

## Accidente De Transito Colision Entre Bicicleta Y Automovil

### JURISPRUDENCIA

### Accidente de tránsito. Colisión entre bicicleta y automóvil Se

confirma la sentencia que rechazó la demanda por daños y perjuicios derivados de un accidente de tránsito, ocurrido cuando la actora conducía su bicicleta y fue embestida por el automóvil guiado por el demandado. Se concluye que fue la actitud de la conductora de la bicicleta la que constituyó un actuar por demás imprudente y generador del riesgo, al realizar el cruce de la intersección sin respetar la prioridad de paso.

En la Ciudad de San Isidro, Provincia de Buenos Aires, a los 5 días de Febrero de 2019, se reúnen en Acuerdo los señores Jueces de la Sala Primera de la Cámara Primera de Apelación en lo Civil y Comercial del Departamento Judicial de San Isidro, Dres. Hugo O.H. Llobera y Carlos Enrique Ribera, para dictar sentencia en el juicio:

?TABORDA MARIA SOLEDAD C/ SALINAS MAURICIO BENITO Y OTRO/A S/DAÑOS Y PERJ.AUTOM. C/LES. O MUERTE (EXC.ESTADO)? y habiéndose oportunamente practicado el sorteo pertinente (arts. 168 de la Constitución de la Provincia de Buenos Aires y 263 del Código Procesal Civil y Comercial), resulta que debe observarse el siguiente orden: Dres.

Llobera y Ribera, resolviéndose, plantear y votar la siguiente: CUESTIÓN ¿Es justa la sentencia apelada? Votación A la cuestión planteada, el señor Juez doctor Llobera, dijo: I. Antecedentes El día 9 de abril de 2011, siendo aproximadamente las 12,15 hs., la actora conducía su bicicleta por la calle Mayor Víctor Vergani de la Ciudad del Pilar, desde la Ruta 8 y en dirección a la estación ferroviaria de dicha ciudad. Narra que al llegar a la intersección con la calle Independencia, en el momento en que estaba terminado de efectuar el cruce, fue embestida en su rueda trasera por el Renault 19, patente ? conducido por el demandado, quien circulaba por ésta última arteria, a gran velocidad. Dicho impacto, le ocasionó las lesiones por las que reclama (fs.11/15).

II. La sentencia El fallo rechaza la demanda de daños y perjuicios interpuesta por María Soledad Taborda contra Mauricio Benito Salinas y su aseguradora La Nueva Cooperativa de Seguros Limitada. Impone las costas a la actora en su calidad de vencida y regula los honorarios profesionales (fs.280/284).

III. La apelación La actora apela la sentencia (fs.285) y expresa agravios mediante escrito electrónico del día 1-10-2018, los que no merecieron la respuesta de los accionados. Las apelaciones de honorarios serán detalladas al tiempo en que corresponda su consideración, según el resultado del recurso sobre la cuestión principal.

IV. Los agravios 1. La atribución de responsabilidad a. El planteo La demandante se agravia porque el Magistrado resolvió rechazar la acción. Argumenta: \* Que aplicó de manera arbitraria e infundada el art. 64 de la ley 24.449; sustentó su decisión sólo en la presunción allí contenida. \* Que utilizó el precepto mencionado en forma indiscriminada. \* Que el Juez se apartó de la totalidad de las probanzas y circunstancias particulares del accidente y no contempló la diferencia en el porte de los vehículos intervinientes. \* Que de la declaración testimonial surge que ya había traspasado la intersección cuando el automóvil la chocó. \* Que el Sentenciador no tuvo en consideración la incongruencia contenida en el escrito de contestación de demanda, en el cual el relato aportado difiere de un modo sustancial de la realidad acaecida y del testimonio antedicho. \* Que el Magistrado no ponderó el deber de prudencia que debió observar quien, hallándose al mando de una cosa riesgosa no aminoró la marcha al llegar a la bocacalle. \* Que no corresponde la equiparación que realiza el Juez de grado respecto del automotor conducido por el demandado y del biciclo al mando del actor. \* Que constituye un presupuesto inadmisibles considerar a la bicicleta en movimiento como cosa peligrosa, frente al tránsito automotor, y al ciclista como sujeto pasivo de responsabilidad y culpa. \* Que la imposición

