

**QUINTO NÚMERO**

ISSN 1853 - 2411



**Revista Científica Semestral de Criminalística**

# **INDICIOS**

## **"Accidentología Vial"**

**Universidad Nacional de La Rioja**



[www.indicios.org](http://www.indicios.org)

**Año 3**

**Vol. 2**

*Argentina*



## **Autoridades UNLaR**

Rector:

Dr. Enrique Daniel Nicolás Tello Roldán

Vicerrector:

Lic. Sergio Eduardo Martín

## **Autoridades Departamento Académico de Ciencias Sociales, Jurídicas y Económicas**

Decano:

Ab. José Nicolás Chumbita

Secretario Académico:

Mg. Marcelo Bonaldi

## **Revista INDICIOS**

Director:

Lic. Nicolás Antonio López Alcaraz

Coordinador:

Lic. Maximiliano Bron

# ACCIDENTOLOGÍA VIAL

AÑO 3 – VOL. 2 –

Dirección:  
**Nicolás Antonio López Alcaraz**

Coordinación:  
**Maximiliano Bron**

**INDICIOS**

4

A3. V1. / 05/2012 / Revista Científica de Criminalística / ISSN 1853-2411  
Av. Luis M. de la Fuente s/n. La Rioja. Argentina. / [www.indicios.org](http://www.indicios.org)





## **Revista Científica INDICIOS**

### **INDICIOS**

Quinta edición: 15 de Octubre de 2012, La Rioja, Argentina.

INDICIOS

Av. Luis M. de la Fuente s/n.

La Rioja. Argentina.

© De los Autores, 2010-2012

© INDICIOS, 2010-2012

Editorial: Universidad Nacional de La Rioja

Dirección: Nicolás Antonio López Alcaraz

Coordinación General: Maximiliano Bron

ISSN: 1853-2411

## “ACCIDENTOLOGÍA VIAL”

### Índice

Presentación del número: Accidentología Vial

**Nicolás López Alcaraz** **7**

Determinación de la evitabilidad del accidente de tránsito

**Itatí Acevedo** **10**

Educar para la seguridad

**Mario Vilanova** **18**

El ciclista y su responsabilidad civil ante los accidentes viales

**Silvana Lara** **21**

La seguridad vial intencionalmente cobra mayor significancia

**Fernando Torres** **35**

Las motos y sus derechos

**José De Souza** **39**

## “ACCIDENOTOLOGÍA VIAL” Presentación del número

### Nicolás López Alcaraz

Licenciado en Criminalística.  
Director de Indicios.  
Director de la Licenciatura en Criminalística de la  
Universidad Nacional de la Rioja.  
Profesor Titular de la Universidad Nacional de La  
Rioja.  
La Rioja. Argentina.

#### DATOS DEL NÚMERO:

URL: [www.indicios.org](http://www.indicios.org)

Fecha de Publicación:  
15/10/2012

#### *Director de la Revista:*

Antonio Nicolás López  
Alcaraz.

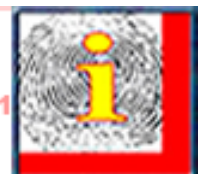
(Director de la Lic. en  
Criminalística UNLaR)

#### *Coordinador:*

Maximiliano Bron  
(UNLaR)

El tema de este número se refiere a una situación de gravedad creciente en nuestra sociedad, como los accidentes de tránsito, abarcando la presentación la exposición de profesionales de disciplinas diferentes, pero con una transversalidad importante en la temática.

Se da inicio a esta presentación con el artículo de la Perito en Accidentología Vial Itatí Acevedo. La misma nos menciona en el desarrollo que se trata de una de las más importantes incógnitas periciales, donde el profesional actuante deberá tener en cuenta una multiplicidad de detalles



existentes en cada situación, a los efectos de brindar a las autoridades judiciales esa información específica que esperan para el esclarecimiento de cada caso en particular.

Seguidamente el profesor Vilanova nos presenta, desde su visión de docente, la posibilidad alternativa de que los niños deben ser preparado para la comprensión de la importancia y razones de las normas de seguridad, mencionando que un segmento lúdico común en pedagogía y también en la rutina diaria, les permitirá a los pequeños la incorporación a su vida diaria de la importancia de diferentes normas que ayudaran a nuestra seguridad, en este relacionado a los accidentes viales.

El segmento siguiente de esta presentación corresponde a la Dra. Lara, que nos pone en tema de forma muy clara y precisa, de una manera creciente en importancia, la responsabilidad civil del ciclista en los accidentes de transito.

A continuación el Jefe local (La Rioja) de la Unidad especial de control y seguridad vial, nos explica la preocupación imperante en diferentes niveles debido a los costos sociales, económicos y otros relacionados, como consecuencia de la cantidad alarmante de accidentes de tránsito a niveles internacionales.

El siguiente artículo corresponde al Coordinador del Consejo Provincial de Seguridad Vial, quien menciona el particular modo de conducirse de los conductores de motocicletas en la Capital (La Rioja), haciendo hincapié en la carencia de conductas reglamentarias de conducción.

El resumen de la presentación de este número, nos refleja que tomamos conocimiento del problema y estamos buscando soluciones al mismo, desde



diferentes miradas, pero con una idea que subyace a todos los artículos, que se refiere a la educación como principal herramienta a utilizar. Desde esta revista también estamos esperanzados que un accionar conjunto nos acercará a una solución que toda la sociedad espera.

***Cita de este artículo:***

LOPEZ ALCARAZ, N. (2012) Accidentología Vial: Presentación del número. *Revista INDICIOS [en línea] 15 de Octubre de 2012, Año 3, Vol. 2. pp.7 - 9.* Recuperado (Fecha de acceso), de <http://www.indicios.org>



## DETERMINACION DE LA EVITABILIDAD DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO

### Itatí Acevedo

Perito en Accidentología Vial.  
Profesora Universidad Nacional de La Rioja

#### PALABRAS CLAVES:

Evitabilidad; accidentes;  
tránsito.

#### KEY WORDS:

Reventability; traffic;  
accidents

### Resumen

El artículo trata la determinación de la evitabilidad del accidente de tránsito como eje central del abordaje, ya que es sin lugar a duda uno de los objetivos periciales más importantes y determinante a la hora de hacer justicia, pero también suele ser conflictivo para el perito, teniendo en cuenta la cantidad y calidad de indicios con los que cuente para poder concretar claramente su hipótesis de evitabilidad.

### Abstract



The paper discusses the preventability on traffic accidents as central axis of the analysis, due to the fact that is one of the most important and determinant objectives at the moment to do justice. However, it can also be conflictive for the expert, taking into account the quantity and quality of the evidence found that will allow to clearly specify the preventability hypothesis.

