

¿UNA BICICLETA TIENE PRIORIDAD DE PASO POR LA DERECHA? UN FALLO SOBRE LAS EXCEPCIONES Y LA RESPONSABILIDAD EN EL TRÁNSITO

Cámara Primera de Apelaciones en lo Civil y Comercial de Córdoba. Sentencia N.º 73, del 10 de junio de 2025.

Autos: «Abregú, Norma Alicia c/ Filloy, Eduardo Juan – Daños y perjuicios – Accidentes de tránsito». Expte. N.º 11593543.

Una ciclista fue embestida por una camioneta cuando intentaba atravesar la Ruta Provincial N.º 5, en Alta Gracia. Aunque se aproximaba desde la derecha, la Cámara examinó si podía invocar esa prioridad frente a un vehículo motorizado.

El tribunal sostuvo que **la bicicleta puede considerarse vehículo de tracción a sangre a los efectos de la excepción legal a la prioridad de paso**. También ponderó que la ciclista provenía de una vía de tierra, circunstancia relevante para la aplicación de otra excepción.

El fallo aborda además la utilización judicial de **Google Street View como herramienta auxiliar de consulta pública** para corroborar las características del lugar del accidente, y analiza las objeciones relacionadas con el derecho de defensa.

En primera instancia se había atribuido **85 % de responsabilidad a la ciclista y 15 % al conductor de la camioneta**; esa distribución fue materia de impugnación ante la Cámara.

El punto jurídico: la prioridad por la derecha debe examinarse junto con las excepciones legales y las circunstancias concretas del siniestro; no basta invocarla aisladamente para excluir la participación causal de quien reclama.

A continuación se reproduce, sin recortes ni modificaciones, el documento original de 13 páginas, con sus reseñas, doctrina, fundamentos y elementos editoriales.



Córdoba, sábado 10 de octubre de 2026

navegación

Portada

Tesaurus

Ediciones Especiales

Staff del SJ

Contacto

¿Cómo obtener el SJ?

ROMANO, MARINA SALOME

Tiene disponibles **40** puntos

☐ Cambiar la información del Usuario

☐ ¿Necesita más puntos?

Salir

:: Semanario Jurídico :: **Jurisprudencia** :: Civil y Comercial :: ACCIDENTE DE TRÁNSITO

ACCIDENTE DE TRÁNSITO

RESPONSABILIDAD CONCURRENTE. PRIORIDAD DE PASO. Vehículo que circula por la derecha. Arribo simultaneo. Vehículo de tracción a sangre: Bicicleta. Vía de tierra. HECHO DE LA VÍCTIMA. PRUEBA. Google street view. Consulta oficiosa del tribunal. Valoración. Herramienta de acceso público.

1- La prioridad de paso desde la derecha se mantiene, incluso, cuando ambos vehículos llegan a la intersección de modo más o menos simultáneo, pues esa regla fundamental de tránsito está destinada también a regular esta hipótesis, imponiendo a quien tiene una ventaja mínima ceder la preferencia de avance al que llega desde la derecha. Se entiende que la prioridad de paso desde la derecha es una regla de oro que debe entenderse y respetarse a ultranza y sin condicionamientos, a fin de que no se intente ganar a base de velocidad y desenfado el centro ideal de la calzada (cfr. Zavala De González, Matilde, "Doctrina Judicial, Solución de Casos 1", Córdoba, Alveroni, 1998, pág. 171/172).

2- Respecto de la cuestión de si la bicicleta debe ser considerada como un "vehículos de tracción a sangre", al menos a los fines la aplicación de la excepción a la regla de la prioridad de paso, se adhiere a la postura afirmativa, pues se entiende que dentro de dicha categoría se encuentran los vehículos que funcionan con el esfuerzo de su conductor. Al respecto, autorizada doctrina ha precisado que "la bicicleta -por tratarse de un vehículo de tracción a sangre- debe ceder siempre el paso a los vehículos de motor". Sucede que la reglamentación de tránsito refiere a sólo dos mecanismos de propulsión del vehículo: los que poseen una fuente impulsiva propia a combustión eléctrica o mixta; y los que no la tienen, es decir, que funcionan a "tracción a sangre", entendido como el esfuerzo de su conductor. Dentro de esta última categoría se encuentran las bicicletas, pues son propulsadas por el esfuerzo muscular de quien las conduce.