establecida en la ley para los automóviles es clara ya que reconoce la peligrosidad y el riesgo que acarrea su conducción. \* Que si bien el deber de prudencia debe estar presente para todos los que se conducen en la vía pública, la prioridad de paso para quien circula por la derecha no puede imponerse a un biciclo, pues el mecanismo de frenado es profundamente distinto. Solicita que se

revoque la sentencia en todas sus partes, con imposición de costas. b. El análisis i. El derecho aplicable El nuevo Código Civil y Comercial de la Nación, ley 26.994, en vigencia a partir del 1-8-2015 (ley 27.077 en el art. 7º, 2º párrafo), mantiene el principio general de irretroactividad de las leyes, salvo disposición en contrario, (conf. art. 3º del Código Civil), y como excepción dispone que, ?a partir de su entrada en vigencia las leyes se aplican a las consecuencias de las relaciones y situaciones jurídicas existentes?, así como también cuando sus normas resulten más favorables al consumidor.

En el supuesto bajo tratamiento no se advierte una relación de consumo, resultando entonces aplicable al presente caso la ley vigente al momento del hecho (9-4-2011), es decir, el Código Civil, toda vez que la obligación nació en el momento en que éste se produjo y las partes adecuaron sus conductas a las normas vigentes al tiempo del suceso (Causas N° 30.282/2008, 13.737/2012, 92.045, 1360-2012,18.440/2012, entre otras). ii.

La responsabilidad objetiva (art. 1113 del Código Civil). El art. 1113 del Código Civil, vigente al tiempo del hecho, establecía que en los supuestos de daños causados con las cosas, el dueño o guardián, para eximirse de responsabilidad, debía demostrar que de su parte no hubo culpa. La cuestión era más compleja cuando el daño había sido causado por el riesgo o vicio de la cosa. Aquí el

dueño o guardián sólo se eximía en forma total o parcial de responsabilidad, demostrando la culpa de la víctima, de un tercero por el que no debía responder, el caso fortuito o la fuerza mayor. Se trataba de una responsabilidad de carácter objetivo, en la que no se atendía a la noción de culpa, ni siquiera de voluntariedad; por ello no era relevante la conducta del sujeto a quien se le atribuía. Para que aquella tuviera lugar bastaba que existiera un resultado dañoso y un vínculo de causalidad material entre ese resultado y el sujeto a quien se hacía responsable (Moisset de Espanés, *El Acto Ilícito y la Responsabilidad Civil en La responsabilidad, Homenaje al Prof. Dr. Isidoro Goldenberg, Abeledo Perrot, Buenos Aires, 1995, p. 100*). En esos casos la víctima no necesitaba probar la culpa del dueño o guardián; le alcanzaba con acreditar la relación de causalidad entre el daño sufrido y la cosa riesgosa cuya titularidad o guarda atribuía al accionado. A tal efecto debía probar que aquella había intervenido en el daño y que este provenía, de alguna forma, del contacto con ella (Causas 96.455, *¿Pérez, Ángel Alberto c/ Berrone, Sergio Julio?*; n° 101.711 *¿Tonconogy, Sergio E. c/ Parrot, Guillermina y otro?*).

