan en forma coordinada y armónica en pos de satisfacer el interés o las bases fundantes del sistema al que pertenecen. En nuestro caso la ley 11.430 en su interrelación, por supuesto, con los pilares de nuestro ordenamiento jurídico positivo. En tal trajín y si de buscar explicación a una excepción se trata, el primer paso a dar por el intérprete es buscar el sentido que posee el principio al que se excepciona o se deja de lado en determinados y precisos supuestos, para, de allí en más, desentrañar la lógica de la excepción a la luz del sistema todo. Precisamente buscando el sentido de la preferencia de paso en las encrucijadas que consagra la regla "derecha primero que izquierda" que entroniza el primer párrafo del inc. 2º del art. 57 de la ley 11.430 como antaño lo hiciera el art. 71 inc. 2º de la ley 5800 hemos sostenido que la subsistencia de una sociedad depende de la existencia de un proyecto vital común, sentido y compartido como tal, que requiere, necesariamente, de la ordenada y, en lo posible, armónica convivencia de sus integrantes. Para ello, la sociedad demanda un orden o pacto social que ordene esa convivencia en torno a una serie o conjunto de normas cuyo acatamiento y cumplimiento ha de imponerse coactivamente a quienes no le presten voluntaria sujeción. Esto es el ordenamiento jurídico de una comunidad. Y como tal, así entendido, el ordenamiento jurídico como cada una de sus normas expresa un proyecto coexistencial.- Si entendemos el profundo significado y trascendencia de ese ordenamiento jurídico (que no es otro que el de permitir y ordenar la convivencia vivir con los demás, vivir en sociedad) habremos, también, de aprehender, en su justa medida, el mismo sentido que impregna a cada una de las normas que se integran en el sistema. Todas y cada una de ellas sirven a esa armonía y entendimiento del vivir en conjunto.- Y desde ya que entre esas todas, se encuentra la norma que otorga el derecho de paso en las encrucijadas. Por ello, cuando en mis anteriores fallos de Cámara me he referido a cómo juega dicha norma en tales circunstancias de lugar, estoy poniendo en foco ni más ni menos que en la necesidad de ese entendimiento vital común que debe ser compartido y respetado y que tiene su cuota de realismo en cada momento de la convivencia. Necesidad que en el supuesto que nos ocupa tiende a ser satisfecha por lo que llamamos una norma de prevención.- Pero para mejor comprender todo ello y nuestra postura ante el tema, creo conveniente reiterar la línea argumental que venimos insinuando desde nuestros tiempos de juez de primera instancia y más luego en la Cámara donde se nos escuchara decir: "en el escenario de las ciudades multitudinarias y de gran parque automotor como la nuestra la presencia preponderante, invasora y casi omnipotente en sus calles de vehículos preñados de velocidad y cargados de potenciales riesgos, exigen de la comunidad una serie de normas de prevención que se traduzcan en pautas de comportamiento de

sus habitantes, como medio de mitigar y evitar, en lo posible, aquellos riesgos.- Algunas normas de este tipo, que hacen a la seguridad y educación vial, aparecen contenidas en los Códigos de Tránsito (entre nosotros antiguamente la ley 5800 y hoy la ley 11.430) y reclaman pese al desdén que hacia su eficacia saben exteriorizar sus destinatarios y hasta los encargados de velar por su acatamiento un celoso cumplimiento y un rigor creciente en el reproche a su violación. La solidaridad y las necesidades de defensa y preservación de una sociedad organizada, frente a la violencia mecánica presente en su seno y qué actitudes u omisiones individuales o conductas desviadas pueden hacerla desbordar en daños, así lo requieren.- Convencido de que precisamente una de estas normas es aquella que consagra la regla de la prioridad de paso (arts. 71 inc. 2 de la ley 5800 y 57 inc. 2º, ley 11.430) he dicho de ella que juega como cuña del civismo en el desplazamiento urbano de los automotores, desde que objetivamente exige que quién llega a una bocacalle debe ceder espontáneamente el paso a todo vehículo que se presente por su derecha. De lo contrario esa preciosa regla de tránsito (y que la salud de la sociedad necesita que se internalice en todos los ciudadanos conductores) perdería su eficacia y, lo que es más, el desplazamiento vehicular por las calles se sembraría de inseguridad en cada esquina, donde la prioridad no estaría dada por una regla objetiva cual la de las manos de circulación, sino por una regla de juego arbitraria y hasta salvaje, cual la de quien llega primero al punto de colisión y resulta impactado, se libera de culpas (28-IV-1983 R.S.D. 136 bis/83; íd. c. 190.838 del 18 X 1984 R.S.D. 258/1984) o, agrego ahora, por la no menos peligrosa de que quien primero ingresa a la bocacalle está exento de reproches." (Cám. 1a. Sala III.; La Plata, Reg. sent. 267/84).- Si como afirma Oliver W. Holmes, la suerte del ser humano se encuentra permanentemente acicateada por el peligro y la incertidumbre ("The Path of Law", Harvard Law Review, t. 10, pág. 466), no debe sorprender que como juez encuentre necesario, en casos como el que nos ocupa, priorizar el valor seguridad, entendido precisamente como protección frente a esos riesgos. El mundo circundante es un mundo de riesgos y, en particular, lo es el tránsito vehicular que se integra en su realidad, el cual debe ser asegurado con normas como las del art. 57 inc. 2º, segundo párrafo de la ley 11.430. Es que como decía Recasens Siches "sin seguridad jurídica no hay Derecho, ni bueno, ni malo, ni de ninguna clase".- Es bueno recordar, cuando transitamos la vereda de la axiología de la mano del valor seguridad y pretendemos asegurar el mismo en aras de la vida en común, que "desde siempre el hombre ha pretendido conocer con la mayor precisión posible qué acciones de otros hombres pueden interferir con él, y qué acciones suyas pueden incidir en los otros. Lo cual deriva de una de las características de la condición humana que es querer saber a qué atenerse en las relaciones con los demás" (A. Alterini "La inseguridad jurídica"; Abeledo Perrot, 1993, pág. 15).- Para ello, precisamente para saber a qué atenerse en las relaciones con los demás en las situaciones que los vehículos generan en las bocacalles, está dada la norma de preferencia de paso en las mismas, que con el equilibrado juego de expectativas mutuas que despierta en sus destinatarios está marcando, en cada caso concreto, los deberes de actuación de cada uno: "el conductor que llegue a una bocacalle o encrucijada debe en toda circunstancia ceder el paso al vehículo que circula desde su derecha hacia su izquierda, por una vía pública transversal" (art. 57 inc. 2º ley cit.).- Claro que el mismo legislador a renglón seguido y luego de resaltar el carácter absoluto de tal prioridad, se encarga de señalar particulares situaciones en que la misma se pierde y, entre las cuales, se encuentra la que nos ocupa en el presente: "cuando circulen vehículos por una vía de mayor jerarquía: autopistas, semiautopistas, rutas y carreteras. Antes de ingresar o cruzarla debe siempre detener la marcha".- Es obvio que a través de la excepción el legislador ha tratado de privilegiar, nuevamente, el valor seguridad y dotarnos de una norma que asegure el entendimiento vital común entre los