3- Si se compara la potencia y velocidad que puede desarrollar un automóvil y, por supuesto, la fuerza en que se desplaza al estar en circulación, con lo pequeño y la posibilidad de que, en el mismo orden de cosas, puede ofrecer una bicicleta, forzoso es concluir en la mayor peligrosidad susceptible de engendrar por un automovilista que la que puede causar un ciclista (Cfr. Cám. 2da. Civ. y Com. de La Plata, Sala I, 263-81,

Ficha Técnica

Tribunal: C?mara 1a Civil y Comercial, Córdoba
Guillermo Pedro Bernardo Tinti - Julio Ceferino Sánchez

Autos: ""Abregu, Norma Alicia c/ Filloy, Eduardo Juan - Abreviado - Daños Y Perjuicios - Accidentes de Tránsito - Tram.Oral - Expte. N° 11593543""

Sentencia N°: 73

Fecha: 10/06/2025

Semanario Jurídico:

Número:2546

07/05/2026

Cuadernillo: 16

Tomo 133

Año 2026 - A

Página: 738



versión para imprimir



enviar por correo

Una publicación de



Otras publicaciones



"Bogado de Duarte, Teresa I. y otros c/Chiavellini, Héctor O.", D. J. B. A., 121138). Es evidente que la bicicleta tiene una notable peligrosidad pasiva -problema de equilibrio, fragilidad y exposición del cuerpo-, pues quien la monta debe conservar el equilibrio, tiene su cuerpo expuesto a las potencialidades dañosas de los otros vehículos que tienen una estructura más dura, lo que se ve agravado por la falta de medios defensivos del cuerpo humano. En cambio, tiene una peligrosidad activa evidentemente menor, pues su propia fragilidad, carencia de estructura y masa, hace que para los terceros represente un peligro de menor entidad.

4- Habiendo sido invocada la prioridad de paso por la actora, y encontrándose involucrada una ruta cuyas intersecciones, en la mayoría de los casos son de tierra, el sentenciante acudió como mecanismo auxiliar a las constancias de Google Maps -Google Street View-, el que resulta de acceso público -pues se encuentra en línea- y muestra una imagen objetiva, indicando la fecha en que fue tomada. No conmueve tal conclusión el hecho de que no se haya consignado en la sentencia el respectivo link, pues el sitio se puede encontrar colocando la dirección en el buscador o simplemente ubicándolo en el mapa, ya que -insisto- su acceso es público. Al respecto se ha dicho que "no se observa inconveniente en que el juez acuda de oficio al Street View, al no ser un medio de prueba sino un mecanismo auxiliar" (Cfr. Izquierdo Blanco, Pau en AA.VV., La prueba electrónica, Lluçh, Xavier Abel - Pico I Junoy, Joan (directores), Esade, Bosch Editor, Barcelona 2011, p. 410). En consecuencia, no se advierte óbice para que el juzgador recurra de oficio a dicha herramienta a los fines de corroborar y esclarecer aquello que surge de los dichos de la actora y de los elementos glosados a la causa.