iii. El caso cuando intervienen dos cosas riesgosas. A contrario de lo sostenido por la recurrente, la bicicleta no es asimilable a un peatón, sino que se encuentra calificada como una cosa riesgosa. Esto es así por cuanto una bicicleta circula con otras velocidades, maniobras y características propias, que generan riesgo para el ciclista y para terceros, las que desde el punto de vista jurídico revisten peligrosidad. Es más, en determinadas ocasiones puede adquirir tal cualidad en función de las circunstancias del caso y del modo en que se emplea o utiliza (Bustamante Alsina, Jorge, *¿Función de la culpa en la responsabilidad objetiva?*, L. L. 1994-C, 165 -*Responsabilidad Civil Doctrinas Esenciales T° II, 1075*). En virtud de ello, entiendo que deben cumplir con las disposiciones propias de los vehículos motorizados, pero ajustadas a su propia naturaleza. Cuando nos hallamos ante un accidente protagonizado por dos cosas riesgosas, como es el supuesto de los que tienen lugar entre automotores y/o motocicletas y/o bicicletas, la doctrina ha señalado claramente la aplicación de este principio (Trigo Represas, Félix, *Aceptación jurisprudencial de la tesis del riesgo recíproco en la colisión de automotores, L.L. 1986-D-479/485 y Un nuevo trascendental aporte a la teoría del riesgo recíproco en la colisión de automotores, L.L., 1990-B-274/280*). La jurisprudencia también se ha inclinado en forma mayoritaria de la plena vigencia que aquél principio, en casos como los mencionados. Así, la Suprema Corte provincial descartó la tesis de la "neutralización" y afirmó la vigencia en nuestro derecho de la teoría del riesgo recíproco ("*Sacaba de Larosa v. Vilches*", del 8-4-1986 [5], LL, 1986-D-483/486; "*Arozena de Gando v. Árias*", del 17-4-1990, LL 1990-D-25/26). En igual sentido ha decidido la Corte Suprema de Justicia de la Nación en el caso "*Empresa Nacional de Telecomunicaciones v. Prov. de Buenos Aires y otro*", del 22-12-1987, LL, 1988-D-296/301) y la Corte Suprema de Justicia de Santa Fe (JA, 1990-IV-363/365). La Justicia Nacional en lo Civil se expidió a través de una plenaria sobre esta cuestión. Así estableció que en el choque entre dos rodados en movimiento, se pone en juego la presunción de causalidad por la cual se hace responsable a cada dueño o guardián por los daños sufridos por el otro (art. 1113 párr. 2 in fine), con fundamento objetivo en el riesgo, quienes para eximirse de responsabilidad deben probar e invocar la culpa de la víctima, la de un tercero por la que no deba responder o el caso fortuito ajeno a la cosa, de modo que se fracture la relación causal (CNCiv., en pleno, 10-11-1994, *¿Valdez, Estanislao F. v. El Puente S.A.?*, JA, 1995-I-280, Lexis N° 951096). En cuanto a la apreciación de la prueba, sobre la culpa de la víctima o la de un tercero por quien no se deba responder, se impone realizarla de modo estricto. Ello por cuanto se trata de desvirtuar una regla general, y de tal modo dejar sin efecto la presunción ya mencionada. Es necesario que en el proceso se logre recrear la situación fáctica acaecida y la demostración de su coincidencia con el supuesto contemplado en la norma para asignarle las consecuencias jurídicas en ella previstas. Así el art. 375 del CPCC prescribe que cada parte deberá probar el presupuesto de hecho de la norma que invocare como fundamento de su petición. Por esto los hechos constituyen el objeto de la prueba judicial. A través de ella serán recreados en el expediente, adquiriendo una vida propia más o menos coincidente con la verdad ocurrida. El Código Civil y Comercial de la Nación en vigencia, desde el 1-8-2015, en lo sucesivo CCCN, también contempla la responsabilidad objetiva (ley 26.994- Anexo I, arts. 1721, 1722, 1757, 1758 y concordantes).