automovilistas en determinadas y precisas situaciones en que el principio general: "derecha primero que izquierda", los ponía en crisis, entorpeciendo y dificultando la fluidez del tránsito vehicular de las arterias de mayor y más rápida circulación. De allí que frente a las vías de mayor jerarquía ordene a todo el que intente ingresar en ellas o cruzarlas detener siempre su marcha. Y esto con el objeto de que dichos conductores, obrando con la cautela y prudencia que aconsejan las circunstancias y la densidad del tránsito en las vías de mayor jerarquía, decidan su ingreso o intenten el cruce sin entorpecer la circulación de vehículos en aquellas arterias y sin poner en riesgo la vida y los bienes suyos y de sus semejantes.- Esta misma conducta, como esos mismos riesgos a evitar con ella, es la que cabe exigir cuando se intenta ingresar o cruzar, desde una calle de una mano, una avenida ciudadana de doble mano y, sobre todo, en aquéllas en que no existe una rambla divisoria que permita el cobijo del vehículo que surcó la primera mano y se encuentra con automotores que ruedan por la segunda mano. Y esto quiero decir la adopción de esta conducta de prudencia es tan válida como necesaria para aquellos conductores que lleguen a la Avenida y se presenten para su ingreso tanto frente a la mano de aquella que esté situada a su izquierda, como a su derecha.- Es que la trascendencia de la regla de prioridad de paso que estatuye el art. 57 inc. 2º de la ley 11.430 no puede biseccionarse o fraccionarse en su aplicación y actuación para el conductor de un rodado que circulando por una calle de una sola mano, ingresa a una avenida de doble mano en la que los vehículos que corren sobre la primera mano a surcar se presentan a su izquierda. En nuestro parecer no es razonable la pervivencia del principio general que llevaría a sostener, por ende, que aquél goza de la prelación al surcar la primera mano de la bocacalle. Pues bajo el hilo conductor de tal razonar, pierde esa preferencia al llegar al centro de la calzada y encontrarse con la otra mano de la Avenida que le presenta, ahora, los vehículos por su derecha, obligándolo a detenerse en la mitad de la encrucijada, obstruir la circulación y erigirse en fuente segura de daños y accidentes (así lo sostuve en Cám. 1a. Sala IIIa. en causa 216.132, Reg. sent. 272/1993).- Lo mismo acontecería si él se presenta a la avenida sobre la mano que no le concedía tal prioridad. Pues, en tal caso, suponiendo que el paso le quede despejado en esa mano, no sería sensato ni razonable que emprendiera el cruce si avanzaban vehículos por la siguiente mano de la Avenida so pretexto de que ellos circulaban a su izquierda. Seguramente, que si intenta tal cruce aquellos riesgos y dificultades también habrán de advenir.- La conducta a asumir en tales casos, el modo de neutralizar tales riesgos por el conductor que se asoma a una Avenida de doble mano 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 la excepción señalada en el ap. c) del inc. 2º del art. 57 del Código de Tránsito y en la cual están comprendidas las avenidas de doble mano, aunque ellas no estén mentadas entre las que a modo ejemplificativo se enuncian en ella. Por ende, y como reza tal norma "antes de ingresar o cruzarla se debe siempre detener la marcha". Solo así, sabrá a qué atenerse ante la conducta de los conductores que circulan por la arteria de mayor jerarquía y contribuirá a preservar la seguridad y ordenar la armónica convivencia entre los automovilistas.- Lo contrario fácil es comprenderlo en los ejemplos brindados tanto por quien se asoma con la supuesta preferencia, como por quien carece de ella es desplazar la seguridad por la inseguridad, sembrar el caos donde debería reinar el orden y de la mano de una norma interpretada a contrapelo del sentido que cabe asignarle a la misma dentro del sistema en que se integra, llenar de confusión el tránsito en tales encrucijadas y en fuente de daños que la norma debe prevenir y evitar.- El Tribunal Supremo de España bien lo ha dicho, "tratándose de averiguar el sentido de una norma por medio de las demás del sistema, la comparación más plástica que se puede hacer es la del rompecabezas, el contorno