## **Desarrollo**

La determinación de la evitabilidad del accidente de tránsito es sin lugar a duda uno de los objetivos periciales más importantes y determinante a la hora de hacer justicia, pero también suele ser conflictivo para el perito, teniendo en cuenta la cantidad y calidad de indicios con los que cuente para poder concretar claramente su hipótesis de evitabilidad, por supuesto que en estos casos hay que tener presente las disposiciones reglamentarias del lugar y/o jurisdicción donde se establecen las velocidades mínimas y máximas, las prioridades de paso y en algunos casos en particular es fundamental conocer si el conductor conducía bajo los efectos de sustancias psicoactivas como el alcohol, medicamentos, cocaína, marihuana, etc, debido a que estas drogas cambian el tiempo de respuesta de los conductores para realizar maniobras adecuadas que les permitan sortear la situación de peligro como mantener la distancia respecto a otros vehículos, frenar, esquivar, tocar bocina, hacer señales luminosas, etc.

Cuando se cuenta con huellas de fricción como frenadas, derrapes y efracciones e incluso proyecciones de las víctimas u objetos del vehículo, se requiere conocer todo el proceso o sucesos que acontecen antes, durante y después del siniestro vial, recomendando la teoría de la anatomía del accidente de tránsito de Paul Weston donde el "accidente, a pesar de su rapidez, no se produce de una manera instantánea, sino que sufre una



evolución que se desarrolla en el tiempo y en el espacio mediante una serie de circunstancias sucesivas que se van encontrando hasta producir el resultado”.

El tiempo ha de ser reconstruido a base de “momentos” en los cuales las personas que intervienen en el accidente han debido obrar de una manera determinada y han hecho o no.

En el espacio existirán “áreas” o “zonas” en las que los hechos se producen y, dentro de ellas, determinados “puntos” en donde sitúan acciones concretas. El conjunto de un “momento” y un “punto” será la “posición”. La unión de varias posiciones dará lugar a una “fase” del accidente.

En la clasificación clásica y mayormente aceptada por los investigadores españoles y argentinos, pueden distinguirse tres fases:

1º) FASE DE PERCEPCIÓN

2º) FASE DE DECISIÓN

3º) FASE DE CONFLICTO

FASE DE PERCEPCION: está delimitada inicialmente por el punto o percepción y finaliza en el punto de conflicto. Es la fase más amplia del accidente y abarca a las otras dos fases, teniendo en cuenta que el conductor o peatón percibe todo el proceso en el que se es implicado; la podemos dividir en dos puntos:

Llamamos El Punto de Percepción Posible al momento y lugar donde el movimiento o condición inesperada o extraordinaria puede haber sido percibido por una persona normal. El punto se da antes o en el mismo momento de la percepción real.



EL Punto de Percepción Real es el momento o lugar en el cual el conductor o peatón, percibió realmente por primera vez el peligro o la situación anormal.

FASE DE DECISION: lograda la percepción real la sigue la fase de decisión, que es aquella en la que el conductor o el peatón, reacciona ante el estímulo anterior. Es el tiempo que tarda el conductor en comprender la situación, tomar una decisión y efectuar la maniobra de evasión.

El Tiempo de Reacción es variable y oscila con la edad, el estado físico o psíquico. A edades elevadas, cansancio, desatención, aumenta el tiempo de reacción oscilando de 0,8 a 2 segundos considerándose un tiempo normal de una persona entre 18 y 45 años en condiciones físicas y psíquicas es de 1 segundo.

Maniobras de Evasión es la maniobra o conjunto de ellas que efectúa el usuario para evitar que el accidente se produzca, pueden ser simples o complejas por ejemplo: frenar, esquivar, acelerar, tocar la bocina, destellos de luz, etc.

FASE DE CONFLICTO es la culminación del accidente, es decir, comprende el último período de la evolución de este, con conclusión:

Lugar Momento de Impacto es el punto en el cual el accidente resulta inevitable y se consuma el accidente y que corresponderá a la posición de máximo efecto.

Lugar de Inmovilidad Final es la posición final que adoptan los elementos intervinientes del accidente.

Desde una velocidad conocida relacionada con el accidente de tránsito y obtenida por medio de los indicios encontrados en el lugar del hecho, se comienza a construir la hipótesis o teoría de la evitabilidad



permitiendo recrear la escena virtualmente mediante planos o gráficos ilustrativos, tal como se puede apreciar en el siguiente ejemplo:

$$V_{\min} = \sqrt{2 \times g \times \mu \times d}$$

Donde se tiene:

$V_{\min}$  = velocidad mínima.

2 = constante numérica.

$\mu$  = coeficiente de adherencia = 0,70 según datos obtenidos de la obra literaria ACCIDENTOLOGIA VIAL Y PERICIA" del autor IRURETA.

2

$g$  = fuerza de gravedad = 9,81 mts/seg.

$d$  = distancia de huella de frenado = 79,80 mts.

3,6 = factor de convertibilidad de metros por segundo a kilómetros por hora.

2

$$V_{\min} = \sqrt{2 \times 9,81 \text{ mts/seg} \times 0,70 \times 79,80 \text{ mts}}$$

2 2

$$V_{\min} = \sqrt{1095,973 \text{ mts/seg}}$$

$$V_{\min} = 33,10 \text{ mts/seg} \times 3,6 = \boxed{119,17 \text{ Km/Hora.}}$$



El resultado obtenido es la velocidad mínima demostrable, debido a que no se tienen en cuenta, deformación, calor y sonido, energías estas que si se pudieran sumar elevarían aún más el resultado obtenido.

Desde el Lugar de Percepción de Peligro hasta el Lugar Momento de Impacto o atropellamiento entre el automóvil y el peatón, existió una distancia de cuarenta y ocho metros con diez centímetros.

Para poder establecer si el accidente era físicamente evitable, se procedió a reconstruir el accidente virtualmente a 60 km/hora, teniendo en cuenta la carteleria del lugar o señalamiento vial, utilizándose para ello la siguiente fórmula físico-matemático:

$$d = \frac{V^2}{2 \times \mu \times g}$$

Donde se tiene:

d = distancia de frenada a 60 km/hora.

V = velocidad previa a frenar a 60 km /hora = 16,66 mts /seg.

2 = constante numérica.

$\mu$  = 0,70 coeficiente de adherencia conforme a lo establecido en el libro de "ACCIDENTOLOGIA VIAL Y PERICIAL" de IRURETA.

2

g = fuerza de gravedad = 9,81 mts /seg.