iv. La prioridad de paso según la legislación de tránsito. La bicicleta está comprendida por el concepto de automotor según la derogada ley 5.800 y ahora por la ley 24.449. Como tal, debe ser utilizada con la prudencia que las circunstancias exigen, pues en ese sentido no cabe diferenciarla de otros vehículos, ya que en potencia todos los vehículos pueden generar riesgo, cuya mayor o menor medida depende de las circunstancias, así como la intensidad de las consecuencias dañosas que de ello se deriven; de tal modo los conductores, al igual que los peatones, en materia de tránsito deben observar las conductas que exige la ley. La 24.449, denominada, Ley Nacional de Tránsito (LNT - BO 10-2-1995), en su art. 41 establece el siguiente régimen de prioridad de paso: *¿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:* a) La señalización específica en contrario; b) Los vehículos ferroviarios; c) Los vehículos del servicio público de urgencia, en cumplimiento de su misión; d) Los vehículos que circulan por una semiautopista. Antes de ingresar o cruzarla se debe siempre detener la marcha; e) Los peatones que cruzan lícitamente la calzada por la senda peatonal o en zona peligrosa señalizada como tal; debiendo el conductor detener el vehículo si pone en peligro al peatón; f) Las reglas especiales para rotondas; g) Cualquier circunstancia cuando: 1. Se desemboque

desde una vía de tierra a una pavimentada; 2. Se circule al costado de vías férreas, respecto del que sale del paso a nivel; 3. Se haya detenido la marcha o se vaya a girar para ingresar a otra vía; 4. Se conduzcan animales o vehículos de tracción a sangre. Si se dan juntas varias excepciones, la prioridad es según el orden de este artículo. Para cualquier otra maniobra, goza de prioridad quien conserva su derecha. En las cuestas estrechas debe retroceder el que desciende, salvo que éste lleve acoplado y el que asciende no.?