(significado) de una de cuyas piezas se ve por el hueco que dejan las otras"(cit. por M. Albaladejo en "Derecho Civil" I, vol. 1º, Ed. J. Bosch, 14a. ed., pág. 168). Y en ese hueco, en nuestro caso, sólo entra una norma cuyo sentido sea asegurar aquella convivencia y garantizar una mayor seguridad. Nunca una en la que los ciudadanos que llegan con sus vehículos a avenidas de doble mano, de seguir a pies juntillas la regla de prioridad general, llenen de anarquía e inseguridad tales cruces en las arterias generalmente de mayor circulación de las ciudades.- Como antes lo he dicho en mi citado voto de la Cámara Civil, lo vuelvo a reiterar ahora, pues es válido para alumbrar el sentido de toda la normativa vinculada al tránsito automotor: Ni el derecho moderno puede aceptar que una sociedad jaqueada y bombardeada por diversos y masivos riesgos, renuncie a una interpretación y aplicación de un sistema de normas que, sin dejar de lado el daño, está imponiendo un deber de conducta para evitarlos y que, sin olvido de la indemnización individual, está procurando preservar la seguridad social en el ámbito de la circulación vial. Para ello, en casos como el que nos ocupa, rige la norma del art. 57 inc. 2º) ap. c), pues las avenidas de doble mano son vías de mayor jerarquía frente a las calles de una sola mano. ...”.-

Posteriormente distintas sentencias se han dictado que comparten la postura del fallo anterior, dentro de ellas podemos citar a “Rua, Héctor A. c/ Buss, Horacio F. s/ Daños y Perjuicios” (09/09/09), en donde los votos mayoritarios concuerdan en que el artículo 57 inc. 2 ap. 3 de la ley 11.430 no tiene un carácter taxativo, porque de ser así solo le habría bastado con indicar ante qué tipo de vías se exceptúa la prioridad de paso y no la de normar que está cede ante vías de mayor jerarquía para luego limitarla a solo cuatro de ellas.

El Dr. Guardiola en los autos “Lovera Luis O. c/ Ferrúa Marta I y otro/a s/ Daños y Perjuicios” (28/06/2011), establece que existe una *preferencia natural* en la encrucijada entre dos vías desiguales, debiendo quien intenta transponer la vía más importante adoptar una *medida de autoprotección*, reduciendo su velocidad e incluso detener su marcha para explorar y observar antes de realizar el cruce. Más aún cuando se enfrenta a una calzada de dos vías de circulación, lo que lo ubicará entre dos directrices opuestas aumentando el peligro de colisión.

Sin perjuicio de que el fallo “Salinas” fuera el que sentó las bases para el cambio jurisprudencial en lo que respecta a la asimilación de las avenidas como vías de mayor jerarquía, anteriormente y apoyándose principalmente es disposiciones derogadas o en ordenanzas municipales, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires se habían expedido distintos justiciables en igual sentido que el Dr. Roncoroni, algunos de estos fallos se detallan a continuación:

“El art. 49, inc. b, de la ley 13.893 dispone que todo conductor que llegue a la bocacalle o encrucijada debe en todos los casos reducir sensiblemente la velocidad y ceder el paso a los vehículos que se presentan por su derecha. Por otro lado, el punto 1 de la ordenanza municipal 34.173/78 que reglamenta el tránsito vehicular en la ciudad de Buenos Aires establece que en los cruces entre una calle y una avenida tiene prioridad de paso el que circula por la avenida. El incumplimiento de estas prescripciones constituye una contravención grave contra la seguridad del tránsito y crea para su autor, en caso de accidente, la responsabilidad inherente a los daños ocasionados.”

C. N. Esp. Civ. y Com., Sala VI; “Ricceri, Guido E. c/ Bruno, Luis María s/ daños y perjuicios. 19-6-84

“Sabido es que de conformidad con lo dispuesto por los arts. 49 de la ley 13.893, 21 de la ordenanza municipal 12.116/48; 1 de la ordenanza municipal 34.173/78 y lo establecido por la jurisprudencia, gozará de prioridad de paso el conductor que en una bocacalle o

encrucijada se presente por la derecha con excepción de las avenidas en las que este principio rige a favor de quien las circula”

C. N. Esp. Civ. y Com., Sala IV; “Crusco, Antonio L. c/ Larrosa, Mario P. y otra s/ sumario. 20-3-86

“Conforme lo dispuesto por el art. 21, inc. a, del Cód. de Tránsito para la Ciudad de Buenos Aires, que uno de los rodados circulara por una avenida, le daba prioridad de paso, frente al otro que lo hacía por una arteria común.”

C. N. Esp. Civ. y Com., Sala IV, “Camjalli, Elías c/ Vega, Marcos y otros s/ daños y perjuicios. 28/2/84.

“La legislación vigente acuerda preferencia en el cruce de calzadas al vehículo que aparece por la derecha, prioridad que también es reconocida por las normas municipales al móvil que circula por una avenida (art. 49, inc b, ley 13893; art.1, ordenanza municipal 34.173/78), pero dicha preferencia no es absoluta se pierde cuando otro automotor ha ingresado o comenzado el cruce.”

C. N. Esp. Civ. Com, Sala II; “Szleckin de Klein, Branda c/ Rodriguez, Eduardo M. y otro s/ sumario. 10-8-82

“Admitido que el actor circulaba por una avenida, y el demandado por una calle, el primero tenía a su favor la preferencia en el cruce.”

C. N. Esp. Civ. y Com., Sala III; “Ielpo, Francisco c/ García, Benito Rufino s/ sumario. 5/11/85

“Rige la obligación de ceder espontáneamente el paso a todo vehículo que se presente por la derecha “excepto en las avenidas en las que rige la prioridad de paso en favor del que las circula. Este principio fue reimplantado en 1978 por la ordenanza 34.173 que dice “en los cruces entre una calle y avenida, tiene prioridad de paso el que circula por la avenida.”

C. N. Esp. Civ. y Com., Sala III; “Ielpo, Francisco c/ García, Benito Rufino s/ sumario. 5/11/85

“...de acuerdo con las leyes de tránsito –sumamente útiles a la hora de esclarecer conflictos como el de autos, dado que las colisiones se producen cuando algún conductor o varios las infringen- quien circula por una avenida tiene prioridad de paso respecto de aquél que lo hace por una bocacalle, Ello además resulta de toda lógica, puesto que de lo contrario quien se desplaza por avenida altamente transitada, se vería en la obligación de realizar una maniobra quizá brusca colocando en peligro al resto de los conductores que se encuentran inmediatamente detrás o en carriles aledaños. A lo expresado anteriormente simplemente agregó que, ante la inexistencia de semáforos el conductor del colectivo debió extremar su cuidado al avanzar sobre una arteria de doble sentido de circulación, de varios carriles y de alta densidad de tránsito vehicular.”