Reemplazando los valores queda:

60 km/hora



2

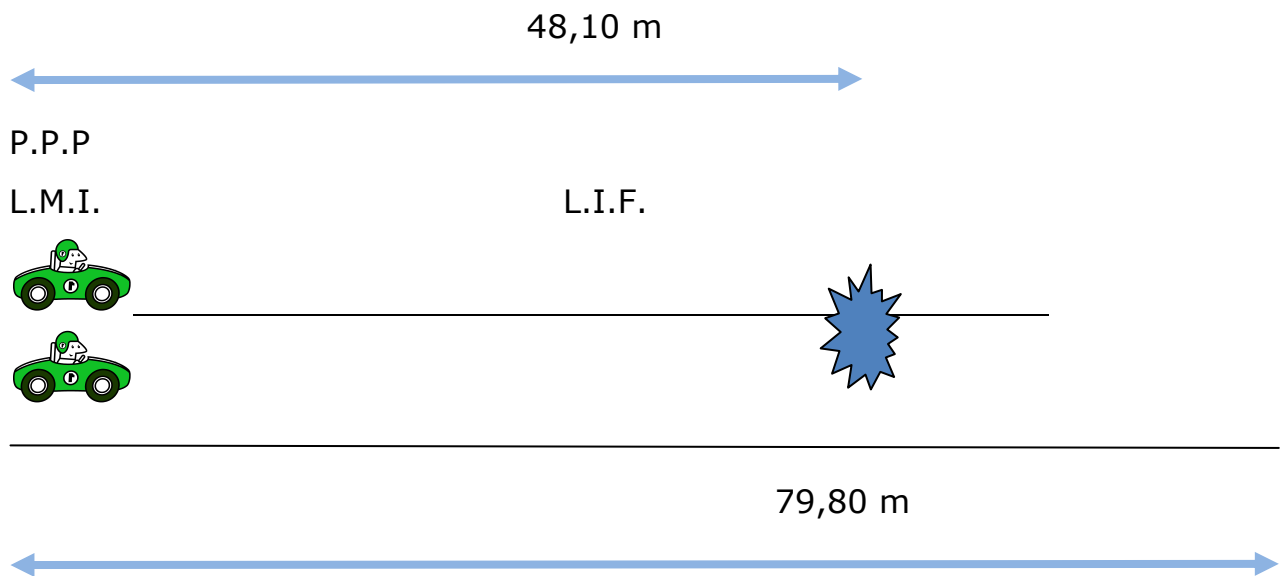
$$d = \frac{(16,66 \text{ mts/seg})^2}{2 \times 0,70 \times 9,81 \text{ mts/seg}^2} = \boxed{20,22 \text{ mts.}}$$

2

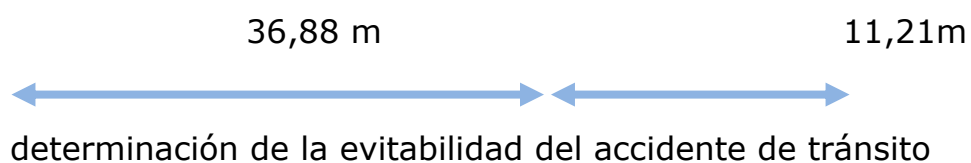
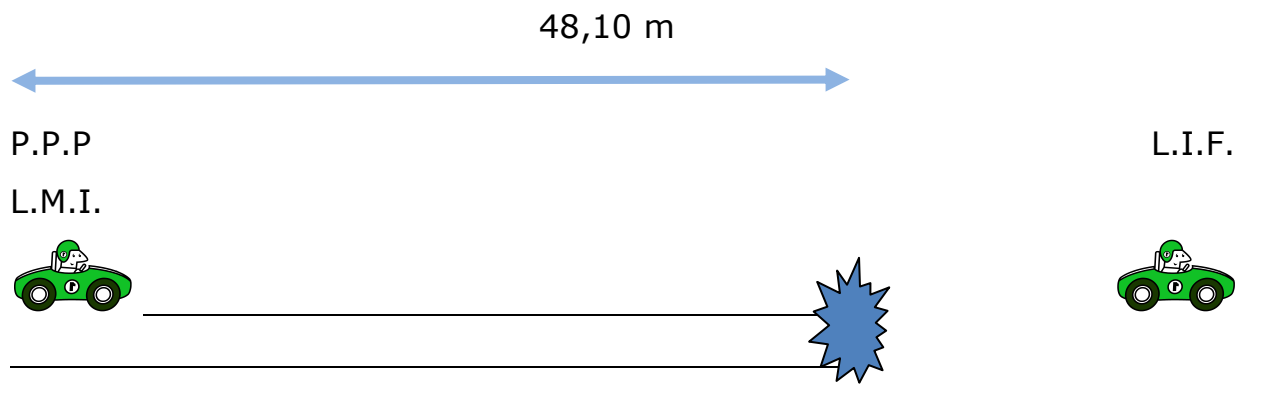
$$2 \times 0,70 \times 9,81 \text{ mts/seg}^2$$

A 60 km/hora el accidente era evitable y el automóvil se detiene a once metros con veintiún centímetros antes del Lugar Momento de Impacto, o sea que necesita una distancia total de treinta y seis metros con ochenta y nueve centímetros.

VELOCIDAD A 119,17 KM/HORA.



VELOCIDAD A 60 KM/HORA.



**Cita de este artículo:**

ACEVEDO, I (2012) Determinación de la evitabilidad del accidente de tránsito. *Revista INDICIOS [en línea] 15 de Octubre de 2012, Año 3, Vol. . pp.10 - 17.* Recuperado (Fecha de acceso), de <http://www.indicios.org>



## EDUCAR PARA LA SEGURIDAD

### Mario Alberto Vilanova

*Profesor.*

*Especialista en Metodología de la Investigación Científica Aplicada a las Ciencias Sociales y Humanidades.*

*Evaluador Nacional para Trabajos de Indagación Escolar a Nivel Nacional.*

#### PALABRAS CLAVES:

Niños; educación, seguridad vial.

#### KEY WORDS:

Childrens; road safety education.

### Resumen

En este texto se realiza un breve comentario sobre algunas de las características de la educación para la seguridad vial.

### Abstract

In this text, a brief comment is made about some of the characteristics of road safety education.



**"Todos nosotros necesitamos aprender a actuar en situaciones que pueden ofrecer peligro: abrir una lata, encender el fuego o cruzar una calle de intenso tránsito. Muchos niños han sido atropellados porque en lugar de enseñarles a observar las señales y prestar atención al tránsito, les han inculcado, solamente, temor a los automóviles, lo que los impulsa a cruzar las calles corriendo y en ocasiones con los ojos cerrados.**

Se les debe mostrar adonde están los peligros, acostumbrándolos a que sean cuidadosos y precavidos sin transformarlos en personas miedosas y atemorizadas, para que aprendan a dominar el propio cuerpo y el mundo en que viven, necesitan probar toda clase de experiencias, una de las mejores y más naturales formas de conseguirlo, es a través de la participación activa en los juegos.

Por ello la educación debería llevar a los individuos a la comprensión de la importancia y del porqué de las normas de seguridad, pero principalmente al hábito de su práctica, dejemos que los niños trepen y salten, corran y se suspendan, lancen y recojan, en fin, que ejerciten al máximo sus habilidades físicas intelectuales, pero enseñémosles a hacer tales cosas con seguridad, para evitar que se expongan a accidentes y tratar de que tengan más clara noción de cómo defenderse de los peligros.