A su vez dicha norma resulta aplicable en el territorio de la Provincia de Buenos Aires, en virtud de lo establecido por el art. 1 de la ley provincial 13.927, llamada "Código de Tránsito Provincial" (BOPBA 30-12-2008) en lo sucesivo CTPBA, el cual dispone que la adhesión, "... en cuanto no se opongan a las disposiciones de la presente, a las Leyes Nacionales 24.449 y 26.363, que como anexos se acompañan?". Teniendo en cuenta la fecha del accidente que nos ocupa (9-4-2011), la normativa citada resulta de plena aplicación. En consecuencia, en el hecho de marras, las partes debieron observar la regla general respecto al cruce en bocacalles, es decir, en toda circunstancia ceder el paso a quien circula desde su derecha hacia su izquierda. Se advierte que la norma se refiere a "todo conductor", sin efectuar ninguna otra distinción, como pretende la apelante, por lo cual el quien demanda debió cumplirla. La norma mencionada, es de la mayor importancia en el derecho de la circulación, puesto que tiende a evitar conflictos de tránsito. En efecto, las bocacalles y de un modo especial las ubicadas en zonas urbanas densamente pobladas, constituyen el ámbito preferente para las colisiones de vehículos. Asimismo se advierte, por la simple observación que efectúe cualquier persona, que no cumplir con la prioridad legal, en la mayor parte de las veces, constituye la causa de las complicaciones en la circulación. Por otra parte, es deber de todo conductor observar una conducta que evite el riesgo objetivo en el cruce de una bocacalle urbana o en cualquier tipo de cruce. El modo en que se atraviesa una intersección depende de modo fundamental de la actitud personal de quien conduce el vehículo. Es por eso que estimo primordial enfatizar, que la preferencia en el cruce se ha establecido por razones de organización y seguridad, tanto propia y como de terceros. Por ello, la jurisprudencia cada vez otorga mayor énfasis a la regla que impone ceder el paso a quien circula a la derecha, por ser ésta una norma de carácter objetivo, indispensable para el ordenamiento del tránsito. Obliga a quien no tiene preferencia, a prestar la mayor atención a la circulación del lado contrario, a fin de frenar en tiempo oportuno y ceder el paso. No cumple esa obligación quien, calculando bien o mal las distancias y velocidades de ambos vehículos, pretende pasar de modo prioritario (Causa n° 84.180, "Verón, Juan Carlos c/ Empresa de Transportes Los Andes S.A.C. - línea 78 - y ot. s/ Ds. y Ps.?", Causa n° SI-3843-2011, "Izaguirre, Oscar David c/ Faccini, Rubén Francisco s/Ds y Ps., S 10-3-2016, RSD 33; Causa n° SI-1360-2012, "Espinillo, Miguel Ángel c/ Moy, Gonzalo y Otros s /Ds. y Ps.?, S 29-3-2016, RSD 40; Causa n° SI-24435-2010, "Costumbre Argentina S.A. c/ Lizarraga, Alberto Candelario y Otro s/ Ds. y Ps.?, S 29-3-2016, RSD 41; entre muchas otras). La Suprema Corte de esta Provincia se ha resuelto en forma reiterada sobre la obligatoriedad de ceder el paso