5- No impide la valoración de la prueba extraída de Google Maps el hecho que, como denuncia la apelante, la sentenciante no haya ordenado incorporar tales constancias como medida para mejor proveer, lo que afectaría el derecho de defensa de su parte. Sucede que la posibilidad de fiscalización que conceden tales medidas de ningún modo puede alterar su fuerza convictiva, pues se trata de una constancia objetiva, la que, además, es utilizada de manera auxiliar. La jurisprudencia local se ha expedido en este sentido al afirmar que la posibilidad de recurrir a dicha herramienta es de público conocimiento, y uso relativamente habitual, tratándose además de una cuestión objetiva y accesible a cualquier persona. No se entiende cómo la posibilidad de contralor modificaría los extremos convictivos emergentes de la misma, o al menos cómo, en caso de efectuarse una interpretación errada sobre ella, dicha cuestión no podría haber rebatida debidamente por el impugnante en esta oportunidad, permitiendo corregir el posible yerro (Cfr. C8CC, Sentencia n.º 134 del 14/8/2024, en autos "Moyano, Daniel Eduardo c/ Díaz, Federico y otros - ordinario - daños y perj. - Accidentes de tránsito - Expte. n.º 8558312").

Cámara Civil y Comercial 1ª. Córdoba. 10/6/25. Sentencia N° 73. Trib. de origen: Juzg.2ª. CC, Conc., Fam. Alta Gracia, Cba. "Abregu, Norma Alicia c/ Filloy,

Eduardo Juan - Abreviado - Daños Y Perjuicios - Accidentes de Tránsito - Tram.Oral - Expte. N° 11593543"

Córdoba, 10 de junio de 2025

Y VISTOS:

Estos autos caratulados.... venidos con motivo de los recursos de apelación deducidos por la parte actora, y la demandada y citada en garantía, respectivamente, en contra de la Sentencia N.º 119 de fecha 03/09/2024 que resolvió: "1) Hacer lugar parcialmente a la demanda de daños y perjuicios entablada por Norma Alicia Abregu DNI nro.: 27.246.247 y, en consecuencia, condenar al demandado Eduardo Juan Filloy DNI nro.: 13.373.880 a abonarle a aquella la suma de pesos setecientos treinta y cuatro mil ciento dieciséis con ochenta y seis centavos (\$734.116,86), en concepto de gastos terapéuticos, lucro cesante pasado y futuro y daño moral; todo con más los intereses fijados en el considerando respectivo. 2) Imponer las costas a cargo de la parte actora - Norma Alicia Abregu- en un ochenta y cinco por ciento (85%) y en un quince por ciento (15%) a cargo de la parte a la demandada - Eduardo Juan Filloy-; sin perjuicio de lo dispuesto por el art. 140 del CPCC atento que la accionante se encuentra litigando con beneficio de litigar sin gastos". [Omissis].

¿Procede el recurso de apelación de la parte actora?

Y CONSIDERANDO:

El doctor Julio Ceferino Sánchez Torres dijo:

I. En contra de la Sentencia n.º 119 de fecha 3/9/2024 - cuya parte resolutive ha sido transcripta anteriormente, la parte actora, Sra. Norma Alicia Abregú, dedujo recurso de apelación con fecha 12/9/2024, mediante su apoderado, el Dr. Tomás I. Patrignani, el que fue concedido oportunamente. II. Radicada la causa en esta Sede e impreso el trámite de ley, la parte actora expresó agravios con fecha 21/3/2025, mediante sus apoderados -el anteriormente nombrado, y el Dr. Gustavo Javier Campos-. Corrido traslado a la parte demandada y citada en garantía, éstas lo evacuaron con fecha 14/4/2025, mediante su apoderado, el Dr. Pedro Daniel García. Solicitaron que se rechace el recurso interpuesto, con costas. III. Dictado y firme el decreto de autos, quedó el recurso en condiciones de ser resuelto. IV. La sentencia apelada contiene una adecuada relación de causa que satisface las exigencias del art. 329 del CPCC, por lo que a ella me remito. V. Lo resuelto en la instancia anterior. De modo previo a ingresar al examen de la cuestión traída a decisión de esta Cámara, cabe reseñar que la Sra. Norma Alicia Abregú interpuso demanda de daños y perjuicios en contra de Eduardo Juan Filloy, en su doble carácter de conductor y guardián de la camioneta marca Chevrolet S10, dominio CEC-631, en virtud de un accidente acaecido el 17/06/2022, alrededor de las 21:30 horas. Relató que circulaba en su bicicleta por Av. Malvinas Argentina de la ciudad de Alta Gracia, cuando, en oportunidad en que iba a trasponer la Ruta n.º 5, encontrándose en ese momento los semáforos allí