Cám. Nac. de Apel. en lo Com.; Sala B M., C. G. c/ Transporte 27 de junio SA Voto del Dr. Díaz Cordero (04/10/2004)

Asimismo, se expidieron acerca del cruce en calles de doble mano de circulación, considerando que respetar la prioridad de derecha antes que izquierda, en casos que se intente trasponerlas, acarrearía serios problemas de obstrucciones.

“El conductor de un vehículo que se dispone a atravesar una calle de doble mano debe poner un mayor nivel de atención, puesto que si bien guarda preferencia respecto de los vehículos que en un primer momento se presentan por la izquierda, es preciso respetar la prioridad de paso de los que avanzan desde la derecha.”

C. N. Esp. Civ. y Com., Sala II; “Echeverría, José c/ Suárez, Raúl H. s/ Daños y perjuicios.- 3/3/87

“Quien circula de modo de disponerse a cruzar una avenida, debe respetar la prioridad de paso que corresponde a los que avanzan por esta última, y siendo esta de doble mano de circulación, ha de asegurarse de hacerlo cuando el tránsito en una y otra le permita efectuar el cruce sin interferirlo, pues de otro modo permanecería detenido sobre una de las manos en evidente obstrucción.”

C. N. Esp. Civ. y Com., Sala II, “Heredia, Olga Marta c/ Souzzi, Juan Miguel s/ Daños y Perjuicios. 3/9/87

4.- CONCLUSIONES

A lo largo del desarrollo del presente trabajo se han expuesto las distintas posturas acerca de la excepción a la prioridad de paso cuando se atraviesan vías de mayor jerarquía.

Hemos pasado desde primitivas legislaciones en donde se consideraba que está preferencia no operaba ante avenidas, para luego pasar a un sistema más rígido que establecía que la prioridad era absoluta, no contemplando el cruce con una vía más importante.

Poco a poco la legislación se fue flexibilizando y se consideraron distintos supuestos de excepción, como ser: autopistas, semiautopistas, carreteras y rutas. Posteriormente en la Pcia. de Buenos Aires se incorporó como una excepción más a las avenidas. Pero al poco tiempo la provincia se adhirió a la Ley Nacional reduciendo estas excepciones únicamente al cruce con una semiautopistas.

Podemos definir dos tipos de posturas que se han adoptado a lo largo de la historia en lo que respecta a la prioridad de paso, los que consideran que la prioridad es absoluta y solo cede en los supuestos enumerados taxativamente en la ley (Tesis Restringida) y aquellos que consideran que estos supuestos de excepción están ejemplificados en la ley enunciativamente y que es necesario evaluar cada caso concreto (Tesis Amplia).

Luego de analizar minuciosamente cada posición con respecto a este controvertido tema y teniendo en cuenta las distintas legislaciones que se han redactado a lo largo de varias décadas, no queda más que intentar desentrañar cual ha sido la intención del legislador al postular que está prioridad debe ceder ante vías de mayor jerarquía, estableciendo como tales en primer lugar a las autopistas, semiautopistas, rutas y carreteras, para luego reducirlo solo a las semiautopistas.

Haciendo una análisis de la ley provincial 11.430 -que ha pasado por varias modificaciones- en donde se le sumo a estos cuatro supuestos de excepción, antes mencionados, a las avenidas como otra vía de mayor envergadura (Ley 13604), para luego adherirse a la Ley Nacional que solo contempla a las semiautopistas. Si consideramos que está norma es taxativa y no enunciativa, cual fue el sentido del legislador al incorporar como excepción a las autopistas, si es sabido que este tipo de arteria no tiene pasos a nivel, por consiguiente es imposible que algún vehículo intente transponerlo por la derecha. Lo que me hace suponer que el hizo una mera enunciación de cuáles deberían ser consideradas vías de mayor jerarquía.

Con respecto a la Ley Nacional Nro. 24.449 si nos apegamos a la letra de la ley, quien transita por una avenida o calle de doble circulación debería frenar y ceder el paso, lo que implicaría de cierta forma realizar una maniobra quizás brusca colocando en peligro al resto de los conductores que se encuentran inmediatamente detrás de él o en carriles contiguos y considerando que la misma reglamentación establece en el artículo 51 que los vehículos pueden desplazarse por avenidas hasta una velocidad máxima de 60 km/h.- Entonces ¿para que se asignan distintas velocidades? si después se implementan reglas que la limitan, obligándonos a detener la marcha para ceder el paso cada 200 metros, lo que generaría un entorpecimiento en la fluidez del tránsito.-

Igual interrogante ocurre con respecto a la segunda mano de circulación, cuando quien gozaba de la preferencia la pierde al llegar al centro de la calzada, si queda varado allí para ceder el paso a quienes vienen por su derecha, será un gran obstáculo para la mano que le cedió el paso, interfiriendo la circulación de la misma. Si optamos, como se ha mantenido en distintos fallos que consideran que la mano contraria debe avistarlos con anterioridad y permitirles el paso para evitar que estos entorpezcan la circulación, estaríamos ante una pérdida del derecho que le corresponde a estos vehículos que se desplazan por la vía más rápida y lo hacían por la derecha de quien los intentaba cruzar, acaso, ¿no estaríamos ante la misma situación que si se hubiese

reglado que quien viene por la derecha al atravesar una avenida o calle de doble circulación debe detenerse y ceder el paso?. Teniendo en cuenta que los postulan este tipo de teoría, mantienen a su vez la convicción de que se estableció que quien se desplaza por la derecha debía ser quien tenga prioridad de paso absoluta, ya que el que circula por la izquierda tiene mayor visibilidad, por ende el automovilista que conduce por la segunda mano (a la derecha) posee menor visibilidad y podría no avistarlo como sostienen los tribunales.