a quien circula por la derecha. Así ha expresado que "La prioridad de paso impone al conductor que llegue a la bocacalle desde la izquierda la obligación de reducir sensiblemente la velocidad y la de ceder el paso al vehículo que se presente a su derecha, sin discriminar quién fue el que arribó primero a dicho sitio", (Causas de la SCBA, LP: C 120.758, S 29-8-2017, "Del Palacio, Alexis Claudio Damián c/ Pertini, Esteban Hernán y otro. ds. y ps.?", C 108.063, S 9-5-2012, "Palamara, Cosme y otro c/ Ferreria, Marcelo s/ ds. y ps.?", C 104.558, S 11-5-2011, "Ríos, Oscar Jacinto c/Prieto, Darío Reynaldo y otro s/ Ds. y Ps.?", C 101536 S 9-6-2010, "Iribarne, Liliana Edith c/Ramírez, Carlos Alfredo y otro s/Ds. y Ps?", entre otros; fuente JUBA), conducta que no respetó la parte actora. No obstante ello, también es cierto que nuestro Superior Tribunal también ha dicho "que la regla derecha antes que izquierda no representa ningún "bill de indemnidad" que autorice al que aparece por la derecha de otro vehículo a arrasar con todo lo que encuentre a su izquierda (SCBA, LP, Causas: C 120.758, S 29-8-2017, "Del Palacio, Alexis Claudio Damián c/Pertini, Esteban Hernán y otro. Ds. y Ps.; C 101.402, S 11-8-2010, "González, Carlos c/ Parra, Peter Pablo Enrique s/Ds. y Ps."; entre otras). "Tal prioridad que -en principio- es absoluta, no puede ser evaluada en forma autónoma sino, por el contrario, imbricada en el contexto general de las normas de tránsito, analizando su vigencia en correspondencia con la simultánea existencia de otras infracciones y en correlación, también, con los preceptos del Código Civil que disciplinan la responsabilidad por daños" (SCBA, LP, Causa 120.758, S 29-8-2017). En definitiva, la prioridad en el paso de quien ingresa por la derecha no autoriza a avanzar siempre sin que le quepa responsabilidad alguna; sin embargo es necesario acreditar de modo fehaciente un accionar, por parte del beneficiario de la prioridad, que importe una específica conducta reprochable. Esto es así por cuanto de acudir sin más al deber genérico de prevención del daño, el principio de prioridad que asiste a quien circula por la derecha, perdería su virtualidad y se determinaría la responsabilidad concurrente en todas las colisiones ocurridas en intersección de calles (Causas n° 104.750, 106.355, 18.440/2012 del entre otras). v. La prueba aportada La actora afirma que en el momento del accidente circulaba por la calle Vergani y que cuando estaba terminando el cruce con la calle Independencia, fue embestida en su parte trasera por el vehículo Renault 19, conducido por el demandado quien circulaba a gran velocidad. Dice que el accionado violó las normas de tránsito e incumplió el deber genérico de prudencia; que no respetó la prioridad de paso que asistía a su parte, dada su calidad de ciclista. Por su parte, el demandado y su aseguradora desconocen la realidad fáctica y niegan cada uno de los hechos expuestos en el escrito de inicio.