existentes con luz intermitente, fue embestida por una camioneta marca Chevrolet S10, dominio CEC-631, quien transitaba por la ruta por su izquierda y era conducida por Eduardo Juan Filloy. Peticionó la suma de \$ 2.964.504,80 o lo que en más o en menos resulte de la prueba a rendirse en autos. Asimismo, citó en garantía a la compañía aseguradora ORBIS Compañía Argentina de Seguros S.A. Por su parte, el demandado y la citada en garantía comparecieron y contestaron la demanda en los mismos términos. Negaron todos y cada uno de los hechos y derechos en los que fundó su pretensión la accionante. El Juez de la anterior instancia, en base a la prueba rendida en autos, concluyó que en el accidente hubo un riesgo compartido, por lo que atribuyó la responsabilidad en un ochenta y cinco por ciento (85%) a la accionante, y en un quince (15%) al demandado. En consecuencia, hizo lugar parcialmente a la demanda y condenó al Sr. Filloy a abonar a la actora la suma de pesos \$ 734.116,86, en concepto de gastos terapéuticos, lucro cesante pasado y futuro y daño moral. Todo con más los intereses fijados en el considerando respectivo. Luego impuso las costas a cargo de la parte actora en un ochenta y cinco por ciento (85%) y en un quince por ciento (15%) a cargo de la parte demandada. Por último, hizo extensivos los efectos de la condena a la citada en garantía, en los términos del art. 118 y cc. de la Ley 17.418. VI. Expresión de agravios. En contra de dicho pronunciamiento se alza la parte actora, cuyo disenso admite el siguiente compendio: VI.1. En primer lugar, denuncia que en la sentencia se consideró erróneamente -según dice- que en la producción del accidente de tránsito que motivó estas actuaciones concurren responsabilidades tanto de la actora como del demandado. Señala que, para fundamentar esa conclusión, en la sentencia se consideró, dentro del análisis de la mecánica del accidente, fundamentos sustentados en la búsqueda del juez mediante la aplicación Google Maps, obstruyendo la correcta actividad probatoria de las partes y agravando a la actora en la proporción de la responsabilidad que se le atribuyó. Sostiene que, respecto a ello, se expresó de forma errónea y en abierta contradicción con principios básicos del derecho procesal lo siguiente: "(...) En adición a ello, según pudo conocer la suscripta a través de una consulta a Google Maps, (...) el Sr. Filloy conducía una camioneta en una ruta provincial que (según se puede ver en Google Maps)". Asevera que lo transcrito entraña el reemplazo por parte del tribunal de la actividad probatoria que deben efectuar las partes para confirmar los hechos relatados por ellas, donde no se utilizó como complemento, sino como gestión principal, para fundar la forma en la que -supuestamente- se desarrolló el accidente. Expone que, conforme lo expuesto en el escrito de demanda, que luego fue confirmado por las pruebas que se desarrollaron en la etapa probatoria, el siniestro ocurrió por la conducta culpable del demandado -Sr. Filloy-, en la que, de forma repentina y violenta, embistió a la actora -Sra. Abregú-, quien gozaba de prioridad de paso por circular por la arteria ubicada a la derecha. Observa que, en este caso, el tribunal excedió sus deberes como juzgador, introduciendo material probatorio para alegar sobre un hecho que, además, no estaba controvertido ni fue invocado por la otra parte. Dice que, a pesar de ello,