Sin embargo, a pesar de todas las precauciones el mundo de la recreación no goza de seguridad absoluta, no se puede pretender evitar todos los pequeños riesgos de los juegos activos, sin crear en consecuencia individuos nerviosos, tímidos, inadaptados. Un niño sobreprotegido es un ser en crecimiento que está siendo privado de un sinnúmero de experiencias útiles.



Durante los juegos escolares los niños se caerán, sufrirán rasguños, pequeñas cortaduras, moretones, hinchazón. Todo eso forma parte del proceso natural de formación de sentimientos de seguridad, de confianza en sí mismo, en suma, de adaptación.

El docente debe tratar de ayudar a cada niño a crecer no sólo en la habilidad de dominar los propios movimientos, sino también en la capacidad de adaptarse a los problemas diarios, que pueden ofrecerles peligros, es importante darles la oportunidad de aprender a encargarse de sí mismos y a resolver solos las dificultades.

Al enseñarles seguridad, debemos destacar los aspectos positivos y preventivos de las situaciones que puedan ocasionar daños y no solamente atemorizar a las personas con aspectos negativos.

Por ello podríamos afirmar que es de suma importancia que el docente converse a menudo con los alumnos/as acerca de las normas de seguridad, cuya necesidad se haga notable en el transcurso de los juegos y en sus prácticas pedagógicas diarias".

***Cita de este artículo:***

VILANOVA, M. (2012) Educar para la seguridad. *Revista INDICIOS [en línea] 15 de Octubre de 2012, Año 3, Vol. 2. pp.17 - 20.* Recuperado (Fecha de acceso), de <http://www.indicios.org>



## EL CICLISTA Y SU RESPONSABILIDAD CIVIL ANTE LOS ACCIDENTES VIALES

**Silvana Noelia Lara**

Abogada.  
Profesora de la Universidad Nacional  
de La Rioja.

**PALABRAS CLAVES:**

Ciclista, Bicicleta, Automóvil,  
Responsabilidad Civil,  
Accidentes Viales, Seguridad.

**KEY WORDS:**

Cyclist, Bike, car, Civil  
Liability, road accidents,  
Security.

### Resumen

El presente artículo pretende demostrar que el ciclismo, es una actividad que cualquier persona puede practicar con diferentes finalidades, ya sea de uso domestico, o como deporte. Cualquiera sea el fin que se le atribuya, el ciclista debe tener conciencia de que existen normas de transito, y modos de protección que deben respetarse a efecto de evitar accidentes.



## Abstract

This article seeks to demonstrate that cycling is an activity that any person can practice with different purposes, either for home use, or as a sport. Whatever the order is assigned, the cyclist must be aware that there are traffic rules, and modes of protection that must be respected in order to avoid accidents.

## Introducción

La bicicleta es un medio de transporte de propulsión humana, que se usa tanto en la zona urbana como en la zona rural.-

Ley 24449, Art. 5- DEFINICIONES: g) Bicicleta: vehículo de dos ruedas que es propulsado por mecanismos con el esfuerzo de quien lo utiliza, pudiendo ser múltiple de hasta cuatro ruedas alineadas (Inciso incorporado por art. 1° de la Ley N° 25965).-

El uso de la bicicleta es considerada como un medio que contribuye a lograr una mejor calidad de vida en las personas, ya que es recomendada por profesionales médicos para la salud. Además favorece al medio ambiente, y descomprime el tránsito en la mayoría de las ciudades grandes.-

Por ello, y ante el uso frecuente de la bicicleta, la educación vial debe reforzarse procurando que la sociedad tome conciencia sobre seguridad vial, y de esa manera evitar accidentes.-

El uso del casco, debe ser obligatorio?



Cuando hablamos de educación vial, debemos conocer que existe un marco normativo que establece el uso del casco como medida de seguridad para el ciclista; lo cual implica que tenemos que acatar lo regulado por la ley.- No obstante ello, el uso del casco de manera obligatoria, ha venido a plantear en varios países teorías distintas, para saber si es conveniente el uso del casco de manera obligatoria o no. Tal planteo llevo a pensar que habría personas que dejarían de trasladarse en bicicleta, o directamente no cumplirían con lo impuesto por la norma.-

Además, para prevenir un accidente con un automóvil, el uso del casco en el ciclista, no previene dicho accidente, solo protegería, en partes, la cabeza al momento de colisionar.-

Según la Federación de Ciclistas Europeos/as que, en vez de plantear el uso obligatorio del casco, los poderes públicos deberían esforzarse en prevenir los accidentes. La promoción del uso del casco no es una manera eficaz de mejorar la seguridad de los y las ciclistas.

La normativa vigente, Ley 24.449, en su Artículo 40 bis, establece:

Requisitos para circular con bicletas. Para poder circular con bicicleta es indispensable que el vehículo tenga: a) Un sistema de rodamiento, dirección y freno permanente y eficaz. b) Espejos retrovisores en ambos lados. c) Timbre, bocina o similar. d) Que el conductor lleve puesto un casco protector, no use ropa suelta, y que ésta sea preferentemente de colores claros, y utilice calzado que se afirme con seguridad a los pedales. e) Que el conductor sea su único ocupante con la excepción del transporte de una carga, o de un niño, ubicados en un portaequipaje o asiento especial cuyos pesos no pongan en riesgo la maniobrabilidad y estabilidad del vehículo f) Guardabarros sobre ambas ruedas.g) Luces y señalización reflectiva.(Articulo incorporado por art.1ºde la Ley N° 25965)

El ciclista debe conocer que la bicicleta, es un medio de transporte que implica tener en cuenta la seguridad al momento de transportarse.-



La seguridad en la bicicleta, va a depender del uso que la damos al utilizarla, es decir, acá consideraremos la bicicleta de uso en la ciudad, la bicicleta que se usa para practicar deporte, o la bicicleta de uso en la montaña. En estos casos, no solo va a cambiar la mecánica y la conducción, sino también las normas de seguridad, lo cual variara de acuerdo a la finalidad que se le dará a la bicicleta.-

Todo ciclista debe saber que para evitar accidentes, la bicicleta debe estar en buen estado. Cuando se hace referencia al buen estado, ello implica que todo lo que implique a la mecánica, frenos, radios de las llantas, se encuentren correctamente colocados y que puedan activarse al momento de cualquier maniobras que realice el ciclista.-

El practicar ciclismo, también conlleva el conocer cómo manejar según sea la finalidad que se le al usar la bicicleta. Es importante saber cuáles son los factores que se deben tener en cuenta, sobre todo si voy a circular en una bicicleta en la ciudad, en las montañas, o en el campo.