Sostienen la responsabilidad de la víctima. Dan una versión muy diferente y en su defensa expresan que el siniestro ocurrió porque la actora descendió con su bicicleta en movimiento, de forma imprevista desde la vereda del lado derecho de circulación del rodado y se interpuso en su marcha. Afirman que el conductor del Renault 19 se detuvo, pero que la reclamante lo impactó y que se cayó al pavimento; que la acompañó caminando al Hospital (fs.30, 31 y 52). Este relato coincide con lo expuesto en la denuncia de siniestro (fs. 81). Corresponde entonces indagar, si la conducta de la víctima, como fuera alegada por los accionados, interrumpió el nexo causal entre el hecho por el que se acciona y el daño, ya sea de manera total o parcial para impedir, en la medida que sea, la aplicación de la responsabilidad objetiva que la norma en cuestión atribuye al dueño o guardián de la cosa. El Magistrado valoró las constancias de la causa, y entendió que la demandante arribó a la encrucijada por la izquierda y que debió ceder el paso al rodado del demandado, quien al haber arribado por la derecha, detentaba la prioridad de paso. Es decir, consideró que fue el actuar negligente de la actora el que provocó la interrupción del nexo causal en los términos del segundo párrafo del art. 1113 del Código Civil; por ello desestimó la demanda. La recurrente sostiene que el Sentenciador incurrió en arbitrariedad y que aplicó de manera infundada el principio de la prioridad de paso. Sin embargo, no advierto tal proceder. En mi opinión ha fundado su decisión y ha dictado el fallo conforme a las constancias de la causa y a la legislación aplicable. No obstante las diferencias evidentes entre las dos versiones y que el demandado no ha probado la suya, lo cierto es que le atribuyó la exclusiva responsabilidad a la víctima porque a partir de una maniobra inadecuada se interpuso en su marcha. Luego de analizar el testimonio aportado por la actora, no cabe duda que fue ésta quien interfirió en la trayectoria del Renault 19 y no observó las contingencias del tránsito, como alegan en su defensa los accionados. En efecto, Ricardo Raúl Martínez prestó declaración testimonial y refirió que estaba con un amigo en la parada del colectivo, la que se encuentra ubicada en la calle Independencia, ¿la del Hospital? cuando vio pasar a la actora conduciendo una bicicleta. Dijo "...justo ella cruza y sentimos una frenada y miramos y el coche ya la había chocado...?". Indicó que el auto circulaba por Independencia hacia la Ruta 8 y que la actora iba por la calle del Hospital en dirección hacia éste. Afirmó que vio que se fue caminando con una señora que la asistió, hacia el Hospital que está a media cuadra (fs. 183). Este testimonio no fue impugnado por las partes (art. 456 del CPCC). Tomando en cuenta la declaración arriba mencionada, y el sentido de circulación de las calles allí citadas, según croquis confeccionado por el perito ingeniero, queda claro que, tal como lo observó el Magistrado de grado anterior, la actora arribó a la encrucijada por la izquierda con relación al demandado, con lo cual violó la prioridad de paso que a éste le correspondía. Aún en el caso que lo hubiera hecho desde la vereda, como afirmaron los accionados, el ciclista también hubiera cometido una grave infracción, al interponerse en la marcha del automóvil, sin esperar el tiempo necesario para poder efectuar el cruce sin riesgo. Pese al intento recursivo en torno a las diferencias apuntadas en los agravios, las normas de tránsito que regulan la circulación de los bicicletas por la vía pública -como lo he señalado más arriba-, son claras y la actora las infringió. Las bicicletas deben ser utilizadas con la prudencia exigida por las circunstancias, pues en ese sentido no cabe diferenciarla de otros vehículos, ya que potencialmente todos ellos pueden ser generadores de riesgo, cuya mayor o menor medida depende de las circunstancias, así como el grado de consecuencia dañosa también depende de ellas, de manera que todos los conductores, en materia de tránsito, deben observar las conductas que exigen -entre otros- los arts. 39, 40 bis, 41 y 48 de la ley 24.449 (Causas n° 88.008, 91.303, 93.150, 91.451, 91.490, entre otras). Hay que tener en cuenta que una bicicleta ofrece tanto o más riesgo que un automóvil, ya que por su equilibrio, fragilidad, versatilidad de maniobra y muy a menudo la imposibilidad de su control a velocidades mínimas, resulta una cosa riesgosa sobre todo al transitar en la vía pública (Causa n° 93.642). Ahora bien, aunque ha quedado probado que la demandante circulaba por la izquierda del accionado, deberán analizarse las circunstancias fácticas del caso en relación al actuar del conductor de vehículo, para determinar si se presenta algún supuesto de excepción a la norma general. El perito ingeniero mecánico designado en este proceso, inspeccionó el lugar del evento; elaboró el informe teniendo en cuenta los elementos obrantes en la causa y contestó los puntos periciales propuestos por los accionados. Efectuó un croquis en base a los hechos expuestos por los proponentes, del cual se observa que no se trata de una intersección con semáforos. Esta pericial no aportó nada en cuanto a la mecánica del accidente y se señala en ella que no existen elementos objetivos como para calcular la velocidad del automóvil al momento del accidente (fs. 190 a 193). Este informe no fue observado por las partes. Por otro lado, el único testigo que declaró en autos nada dijo respecto de la aludida velocidad. Aprecio que era importante conocer el dato de la velocidad con certeza científica, pues a través de él podría desvirtuarse una regla general objetiva, como lo es la prioridad de paso. El elemento probatorio que puede neutralizar dicho principio básico de la circulación debe acreditarse con solidez. La recurrente, pone énfasis en que el demandado violó la prioridad de paso que le cabía en virtud de conducir una bicicleta, pero como ya mencione en el punto anterior, tal diferencia no surge de la LNT (CTPBA art. 1). Además, el art. 61 de la LNT (CTPBA art. 1) establece que se presume responsable de un accidente al que carecía de prioridad de paso o cometió una infracción relacionada con su causa, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponderles a los que, aun respetando las disposiciones, pudiendo evitarlo no lo hicieron. Incluso menciona al peatón, quien goza del beneficio de la duda y presunciones en su favor, en tanto no incurra en graves