el Tribunal de primera instancia incorporó -sin el debido control de las partes- como medio probatorio, la utilización de la aplicación Google Maps a los fines de verificar el estado de pavimentación de la calle en la que transitaba la Sra. Abregú, encuadrándolo dentro de la excepción del art. 41, inciso g), punto 1) de la Ley Nacional de Tránsito. En este sentido, afirma que lo elaborado por el tribunal trajo aparejado, en su decisión, la reducción de culpabilidad al demandado, incrementándose a la parte actora, disposición que agravia completamente a la Sra. Abregú. Reflexiona que, en el caso de que se hubiese realizado conforme a derecho, se debió enmarcar en una medida de mejor proveer, lo que tampoco se cumplimentó y conllevó a la imposibilidad de fiscalizar la prueba rendida en el proceso. Al respecto, dice que de ninguna prueba producida en autos surge que la calle por la cual circulaba la actora era de tierra al tiempo en que ocurrió el accidente de tránsito que motivó estas actuaciones. Que no surge de las constancias referidas por el tribunal (extraídas de la aplicación Google Maps), que como es sabido, utiliza imágenes satelitales tomadas en determinada fecha, que al tiempo del accidente la calle hubiera sido de tierra. Adiciona que, más aún, en la sentencia ni siquiera se mencionó cuál es la fecha de las imágenes que dice haber consultado en la aplicación Google Maps, todo lo cual invalida el razonamiento desarrollado en aquella. Concluye que se debe resolver sobre la improcedencia de la interferencia por parte del tribunal de primera instancia en la actividad probatoria de las partes y, en consecuencia, se considere como responsable exclusivo en la producción del evento dañoso al demandado, quien, además de haber violado la prioridad de paso que tenía la actora por circular por la calle ubicada a la derecha, revistió el carácter de vehículo embistente. VI.2. En segundo lugar, afirma que se consideró, dentro del análisis de la mecánica del accidente por parte del tribunal de primera instancia, que el vehículo en el que transitaba la actora (bicicleta) encuadra como vehículo de tracción a sangre, enmarcándolo erróneamente en la excepción de la prioridad de la derecha, según la ley de tránsito. Que esta consideración produjo la reducción de responsabilidad en el demandado y la disminución de la cuantificación de los daños que su parte ha reclamado. Transcribe la conceptualización que brinda la Ley Nacional de Tránsito (Ley N° 24.449) respecto a las bicicletas, y cita doctrina al respecto. Asevera que de lo expuesto se extrae que la normativa de tránsito vehicular es clara y específica, distinguiendo a la bicicleta (vehículo autopropulsado) de los vehículos de tracción a sangre. Dice que, por ello, lo considerado por el tribunal, que conllevó a que resolviera la reducción de responsabilidad del demandado al plantear la excepción de pérdida de paso por la derecha aludida, es errónea y contraria a la ley, lo que agravia notablemente a su parte. Cita jurisprudencia que considera favorable a su postura recursiva. Solicita que se acoja el presente agravio, y se resuelva sobre la incorrecta conceptualización del vehículo utilizado por la actora -bicicleta- como de tracción a sangre y, en consecuencia, se considere como responsable exclusivo en la producción del evento dañoso al demandado. VII. La cuestión a decidir. Así compendiada la impugnación ensayada por la apelante, corresponde determinar si