Es común ver al ciclista en zonas urbanas, que transitan por banquina, aunque para ello es necesario que se aumenten la construcción de ciclovías para mayor seguridad del ciclista.

Ley 24449, Art. 5- DEFINICIONES: ....II bis) Ciclovías: Carriles diferenciados para el desplazamiento de bicicletas o vehículo similar no motorizado, físicamente separados de los otros carriles de circulación, mediante construcciones permanentes... (Inciso incorporado por art. 1º de laLey Nº 25965).-

Artículo 46 bis: Ciclovías. Las autoridades competentes promoverán la planificación y construcción de una red de ciclovías o sendas especiales para la circulación de bicicletas y similares cuyos conductores estarán obligados a utilizarlas (Articulo incorporado por art. 1º de la Ley Nº 25965) También, debe tener conciencia que existen señales de tránsito que debe respetar al transitar, como es el caso de la presencia de semáforos en las



esquinas, el avisar con las manos, lo cual permite indicar su desplazamiento. El transitar por calles o intersecciones que obligan ir por la derecha, y no girar a la izquierda en determinadas situaciones, respetando la presencia de peatones y automóviles.-

Art.39.- **CONDICIONES PARA CONDUCIR** : Los conductores deben: a) Antes de ingresar a la vía pública, verificar que tanto él como su vehículo se encuentren en adecuadas condiciones de seguridad, de acuerdo con los requisitos legales, bajo su responsabilidad. b) En la vía pública, circular con cuidado y prevención, conservando en todo momento el dominio efectivo del vehículo o animal, teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito. Cualquier maniobra debe advertirla previamente y realizarla con precaución, sin crear riesgo ni afectar la fluidez del tránsito. Utilizarán únicamente la calzada, sobre la derecha y en el sentido señalado, respetando las vías o carriles exclusivos y los horarios de tránsito establecidos.

Art.43.- **GIROS Y ROTONDAS**: Para realizar un giro debe respetarse la señalización, y observar las siguientes reglas: a) Advertir la maniobra con suficiente antelación, mediante la señal luminosa correspondiente, que se mantendrá hasta la salida de la encrucijada; b) Circular desde treinta metros antes por el costado más próximo al giro a efectuar. c) Reducir la velocidad paulatinamente, girando a una marcha moderada; d) Reforzar con la señal manual cuando el giro se realice para ingresar en una vía de poca importancia o en un predio frentista; e) Si se trata de una rotonda, la circulación a su alrededor será ininterrumpida sin detenciones y dejando la zona central no transitable de la misma, a la izquierda. Tiene prioridad de paso el que circula por ella sobre el que intenta ingresar debiendo cederla al que egresa, salvo señalización en contrario. (Dto.179/95: a.2: si por el carril derecho o carril especial circulan vehículos de a tracción a sangre



(bicicletas, triciclos, etc.) y conservan su dirección, los vehículos que giren deben efectuar la maniobra por detrás de ellos.

Lo señalado anteriormente, son algunos de los factores que se deben respetar para evitar accidentes, destacando como medio de protección del ciclista el uso del casco de manera obligatoria, con la finalidad de evitar ante colisiones automovilísticos traumatismo de cabeza.-

Un accidente de tránsito es considerado un acontecimiento provocado por circular y que ocasiona daños que puede recaer sobre personas o cosas.-

La ley prevé en su Art.64 – PRESUNCIONES: Se considera accidente de tránsito todo hecho que produzca daño en personas o cosas como consecuencia de la circulación. Se presume responsable de un accidente al que carecía de prioridad de paso o cometió una infracción relacionada con la causa del mismo, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponderles a los que, aun respetando las disposiciones, pudiendo haberlo evitado voluntariamente, no lo hicieron. El peatón goza del beneficio de la duda y presunciones en su favor en tanto no incurra en graves violaciones a las reglas del tránsito.

### **Responsabilidad Civil ante un accidente.**

Respetando lo señalado por la normativa vigente, y ante el bajo índice de riesgo de accidentes de tránsito en bicicleta, no podemos ignorar que existen en nuestra realidad, ya sea por desconocer las exigencias legales o por transitar ignorando cuales son las reglas de tránsito al momento de circular en bicicleta.-

Ello lleva a mencionar cual es el grado de responsabilidad civil ante un accidente entre un automovilista y un ciclista.

El artículo 1113, 2º párrafo del Código Civil Argentino, es la norma que podrá solucionar tal situación, el establece: "...En el supuesto de daños causados con las cosas, el dueño o guardián, para eximirse de



responsabilidad, deberá demostrar que de su parte no hubo culpa; pero si el daño hubiere sido causado por el riesgo o vicio de la cosa, sólo se eximirá total o parcialmente de responsabilidad acreditando la culpa de la víctima o de un tercero por quien no debe responder..."..-

Existe a lo largo y a lo ancho de nuestro país jurisprudencia que trata sobre accidentes de tránsito, cometidos por varias causas violando las exigencias legales, en los que tienen como protagonistas los ciclistas, por varias causas .-

Según lo investigado, la jurisprudencia en nuestro país varía, desde tratar al ciclista como a un peatón, hasta considerarlo como conductor también de una cosa tanto o más peligrosa que el propio automotor.

Así se ha resuelto : "Tratándose de un accidente ocurrido entre un vehículo y un ciclista, el caso debe regirse por el art. 1113 del Código Civil, dado que en su confrontación con un automotor el ciclista debe ser equiparado al peatón. Conforme con ello, el damnificado solo debe probar la relación de causa a efecto entre el automotor y la lesión sufrida, debiendo el conductor para exculparse, acreditar la culpa de la víctima o de un tercero por quien no debe responder" (CApel. CC San Martín, sala II, mayo 29-1984). (416-SJ), ED, 116-631.

El mismo Tribunal, en otro fallo, ampliando sus consideraciones, alegó: "Tratándose de una colisión entre un automotor y un ciclista, cabe asimilar la situación de éste a la de un peatón. En efecto, siendo el automóvil una cosa cuya peligrosidad es mucho mayor que la de un biciclo, en este su conductor - que es a la vez su impulsor - carece de la protección de carrocería alguna; además, la velocidad que el ciclista puede imprimir a su vehículo, comparativamente, es mínima. Por ello es que, en defecto de demostración de la culpa en que pudiere haber incurrido la víctima, la presunción de culpa contenida en el parr. 2 del art. 1113 del Código Civil, juega contra el conductor del automóvil embistente" (CApel. CC San



Martín, Sala II, Agosto 21-1984, Coria de Schimpf, Nora L. y Otros c. Baluk, Senowij).

En otras sentencias similares, de distintos tribunales locales, se considera también que el ciclista, ante una colisión con un automovilista, cuenta a su favor con la presunción de que el otro es el responsable del evento dañoso, bastándole con probar el encontronazo y que las lesiones fueron su consecuencia, mientras que el automovilista, además de ser catalogado, casi siempre, más victimario que víctima, si pretende liberar o atenuar su responsabilidad, deberá demostrar que ha existido culpa por parte del ciclista.