Por lo expuesto, concluyo que siendo los accidentes de tránsito una realidad en nuestro país y es un tema que nos preocupa y nos atañe a todos. La importancia de que contemos con normas claras y completas, es decir que abarquen todos los supuestos y de esta manera poder reglar la forma en que nos conducimos diariamente, es un pilar fundamental para mejorar y evitar futuros acontecimientos desagradables.

Creo que dotar a la derecha de un absolutismo total, no analizando los riesgos que conllevan el cruce de una arteria más importante y de mayor velocidad, lejos de lograr una mejoría en nuestro sistema vial, estaría generando un riesgo innecesario para aquellos personas que transitan diariamente por las calles de nuestro país.

Si bien es cierto que no es posible la instalación de semáforos en cada esquina o bien señalizarla con carteles, por los altos costos que generaría. Creo que realizando una modificación en el artículo 41 inc. "d" de la ley 24.449, en donde se incluyan nuevamente los supuestos de excepción que contenía la Ley Provincial 11.430 (semiautopistas, rutas, carreteras y avenidas o calles de doble circulación) y adicionarse al art. 5 de la misma ley el concepto de avenida (considerándolas no solo por su anchura, sino por la densidad de tránsito que las circula), estaríamos solucionando el problema que se suscita con frecuencia en nuestros tribunales, donde cada justiciable tiene una postura distinta, por no ser clara la intención del legislador sobre el artículo en cuestión.

5.- BIBLIOGRAFIA

5.1 Doctrina:

- Areán, Beatriz A. (2006). Juicio por accidentes de tránsito - Tomo II - 1º edición. Buenos Aires. Ed. Hammurabi.-
- Dassis, Ernesto A. (2006). Manual de Educación Vial (Fascículo N° 5). Recuperado el 30/03/2013 de http://www.transitemosmejor.com.ar/Prioridad_comentario.....htm
- Conde Héctor y Suares Roberto (1997). Tratado sobre responsabilidad por accidentes de tránsito – Tomo 2 – 2da Edición. Buenos Aires. Ed. Hammurabi S.R.L.-
- Daray, Hernán (2001). Derecho de daños en accidentes de tránsito – Tomo I. Buenos Aires. Ed. Astrea.-
- Daray, Hernán (1994). Accidentes de tránsito – Tomo I – 2º edición. Buenos Aires. Ed. Astrea.-
- Deabold B. Van Dalen – William J. Meyer (2006). Manual de técnica de la investigación educacional – Buenos Aires – Editorial Paídos.-
- Diccionario Digital “Definición abc”. Recuperado el 04/04/2013 de <http://www.definicionabc.com/general/avenida.php>.
- Dossier: Accidentes de tránsito - Selección de Jurisprudencia y Doctrina (2012). Recuperado el 08/09/2012 de http://www.infojus.gov.ar/_pdf/accidente_de_transito.pdf
- Enciclopedia Digital Wikipedia. Recuperado el 04/04/2013 de <http://es.wikipedia.org/wiki/Autopista>.
- Gobierno de la Provincia de Neuquén. Manual del Conductor - Capítulo 15 (2008). Recuperado el 30/03/2013 de http://www.neuquen.gov.ar/org/consejo_provincial_transito/manual_conductor/prioridad_de_paso.htm
- Hernández Siampieri, Roberto (1997). Metodología de la Investigación.- 2º Edición. México. Ed. McGraw – Hill.-
- Imaz, Joaquín – Portanko, Lucia. (2009) La regla de oro en la circulación vial. La prioridad de paso del que circula por la derecha es absoluta.- LL Patagonia 2009 (febrero), 633.-
- López Mesa, Marcelo J. (2005). Responsabilidad civil por accidentes de automotores – 1º edición. Santa Fe. Ed. Rubinzal-Culzoni.-
- Mosset Iturraspe, Jorge / Piedecosas Miguel A. (2009). Accidentes de tránsito – 1º edición. Santa Fe. Ed. Rubinzal-Culzoni.-
- Municipalidad de Rosario. Dirección Gral. de Tránsito. Departamento de Educación Vial. Manual para una correcta utilización de la vía pública. Recuperado el 08/04/2013 de <http://www.rosario.gov.ar/sitio/verArchivo?id=1948&tipo=objetoMultimedia>.
- Municipalidad de Tres Arroyos (BA). Evolución histórica de la Prioridad de paso en leyes nacionales y provinciales. Recuperado el 30/03/2013. http://www.transitemosmejor.com.ar/Prioridad_historia.htm
- Parellada, Carlos A. (2007). Prioridad de la derecha y sus excepciones. LL Gran Cuyo 2007 (julio), 583.-
- Piedecosas, Miguel A. (2009). Accidentes de Tránsito. Doctrina Judicial. 1º edición. Santa Fe. Ed. Rubinzal-Culzoni.-
- Piedecosas, Miguel A. (1998) Una decisión compartida. LLBA, 1998-823.-
- Ribera, Carlos (2005). La prioridad de paso del que circula por la derecha según la

doctrina de la Suprema Corte de justicia bonaerense. Recuperado el 23/08/2012 de <http://legislacionvial.blogspot.com.ar/2009/05/la-prioridad-de-paso-de-que-circula.html>

- Tabasso, Carlos (2001). Preferencia de la vía de mayor jerarquía. LLBA Nro. 198.- Recuperado el 20/10/2012 de <http://www.estudioadangarcia.com/biblioteca/Preferencia%20de%20la%20Via%20Mayor.pdf>