violaciones a las reglas del tránsito. Nada indica en el texto legal que tal presunción a favor del peatón sea aplicable a los ciclistas. En cuanto a la circunstancia de arribar en primer lugar a la bocacalle o de encontrarse finalizando la encrucijada, resulta intrascendente, atento a que la conductora de la bicicleta, por circular por la izquierda o por descender a la calle desde la vereda, previo a trasponer la intersección o a pasar a circular por la calle, debió estar segura de poder efectuarlo sin ningún riesgo; debió haberse cerciorado en forma eficiente de que no se constituiría en un obstáculo para quien gozaba de la prioridad de paso, de lo contrario debió esperar. Entiendo que, la actora no cumplió con tal deber. En mi parecer, una conducta diligente para el caso, hubiera sido detenerse y aguardar todo el tiempo necesario hasta que pasara el Renault 19 y recién cuando ello hubiese ocurrido, efectuar el cruce. Sustentar lo contrario implicaría convalidar una conducta que claramente importa interponerse en la circulación del tránsito, sin apoyatura legal de ninguna clase. La apelante alegó en su escrito de demanda que el automóvil la impactó. Al respecto cabe señalar que la característica de embestidor o embestido, o bien la determinación de quien ingresó primero a la encrucijada, no resultan significativas en atención a la prioridad de paso referida. Se trata de un dato relativo que por sí sólo no define responsabilidad. Si así fuere bastaría en todos los casos, acelerar para ganar el paso o a lo sumo que la parte impactada sea la lateral trasera, eludiendo, con ese simple recurso la culpa por haber realizado una maniobra indebida (Causas n° 104.750, 107.510, entre otras). Tal criterio, vale señalar, resulta coincidente con la doctrina sentada por el Superior Tribunal Provincial, según la cual la circunstancia que un rodado sea embestidor no autoriza -por sí sola- a establecer la responsabilidad de su conductor, cuando fue el embestido el que, al violar la prioridad de paso, se interpuso en forma indebida en la marcha de circulación del otro rodado, prioridad que como es sabido no está condicionada al arribo simultáneo a la encrucijada (Ac. 58.668, S 11-3-1997; Ac. 64.363, S 10-11-1998; Ac.108.063, 9-5-2012). Pese a las argumentaciones que fundamentan su queja, no obra en la causa prueba alguna ni fundamento jurídico que obligue a modificar el decisorio apelado (arts. 375 y 384 CPCC). Más allá de la diferencia de porte entre el automotor y el biclo que intervinieron en el hecho que nos ocupa, aprecio que fue la actora quien descuidó las mínimas previsiones exigidas por la situación y asumió con tal proceder un riesgo evidente para su integridad física; ello ha sido decisivo en la producción del hecho dañoso. Por lo cual cabe concluir que se ha logrado acreditar la causa de exención contemplada en la norma, esto es la culpa de la víctima por lo que el demandado no debe responder (art. 1113 última parte del Código Civil; en igual sentido art. 1729 del CCCN). En función del análisis precedente tengo por probado el supuesto fáctico de la pretensión y la convicción que fue la actitud de la conductora de la bicicleta la que constituyó un actuar por demás imprudente y generador del riesgo, al realizar el cruce de la intersección sin respetar la prioridad de paso. Además, no puede tenerse por acreditado el supuesto de excepción a la norma general como lo pretende la actora en sus agravios. En definitiva, valoro que la conducta de María Soledad Taborda fue decisiva en la producción del hecho, pues como lo he adelantado, no respetó la prioridad de paso del automóvil; tampoco se probó un exceso de velocidad por dicho rodado ni que el demandado hubiese sobrepasado el máximo permitido en encrucijadas (art. 51 LNT - CTPBA, art.1); por tanto, a mi entender no hay conducta imputable al accionado que haya sido determinante en la producción del hecho (Causas N° 92.645, 10.334, 10-12-2015; 1360-2012, 29-3-2016; 18.440/2012 del 14-7-2016). c. La propuesta al Acuerdo. En razón de todo lo expresado y lo dispuesto por los arts. 1113 y concordantes del Código Civil (en similar sentido arts. 1729, 1731 del CCCN); arts. 272, 375, 384, 474 y conc. del CPCC, propongo al Acuerdo confirmar la sentencia apelada. Por todo lo expuesto, voto por la afirmativa. Por los mismos fundamentos el señor juez Dr. Ribera votó por la afirmativa. Con lo que terminó el acuerdo dictándose la siguiente SENTENCIA Por lo expuesto en el Acuerdo que antecede, se confirma la sentencia apelada, con costas de ambas instancias a la parte actora. Teniendo en cuenta la naturaleza e importancia de los trabajos desarrollados ante este Tribunal por el Dr. Guillermo Ariel Castillo (CASI. T° 42 F° 120), se fijan sus honorarios en ? jus (arts. 2, 14, 16 inc. b), 21, 23, 26, 31 y cc de la ley 14.967). Asimismo los honorarios fijados a fs. 284 vta. al perito ingeniero Jorge Mario Corti, en la suma de cinco mil seiscientos pesos, no son reducidos y por lo tanto se confirman (dec. 6964/65, arts. 1251 y 1255 del CCCN). Regístrese, notifíquese y devuélvase a la Instancia de origen.

038968E