Pero, para que haya culpa del ciclista, éste deberá incumplir con las disposiciones de tránsito que puedan provocar el embate, porque no es el hecho de infringir tales normas lo que acarrea responsabilidad, sino el de transgredir aquéllas que se tornan en causa directa del siniestro.-

Otra Jurisprudencia: [Sentencia de Cámara Nacional de Apelaciones en lo Comercial, 18 de Agosto de 1999 \(caso Pacheco, Oscar Abel C/ Brea, Guillermo S/ Ord.\)](#)

DAÑOS Y PERJUICIOS. RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL.

ACCIDENTE DE TRANSITO. DECESO. MENOR. PROGENITORES.

PRETENSION INDEMNIZATORIA. IMPROCEDENCIA. CULPA DE LA VICTIMA.

INTERRUPCION DEL NEXO CAUSAL. .6 SI EN VIRTUD DE UN ACCIDENTE DE TRANSITO, FALLECIO UNA MENOR QUE CIRCULABA POR UNA RUTA EN BICICLETA -AL SER EMBESTIDA POR UN VEHICULO-, RESULTA IMPROCEDENTE QUE LOS PROGENITORES DE LA OCCISA RECLAMEN JUDICIALMENTE RESARCIMIENTO INDEMNIZATORIO, CUANDO -COMO EN EL CASO- DEL PLEXO PROBATORIO REUNIDO SURGE LA CULPA DE LA VICTIMA EN LA PRODUCCION DEL SINIESTRO, TODA VEZ QUE SU ACTITUD IMPREVISIBLE E IRREVERSIBLE, INTERRUMPIO EL NEXO CAUSAL ENTRE LA ACTIVIDAD Y



EL PERJUICIO A QUE ALUDE EL CCIV 1113. PIAGGI - BUTTY - DIAZ  
CORDERO PACHECO, OSCAR ABEL C/ BREA, GUILLERMO S/ ORD. 18/08/...

Jurisprudencia sobre responsabilidad y culpabilidad

Colisiones entre automóviles y bicicletas

El tema de las colisiones, que se suscitaren entre automovilistas y ciclistas, será dirimido, en cuanto a la responsabilidad civil, por la aplicación del artículo 1113 del Código Civil y conforme a la interpretación jurisprudencial de nuestros tribunales.

El artículo 1113, 2do. párrafo del Código Civil Argentino dice: "...En el supuesto de daños causados con las cosas, el dueño o guardián, para eximirse de responsabilidad, deberá demostrar que de su parte no hubo culpa; pero si el daño hubiere sido causado por el riesgo o vicio de la cosa, sólo se eximirá total o parcialmente de responsabilidad acreditando la culpa de la víctima o de un tercero por quien no debe responder...".

Así, la responsabilidad civil tanto de un automovilista, como de un ciclista, por lesionar a otra persona con el auto o bicicleta y que motivará resarcimientos económicos, surge del hecho de haberlo provocado "por el riesgo o vicio de la cosa".

La ley presume tal responsabilidad, por la sencilla razón de valerse la persona de una máquina que, por sí misma, trae aparejado un riesgo para los demás, y su conductor se verá obligado a acreditar que ha existido culpa exclusiva de la víctima para desligarse de ella o, al menos, que existió culpa concurrente con la suya, como para compartir o compensar las secuelas del siniestro.

Pero, ¿qué pasa cuando la colisión se da entre un automóvil y una bicicleta?. ¿A quién se presume responsable de la colisión?, y por lo tanto,



¿quién deberá acreditar que no tuvo culpa en el siniestro o, que no la tuvo sola o totalmente él?.

Al respecto, la jurisprudencia en nuestro país varía, desde tratar al ciclista como a un peatón, hasta considerarlo como conductor también de una cosa tanto o más peligrosa que el propio automotor.

Así se ha resuelto : "Tratándose de un accidente ocurrido entre un vehículo y un ciclista, el caso debe regirse por el art. 1113 del Código Civil, dado que en su confrontación con un automotor el ciclista debe ser equiparado al peatón. Conforme con ello, el damnificado solo debe probar la relación de causa a efecto entre el automotor y la lesión sufrida, debiendo el conductor para exculparse, acreditar la culpa de la víctima o de un tercero por quien no debe responder" (CApel. CC San Martín, sala II, mayo 29-1984). (416-SJ), ED, 116-631.

El mismo Tribunal, en otro fallo, ampliando sus consideraciones, alegó: "Tratándose de una colisión entre un automotor y un ciclista, cabe asimilar la situación de éste a la de un peatón. En efecto, siendo el automóvil una cosa cuya peligrosidad es mucho mayor que la de un biciclo, en este su conductor - que es a la vez su impulsor - carece de la protección de carrocería alguna; además, la velocidad que el ciclista puede imprimir a su vehículo, comparativamente, es mínima. Por ello es que, en defecto de demostración de la culpa en que pudiere haber incurrido la víctima, la presunción de culpa contenida en el parr. 2 del art. 1113 del Código Civil, juega contra el conductor del automóvil embistente" (CApel. CC San Martín, Sala II, Agosto 21-1984, Coria de Schimpf, Nora L. y Otros c. Baluk, Senowij).

En otras sentencias similares, de distintos tribunales locales, se considera también que el ciclista, ante una colisión con un automovilista, cuenta a su



favor con la presunción de que el otro es el responsable del evento dañoso, bastándole con probar el encontronazo y que las lesiones fueron su consecuencia, mientras que el automovilista, además de ser catalogado, casi siempre, más victimario que víctima, si pretende liberar o atenuar su responsabilidad, deberá demostrar que ha existido culpa por parte del ciclista.

Pero, para que haya culpa del ciclista, éste deberá incumplir con las disposiciones de tránsito que puedan provocar el embate, porque no es el hecho de infringir tales normas lo que acarrea responsabilidad, sino el de transgredir aquéllas que se tornan en causa directa del siniestro.

Por ello se ha dicho, y con razón, que no es el Código de Tránsito el que rige la responsabilidad por los daños emergentes de un siniestro, sino el Código Civil; por lo cual, la contravención de cánones de aquél, no necesariamente configura una culpabilidad tal, como para hacerlo responsable del evento.

Así, por ejemplo, si el ciclista circula por una autopista, que se lo prohíbe, pero lo hace sobre el carril de la derecha, al borde de la banquina, enfilado si va con otros ciclistas, con vestimenta chillona, con las luces reglamentarias, si lo hace de noche, no habrá culpa alguna de su parte de resultar embestido por un automotor. La prohibición de transitar, para el ciclista, no le otorga derechos al automovilista, en desmedro de aquél, pues la responsabilidad en el evento la decide el juez y no, de antemano, el conductor del vehículo automotor. Este, por otra parte, está obligado a conducir de tal manera que, aunque lo haga por una autopista, siempre deberá mantener un perfecto dominio de su rodado que evite dañar y/o lesionar a terceros; debiendo saber que, las restricciones a los demás no le amplían sus derechos, ni le dan vía libre para atropellar a nadie.