2. Jurisprudencia:

- Cámara de Apelaciones en lo Civil y Comercial de La Plata (BA) – Cámara 2 Sala 3.- “Cáceres, Víctor Alejandro y otros c/ Copolla, Sebastián Santiago y otros s/ Daños y Perjuicios”. (04/03/2006)
- Cámara de Apelación en lo Civil y Comercial de Quilmes - Sala I - “Bogado, Silvia c/ Pérez Petit, Walter y otro s/ Ds. y Ps.” (10/04/1997)
- Cámara de Apelación en lo Civil y Comercial de Quilmes - Sala I - “López, Angel y otro c/ Línea 505 Transporte Rafael Calzada s/ Daños y Perjuicios.”. (18/11/1999)
- Cámara de Apelación en lo Civil y Comercial de San Isidro - Sala II - “Luna, Orlando c/ Microómnibus Norte SA s/ Daños y Perjuicios.” (27/8/2002)
- Cámara de Apelación en lo Civil y Comercial 5º Nominación de Córdoba - “Fabra Norma E. c/ Daniel García y otro s/ Daños y Perjuicios”. (02/12/2003)
- Cámara Nacional Especial Civil y Comercial - Sala I – “Barral de Pozzi, Amelia c/ Nejmis, Osvaldo Juan y otros s/ Ds. Y Ps.” (15-05-1987)
- Cámara Nacional Especial Civil y Comercial - Sala II - “Echeverría, José c/ Suárez, Raúl H. s/ Daños y perjuicios.”- (03/03/1987)
- Cámara Nacional Especial Civil y Comercial - Sala II - “Heredia, Olga Marta c/ Souzzi, Juan Miguel s/ Daños y Perjuicios”. (03/09/1987)
- Cámara Nacional Especial Civil y Comercial - Sala II – “Spinella de Areal, Marta H. c/ La Bianca, Héctor C. s/ Ds. Y Ps.”. (11/02/1985).
- Cámara Nacional Especial Civil y Comercial - Sala II - “Szleckin de Klein, Branda c/ Rodríguez, Eduardo M. y otro s/ sumario”. (10-08-1982)
- Cámara Nacional Especial Civil y Comercial - Sala III - “Ielpo, Francisco c/ García, Benito Rufino s/ sumario.” (05/11/1985)
- Cámara Nacional Especial Civil y Comercial - Sala IV - “Goldstein, Calos L. c/ Rapicavoli, Liliana y otros.”. (30-03-1979)
- Cámara Nacional Especial Civil y Comercial - Sala IV - “Rotgar c/ Cavaso.” (24-10-1978)
- Cámara Nacional Especial Civil y Comercial - Sala VI - “Camjalli, Elías c/ Vega, Marcos y otros s/ daños y perjuicios.” (28/02/1984).
- Cámara Nacional Especial Civil y Comercial - Sala VI - “Crusco, Antonio L. c/ Larrosa, Mario P. y otra s/ sumario.” (20-03-1986)
- Cámara Nacional Especial Civil y Comercial - Sala VI - “Ricceri, Guido E. c/ Bruno, Luis María s/ daños y perjuicios.” (19-6-1984)
- Cámara Nacional Especial Civil y Comercial - Sala V – “Banco de la Nación Argentina c/ Rodríguez, Tomás y otros.” (25/02/1986)
- Cámara Nacional de Apelaciones en lo Comercial, Sala B – M., C. G. c/ Transporte 27 de Junio S.A. (04/10/2004)
- Cámara de Apelaciones en lo Civil y Comercial y de Minería de Neuquén - Sala II - “Marcilla Marcelo O. c/ Avila, Manuel G y otro s/ Daños y Perjuicios – Expte. 270842/1”

.(10/06/2008)

- Cámara Primera Civil y Comercial de La Plata (BA) - Sala II - “Canu, Danielea c/ Vergianelli, Yolanda s/ Ds. y Ps”. (06/04/1995)
- Cámara Primera de Apelación en lo Civil y Comercial de La Plata - Sala II - “Sansalone, Nicolás c/ Gianico Daniel s/ Daños y Perjuicios.”. (10/07/1997)
- Cámara Segunda de Apelación en lo Civil y Comercial de La Plata (BA) - Sala II – “Bianchi J. c/ Schatz, G.”. (24/06/1980)
- Cámara Segunda de Apelación en lo Civil y Comercial La Plata - Sala III - “Carattoni, Pedro Angel c/ Lorenzi, Ricardo Domingo s/ Daños y Perjuicios”. (11/10/1994)
- Corte Suprema de Justicia de la Nación – “Moroni Daniel A c/ Quinteros, Enio” - D. J. 2004-1-489 - I.I. 2004-B-354.- (23-09-2003)
- Excm. Cámara de Apelación en lo Civil y Comercial de Junín (Doctores Ricardo Manuel Castro Duran, Patricio Gustavo Rosas Y Juan José Guardiola, en causa N° 50012 caratulada: "Lovera Luis Oscar C/ Ferrua Marta Isabel y otro/a S/ Daños Y Perj. por uso automot. (c/les. o muerte)" (28/06/2011),
- Suprema Corte de Justicia de la Provincia de Buenos Aires.- “Basconsellos de Martínez, Ester c/ Carballo, Gerónimo Ismael y Lua Seguros La Porteña S.A. s/ Daños y Perjuicios” (14/04/2010);
- Suprema Corte de Justicia de la Provincia de Buenos Aires.- "Elías, Osvaldo Alberto contra Cherniasky, Anatolio. Daños y perjuicios" (Ac. 69.446) (04/10/2000).
- Suprema Corte de Justicia de la Provincia de Buenos Aires.- “Jadech, Rubén c/ Laius Matías y otros s/ daños y perjuicios” (02/07/2010)
- Suprema Corte de Justicia de la Provincia de Buenos Aires.- “Mangieri, Omar Gerardo c/ Capel, Gustavo Francisco y otros s/ Daños y Perjuicios”. (10/08/2008)
- Suprema Corte de Justicia de la Provincia de Buenos Aires.- “Rúa, Héctor Antonio c/Buss, Horacio Felipe s/Daños y perjuicios”. (AC 100.905) - (09/09/2009)
- Suprema Corte de Justicia de la Provincia de Buenos Aires.- Salinas, Marcela c/ Cao, Jorge s/ Daños y Perjuicios (Ac. 79.618) - (08/06/2005)
- Suprema Corte de Justicia de la Provincia de Buenos Aires.- “Strevezza, Juan Pedro y otra c/ Bongiorro, José y otro s/ Daños y Perjuicios”. (21/12/2005)
- Suprema Corte de Justicia de la Provincia de Buenos Aires – “Todoroff, Tomás Miguel c/ Neuman, Elena Teresa y otro s/ Ds. y Ps.”. (17/11/1999)