Nuestro máximo tribunal provincial ha resuelto: "Quien tiene a su cargo la conducción de un vehículo, asume sobre sí la posibilidad cierta de la ocurrencia de sucesos que, en el curso ordinario del tránsito puedan presentarse de manera más o menos imprevista. Así la aparición de la figura del peatón distraído o del ciclista desaprensivo, son hechos que se presentan, si no normalmente, al menos, ocasionales. Y el conductor debe estar lo suficientemente alerta como para sortear esas emergencias, salvo casos excepcionales" (SC Buenos Aires, julio 23 1985). (801- SJ), ED, 120-677.

En el otro extremo campea, lo que podríamos denominar como "teoría anticiclista", pues llega a sostener que: "Una bicicleta tiene tanto o más riesgo que un automóvil, ya que no crea el riesgo solamente la velocidad potencial o el mayor volumen o masa de un vehículo. También lo crea una máquina que circula sobre dos ruedas en la que el equilibrio, la fragilidad y versatilidad de maniobra, y muy a menudo la imposibilidad de control, precisamente a velocidades mínimas, como también el factor pericia, hacen que dicho vehículo, circulando por calles de tránsito automotriz indiscriminado, resulte una cosa riesgosa y peligrosa, tal vez más que como sujeto activo, como sujeto pasivo de responsabilidad y culpa". "Tratándose de un accidente entre un automotor y una bicicleta en movimiento y constituyendo esta última también un elemento riesgoso, a veces mayor que el automóvil, no es de aplicación la presunción juris tantum de la inversión del cargo de la prueba establecida en el art. 1113 del Código Civil, debiendo quien invoca la imputabilidad del daño probar la culpa de quien lo produjo según los principios generales de la prueba al utilizar ambos protagonistas del evento cosas peligrosas" (C2aCC Morón, Noviembre 19 1981, Taverna, Domingo J. C. Castaniza, Ricardo V. y Otra).

Con tal criterio, el ciclista queda sometido frente a un percance, a la misma situación, de hecho y de derecho, que el automovilista, viéndose obligado a



demostrar la culpabilidad de éste, para liberarse de responsabilidad, y no simplemente acreditar el hecho y sus secuelas, como lo entienden, por suerte, la mayoría de los tribunales.

Aquéel razonamiento, el de considerar a la bicicleta en movimiento como cosa peligrosa, frente al tránsito automotor, y al ciclista como sujeto pasivo de responsabilidad y culpa, constituye un presupuesto inadmisiblesobre todo para nosotros los ciclistas, por lo que ponderamos resoluciones que, como la siguiente, han establecido: "La reforma del Código Civil de 1968 - ley 17711, al hablar de "riesgo de la cosa" es comprensiva de la conducción de un automotor en la medida que como cosa mecánica en movimiento genera una especial peligrosidad, una mayor posibilidad y proximidad de un daño, dicho principio reviste mayor plenitud cuando el accidente ha sido protagonizado por un automotor y un ciclista, en el que las diferencias existentes en el riesgo creado por cada uno poseen una muy distinta entidad" (CApel, Penal, Santa Fe, Sala III, Diciembre 23 1981, Velazquez, Juan O.), como también la que repara en que "La bicicleta no se debe considerar como cosa riesgosa, ya que la ley se refiere a cosa cuyo uso constituye un riesgo para terceros, como el caso de los automotores, que puestos en funcionamiento adquieren una fuerza o peligro propio que escapa a menudo del control de quien los maneja" (C1aCC Bahía Blanca, Sala II, Abril 2 1985, Rosales de Flores, Martha H. y Otra c. Sánchez Hnos.).

Por todo ello, los ciclistas, además de sortear todos los inconvenientes que nos crea el tránsito vehicular, tenemos que estar atentos a que las leyes y sentencias judiciales no nos desplacen de las rutas con disposiciones e interpretaciones que favorezcan, aún más, el absoluto dominio que detentan los automovilistas.



## Conclusión

Por lo expuesto, y respetando la jurisprudencia mencionada anteriormente, solo resta señalar que la responsabilidad civil podrá ser atribuida, según si la lesión provocada por un ciclista o automovilista a un tercero, dando lugar a un resarcimiento económico, teniendo en cuenta el riesgo o vicio de la cosa que ocasiono la lesión; conforme lo establecido por el artículo 1113, párrafo 2º del Código Civil Argentino.-

Asimismo, se trata de llevar a la reflexión que la educación es uno de los pilares fundamentales que se pretende reforzar; a los fines de que la sociedad en la que convivimos tome conciencia y sobre todo que respete a las normas de tránsito, con el propósito de instalar cultura vial. Y de esa manera lograr que se reduzca el número de accidentes viales, mediante la prevención y seguridad vial; ya que todos somos responsables de nuestros propios actos a la hora de conducir.

### ***Cita de este artículo:***

LARA, S. (2012) El ciclista y su responsabilidad civil ante los accidentes viales. *Revista INDICIOS [en línea] 15 de Octubre de 2012, Año 3, Vol. 1.* pp. 21-34. Recuperado (Fecha de acceso), de <http://www.indicios.org>



## LA SEGURIDAD VIAL INTENCIONALMENTE COBRA MAYOR SIGNIFICANCIA

### Fernando Ariel Torres

Sub Comisario.  
Jefe de la Unidad Especial de Control  
y Seguridad Vial- Policía de la  
Provincia de La Rioja-  
Ministerio de Gobierno Justicia Seguridad  
y Derechos Humanos.

#### PALABRAS CLAVES:

Seguridad vial; datos estadísticos.

#### KEY WORDS:

Road traffic safety;  
statistical data

### Resumen

El presente artículo aborda el problema de seguridad vial a nivel mundial y brinda un resumen basado en diferentes cifras y datos estadísticos que permiten tratar la problemática.

### Abstract

This paper addresses the problems on road traffic safety globally and provides a summary based on different figures and statistical data that allows to deal with the issue.



## LA SEGURIDAD VIAL

El problema de seguridad vial a nivel mundial ha ido cobrando importancia en los últimos años, especialmente a darse a conocer cifras de diversas fuentes como la (OMS), algunos otros componentes de las Naciones Unidas y otras. El número de muertos por accidentes de tránsito a nivel mundial es de unos 1.2 millones de personas cada año. Los accidentes de tráfico constituyen la segunda causa de muerte para personas entre los 5 y 29 años y la tercera para personas entre los 30 y 44 años. En los países en vías de desarrollo, dado que el número de vehículos está creciendo rápidamente, esta verdadera epidemia está empeorando de manera que, de no mediar disposiciones que puedan revertir la situación, se convertirá en la tercera causa de muerte y discapacidad hacia el año 2020.