3. Legislación:

- Código de Tránsito de la Ciudad de Buenos Aires de 1948
- Código de Tránsito de la Provincia de Buenos Aires. Ley Nro. 5.800
- Decreto 40/07.-
- Ley de Tránsito Nro. 11.430 de la Provincia de Buenos Aires
- Ley Nacional de Tránsito Nro. 13.893.-
- Ley Nacional de Transito Nro. 24.449
- Ley Nro. 13.927.-
- Ley Provincial Nro. 6082 (Mendoza).-
- Ley Provincial Nro. 8560 (Córdoba).-
- Ordenanza Nro. 10.017 (Santa Fe).-

Formulario descriptivo del Trabajo Final de Graduación

Este formulario estará completo sólo si se acompaña de la presentación de un resumen en castellano y un abstract en inglés del TFG

El mismo deberá incorporarse a las versiones impresas del TFG, previa aprobación del resumen en castellano por parte de la CAE evaluadora.

Recomendaciones para la generación del "resumen" o "abstract" (inglés)

“Constituye una anticipación condensada del problema que se desarrollará en forma más extensa en el trabajo escrito. Su objetivo es orientar al lector a identificar el contenido básico del texto en forma rápida y a determinar su relevancia. Su extensión varía entre 150/350 palabras. Incluye en forma clara y breve: los objetivos y alcances del estudio, los procedimientos básicos, los contenidos y los resultados. Escrito en un solo párrafo, en tercera persona, contiene únicamente ideas centrales; no tiene citas, abreviaturas, ni referencias bibliográficas. En general el autor debe asegurar que el resumen refleje correctamente el propósito y el contenido, sin incluir información que no esté presente en el cuerpo del escrito. Debe ser conciso y específico”. Deberá contener seis palabras clave.

Identificación del Autor

Apellido y nombre del autor:	González Villar, Mariana Inés	
E-mail:	mgonzalezvillar@hotmail.com	
Título de grado que obtiene:	Abogada	

Identificación del Trabajo Final de Graduación

Título del TFG en español	La prioridad de paso con respecto a las vías de mayor jerarquía.	
Título del TFG en inglés	The right of way respect to the senior pathways	
Tipo de TFG (PAP, PIA, IDC)	PIA	
Integrantes de la CAE	Daniel Sebastián Nini Zalazar	
	Juan José García	
Fecha de último coloquio con la CAE	27/07/2013	
Versión digital del TFG: contenido y tipo de archivo en el que fue guardado	Un (01) archivo de Word, versión 2003.	

Autorización de publicación en formato electrónico

Autorizo por la presente, a la Biblioteca de la Universidad Empresarial Siglo 21 a publicar la versión electrónica de mi tesis. (marcar con una cruz lo que corresponda)

-
- [1] Suprema Corte de Justicia – Dr. Pettigiani (Minoría) – Salina marcela c/ Cao Jorge s/ Daños y Perjuicios (08/06/2005)
- [2] Ley 13.893 art. 49 inc. b: “El conductor que llegue a una bocacalle o encrucijada debe en todos los casos reducir sensiblemente la velocidad y tiene la obligación de ceder espontáneamente el paso a todo vehículo que se presente por una vía publica situada a su derecha...”
- [3] Daray, Hernán (1994). Accidentes de tránsito – Tomo I – 2º edición. Pág.181. Buenos Aires. Ed. Astrea.-
- [4] Areán, Beatriz A. (2006). Juicio por accidentes de tránsito - Tomo II - 1º edición. Buenos Aires. Ed. Hammurabi.-
- [5] Areán, Beatriz A. (2006). Juicio por accidentes de tránsito - Tomo II - 1º edición. Buenos Aires. Ed. Hammurabi.-
- [6] Suprema Corte de Justicia de la Provincia de Buenos Aires.- Salinas, Marcela c/ Cao, Jorge s/ Daños y Perjuicios (Ac. 79.618) - (08/06/2005)
- [7] Piedecasas, Miguel A. (2009). Accidentes de Tránsito. Doctrina Judicial. 1º edición. Santa Fe. Ed. Rubinzal-Culzoni.-
- [8] Municipalidad de Tres Arroyos (2006). Evolución histórica de la Prioridad de paso en leyes nacionales y provinciales. Recuperado el 30/03/2013 de http://www.transitemosmejor.com.ar/Prioridad_historia.htm
- [9] Gobierno de la Provincia de Neuquén (2008). Manual del Conductor. Recuperado el 30/03/2013 de http://www.neuquen.gov.ar/org/consejo_provincial_transito/manual_conductor/prioridad_de_paso.htm
- [10] Ley Nacional de Tránsito Nro. 24.449, Artículo 41.
- [11] Areán, Beatriz A. (2006). Juicio por accidentes de tránsito - Tomo II - 1º edición. Buenos Aires. Ed. Hammurabi.-
- [12] Mosset Iturraspe, Jorge / Piedecasa Miguel A. (2009). Accidentes de tránsito – 1º edición. Santa Fe. Ed. Rubinzal-Culzoni.-
- [13] Areán, Beatriz A. (2006). Juicio por accidentes de tránsito - Tomo II - 1º edición. Buenos Aires. Ed. Hammurabi.-
- [14] Imaz, Joaquín – Portanko, Lucia. (2009) La regla de oro en la circulación vial. La prioridad de paso del que circula por la derecha es absoluta.- LL Patagonia 2009 (febrero), 633.-
- [15] Imaz, Joaquín – Portanko, Lucia. (2009) La regla de oro en la circulación vial. La prioridad de paso del que circula por la derecha es absoluta.- LL Patagonia 2009 (febrero), 633.-
- [16] Cámara de Apelaciones en lo Civil y Comercial y de Minería de Neuquén, Sala II, en autos “Marcilla Marcelo O. c/ Ávila, Manuel G y otro s/ Daños y Perjuicios – Expte. 270842/1” (10/06/2008)
- [17] Imaz, Joaquín – Portanko, Lucia. (2009) La regla de oro en la circulación vial. La prioridad de paso del que circula por la derecha es absoluta.- LL Patagonia 2009 (febrero), 633.-
- [18] Imaz, Joaquín – Portanko, Lucia. (2009) La regla de oro en la circulación vial. La prioridad de paso del que circula por la derecha es absoluta.- LL Patagonia 2009 (febrero), 633.-
- [19] López Mesa, Marcelo J. (2005). Responsabilidad civil por accidentes de automotores – 1º edición. Santa Fe. Ed. Rubinzal-Culzoni
- [20] Piedecasas, Miguel A. (1998) Una decisión compartida. LLBA, 1998-823
- [21] Municipalidad de Tres Arroyos (2006). Evolución histórica de la Prioridad de paso en leyes nacionales y provinciales. Recuperado el 30/03/2013 de http://www.transitemosmejor.com.ar/Prioridad_historia.htm
- [22] Diccionario Digital “Definición abc”. Recuperado el 04/04/2013 de

<http://www.definicionabc.com/general/avenida.php>.

[23] • Areán, Beatriz A. (2006). Juicio por accidentes de tránsito - Tomo II - 1º edición. Buenos Aires. Ed. Hammurabi

[24] Municipalidad de Rosario. Dirección Gral. de Tránsito. Departamento de Educación Vial. Manual para una correcta utilización de la vía pública. Recuperado el 08/04/2013 de <http://www.rosario.gov.ar/sitio/verArchivo?id=1948&tipo=objetoMultimedia>.

[25] Municipalidad de Tres Arroyos (BA). Evolución histórica de la Prioridad de paso en leyes nacionales y provinciales. Recuperado el 30/03/2013. http://www.transitemosmejor.com.ar/Prioridad_historia.htm

[26] Areán, Beatriz A. (2006). Juicio por accidentes de tránsito - Tomo II - 1º edición. Buenos Aires. Ed. Hammurabi.-

[27] Ídem nota 20

[28] Código de Tránsito de la Provincia de Buenos Aires. (1991). 3º Edición. Buenos Aires. Ed. Universidad S.R.L.

[29] Municipalidad de Tres Arroyos (BA). Evolución histórica de la Prioridad de paso en leyes nacionales y provinciales. Recuperado el 30/03/2013.

http://www.transitemosmejor.com.ar/Prioridad_historia.htm

[30] Código de Tránsito de la Provincia de Buenos Aires (1993). Editorial Baires.

[31] Provincia de Santa Fe. Ordenanza Nro. 10.017 –Art. 59. Prioridades de paso: Todo peatón o conductor de vehículo que llega a una bocacalle o encrucijada debe ajustarse a las indicaciones del agente de tránsito o a las que sean dadas por aparatos luminosos de señales fijas. A falta de tales indicaciones los peatones y conductores se sujetarán a la forma que se indica en los incisos siguientes: 1 Texto según Ordenanza N° 10.980, sancionada el 27/11/2.003 y promulgada el 12/12/2.003. 813 a) El peatón tiene en las zonas urbanas y semiurbanas prioridad sobre los vehículos para atravesar la calzada por la senda peatonal o la prolongación de la acera sobre la calzada. Al aproximarse a esta senda el conductor debe reducir la velocidad. En las esquinas sin semáforos, cuando sea necesario, deberá detener por completo su vehículo para ceder espontáneamente el paso a los peatones a fin de que éstos puedan atravesarla siguiendo su marcha normal. En todo accidente producido en dicha zona se presume la culpabilidad del conductor. b) El conductor que llegue a una bocacalle o encrucijada debe en todos los casos ceder el paso a todo vehículo que se presente por una vía pública situada a su derecha. Esta prioridad es absoluta y solo se pierde ante: b.1) La señalización específica en contrario. b.2) Los vehículos ferroviarios. b.3) Los del servicio público de urgencia en cumplimiento de una emergencia cada vez que éstos lo requieran con sus señales acústicas y/o lumínicas. b.4) Los que circulan por una vía de mayor jerarquía. Antes de ingresar o cruzarla se debe siempre detener la marcha. A los fines de esta cláusula se establece la siguiente jerarquización de vías (de mayor a menor importancia): autopista, semiautopista, calle de doble mano, calle de mano única. b.5) Los peatones que cruzan lícitamente por la senda peatonal o por zona peligrosa habilitada como tal. b.6) Las reglas especiales para rotondas. En cualquier circunstancia la prioridad de paso también se pierde cuando: Se desemboque de una vía de tierra a una pavimentada. Se haya detenido la marcha o se vaya a girar. Se conduzcan animales o vehículos de tracción a sangre. Se descienda en una cuesta estrecha. Si se dan varias excepciones se debe respetar el orden de prioridades establecido entre los incisos b.1) a b.6).

[32] Suprema Corte de Justicia de la Provincia de Buenos Aires – “Basconsellos de Martínez, Ester c/ Carballo, Gerónimo Ismael y Lua Seguros La Porteña S.A. s/ Daños y Perjuicios” (14/04/2010).-

[33] Parellada, Carlos A. (2007). Prioridad de la derecha y sus excepciones. LL Gran Cuyo 2007 (julio), 583

Autorización de Publicación electrónica: Inmediata

Si, inmediatamente

No autorizo

Si, después de mes(es)mesesmediata

Firma del alumno