Los costos sociales y económicos de los accidentes y las lesiones causados por el tránsito ascienden al 1% del Producto Nacional Bruto en los países de ingresos bajos, al 1,5% en los de ingresos medianos y hasta el 5% en los de ingresos altos. Una explicación de esta variación, es que normalmente, en los países en vías de desarrollo se utiliza como método de valorización de los costos sociales de los accidentes el "Método del Capital Humano", mientras que en países desarrollados se utiliza el enfoque de "la disposición a pagar", el que considera valores muchos más altos tanto para los lesionados como para las personas muertas para realizar evaluaciones sociales. El costo mundial podría estimarse en US\$ 518.000 millones anuales, de los cuales US\$ 65.000 millones corresponden a los países de ingresos bajos y medianos, dicho monto es mayor del que reciben como ayuda al desarrollo. Sin embargo, se invierte muy poco dinero en prevenir



éstos, comparado con los fondos invertidos en labores de investigación y desarrollo centrados en otros problemas de salud pública.

Para orientar las políticas de seguridad vial se necesitan datos sobre el número, tipo de accidentes y sus consecuencias, así como el conocimiento detallado de las circunstancias en que se producen. En muchos países de ingresos bajos o medios no existen métodos de recopilación ni procesamiento de datos sobre el tránsito, por lo que las estadísticas reportadas generalmente están subestimadas o incompletas, lo que las hace poco confiables en la toma de medidas destinadas a disminuir los accidentes o para elaborar políticas de seguridad vial de largo plazo. Esto podría además, llevar a los gobiernos a disminuir los recursos destinados a reducir la incidencia de accidentes.

La seguridad vial, se convierte en un problema de gravedad creciente si pensamos que existen estimaciones que indican que en los países de América Latina y el Caribe, entre el año 2000 y el 2020, el número de víctimas mortales por el tránsito crecerá en un 48%, 149% en el Asia Meridional y aún cuando las predicciones son mejores para los países de Europa Oriental y Asia Central se estima un aumento del 19%. Con el objeto de enfrentar esta realidad, la Unidad de Transporte de la CEPAL y la ANSV en Argentina, ha encargado un estudio sobre la situación referente a la seguridad vial en los países de América Latina y el Caribe, para cubrir, entre otros, los siguientes temas: Tasas de accidentes viales, personas lesionadas en estos accidentes, fallecimientos a raíz de estos accidentes, por habitante y por vehículo motorizado, comparando la situación en los países de la región con la de países asiáticos, en transición e industrializados; La incorporación de la seguridad vial en la planificación del sector transporte y en la evaluación de proyectos; Las instituciones



relacionadas con el tema de la seguridad vial en los distintos países de la región, el papel de cada uno de ellos, y los mecanismos de planificación de actividades relacionadas con la seguridad en la región, y; Conclusiones generales en los países de la región respecto a la seguridad vial

**Fuente:**

Ponencia II Congreso Internacional de Seguridad Vial. ANSV Ministerio del Interior Presidencia de la Nación.

I Jornadas Provinciales de Educación y Seguridad Vial- Universidad Nacional de La Rioja. Noviembre de 2012.-

***Cita de este artículo:***

TORRES, F. A. (2012) La seguridad vial intencionalmente cobra mayor significancia. *Revista INDICIOS [en línea] 15 de Octubre de 2012, Año 3, Vol. 2. pp.35-38.* Recuperado (Fecha de acceso), de <http://www.indicios.org>



## LAS MOTOS Y SUS DERECHOS

### José De Souza

Coordinador del Consejo Provincial de Seguridad Vial de La Rioja.

#### PALABRAS CLAVES:

Motocicletas; tránsito.

#### KEY WORDS:

Motorcycles, transit.

### Resumen

Breve comentario sobre las motocicletas, sus particularidades en el tránsito y sus derechos.

### Abstract

Brief comment about motorcycles, their particularities on transit and their rights.



Que en la Capital de La Rioja hay muchas motos, no es ninguna novedad, que se registran diez accidentes por día, tampoco sorprende, (datos del 107, servicio de emergencias) pero que tengan sus propias leyes para circular por las angostas calles de nuestra ciudad, se ha convertido en una verdadera pesadilla para peatones y conductores de rodados mayores. Los motociclistas proponen permanentemente, la tan trillada frase "Tierra de nadie", uno de los derechos "adquiridos" por ejemplo, el sobrepaso por la derecha, la mayoría de los conductores de las dos ruedas, esta convencido que el sobrepaso se realiza por la derecha de los automóviles, si a esto le sumamos que los conductores de autos van pegado al cordón derecho, hace que no tengan alternativas, el gran problema que tienen es la apertura de puertas de autos estacionados, un accidente clásico en la calles riojanas. Cuando hay una fila de autos parados y uno del medio quiere girar a la derecha, para estacionar, tiene que fijarse bien porque seguro que una moto avanza por la derecha. Cuando un auto se detiene ante la luz roja del semáforo y respetando la senda peatonal, seguro que las motos que llegan después se ponen adelante del auto invadiendo la zona rayada, no quieren hacer fila detrás de los autos, cuando llegan a las esquinas, quieren pasar primero, aunque el vehículo mayor venga por la derecha, el 80 por ciento de los propietarios de motos les sacan los espejos retrovisores, lo que hace que sea dificultoso a la hora de maniobrar, ejemplos de estos hay miles, lo que hace que circular por las calles de nuestra Ciudad, se torna dificultoso.

Ahora me pregunto ¿tiene solución todo este tema de tránsito?, desde mi humilde punto de vista, hay que tomar una decisión política, porque el numero de muertos por siniestros viales, sigue aumentando y si le sumamos a esto la cantidad de personas que durante mucho tiempo tienen que realizar rehabilitación por mucho tiempo y personas que quedan con discapacidades de por vida, hace que este tema denominado "Pandemia"



por la OMS, sea tomado en serio y lo peor del caso que la franja de fallecidos por accidentes de tránsito va desde los 16 hasta los 30 años, nuestra juventud.

El consumo de alcohol en la gente joven y no tan joven, juega un papel importantísimo en los siniestros viales, un tema cultural, por lo tanto es de capital importancia la educación en las escuelas primarias y secundarias sobre los riesgos de consumir alcohol y conducir, ya que los primarios y secundarios son los mejores agentes multiplicadores, el camino a recorrer es largo, pero no imposible, debemos involucrarnos todos en esta tarea, porque el tránsito lo hacemos todos juntos.

***Cita de este artículo:***

**DE SOUZA, J.** (2012) Las motos y sus derechos. *Revista INDICIOS [en línea] 15 de Octubre de 2012, Año 3, Vol. 2. pp.39-41.* Recuperado (Fecha de acceso), de <http://www.indicios.org>