resultó ajustada a derecho la sentencia recurrida, en cuanto determinó la responsabilidad concurrente de las partes en el evento dañoso. VIII. La solución del recurso. VIII.a. Sobre la configuración del hecho de la víctima como eximente de responsabilidad. Regla de la prioridad de paso. Excepciones. En su primer agravio, la apelante fustiga que en la resolución se haya considerado que la responsabilidad resultó concurrente, en base a la información obtenida por el juez de Google Maps, de la que surge que la calle por la cual circulaba la actora era de tierra al tiempo en que ocurrió el accidente. Entiende que el sentenciante reemplazó la actividad probatoria de las partes y violó principios procesales. En su segunda queja, critica que se haya clasificado a la bicicleta de la actora como vehículo de tracción a sangre. A los fines de dar respuesta jurisdiccional al planteo, es menester, en primer lugar, analizar las razones por las cuales se determinó la responsabilidad concurrente entre actora y demandado. De la resolución en crisis surge que, al momento de determinar la mecánica del hecho, la sentenciante precisó que, según lo expresado en la demanda, lo referido por el único testigo de la causa y el croquis diseñado por éste -el que permite conocer la posición final de los vehículos (adjunto en la op. 28/11/2023)-, el choque se produjo en una intersección entre dos vías, esto es, una ruta provincial y una calle secundaria. Seguidamente ponderó que, si bien la parte actora insistió en varias oportunidades en que el Sr. Filloy se conducía por su izquierda -lo que presumió que era para alegar su prioridad por la derecha- tal entendimiento no era correcto a la luz del art. 41 inc. g) de la Ley Nacional de Tránsito, la cual dispone de forma expresa que la aludida prioridad se pierde cuando se conduzcan vehículos de tracción a sangre (punto 4). Luego concluyó que tal es el supuesto de autos en tanto la Sra. Abregú circulaba en una bicicleta. Por otra parte, consideró: "En adición a ello, según pudo conocer la suscripta a través de una consulta a Google Maps, la calle por la que circulaba la accionante antes de incorporarse para traspasar la ruta (calle 6 o Malvinas Argentinas), era una vía de tierra; configurándose además el supuesto de excepción enumerado en el punto 1 del inc. g)." Lo subrayado me pertenece. Hasta aquí tenemos que el argumento principal de la sentenciante a los fines de atribuir responsabilidad a la actora, es el hecho de que, si bien ésta se dirigía por la derecha de la intersección, perdió su prioridad de paso atento a que se conducía en un vehículo de tracción a sangre, conforme lo establecido en el art. 41 inc. g) de la ley nacional de tránsito. Como argumento secundario, señaló que, además, la actora circulaba por una vía de tierra -lo que determinó mediante Google Maps- configurándose el supuesto de excepción enumerado en el punto 1 del inc. g). Así planteada la cuestión, corresponde ahora determinar si, en el presente caso, se han configurado las mentadas excepciones a la regla de la prioridad de paso. A tal fin, corresponde recordar que, conforme lo tiene dicho la doctrina, la prioridad de paso desde la derecha se mantiene, incluso, cuando ambos vehículos llegan a la intersección de modo más o menos simultáneo, pues esa regla fundamental de tránsito está destinada también a regular esta hipótesis, imponiendo a quien tiene una ventaja mínima ceder la preferencia de avance al que llega desde la derecha. Se

entiende que la prioridad de paso desde la derecha es una regla de oro que debe entenderse y respetarse a ultranza y sin condicionamientos, a fin de que no se intente ganar a base de velocidad y desenfado el centro ideal de la calzada (cfr. ZAVALA DE GONZÁLEZ, Matilde, "Doctrina Judicial, Solución de Casos 1", Córdoba, Alveroni, 1998, pág. 171/172). No obstante, la normativa de tránsito establece ciertas excepciones en las que se pierde dicha prioridad. Al respecto, el art. 41 de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449-receptado por el art. 42 de la Ley Provincial de Tránsito N° 8560-establece 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: 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." Sentado ello, corresponde determinar si, en el caso de autos, se han configurado las excepciones a la prioridad de paso determinadas por la sentenciante, en base a las cuales atribuyó un porcentaje de responsabilidad en cabeza de la actora. VIII.a.1. Conducción de vehículos de tracción a sangre. Bicicleta. Respecto a la cuestión de si la bicicleta debe ser considerada como un "vehículos de tracción a sangre", al menos a los fines la aplicación de la excepción a la regla de la prioridad de paso, adelanto que adhiero a la postura afirmativa, pues entiendo que dentro de dicha categoría se encuentran los que funcionan con el esfuerzo de su conductor. El art. 5 de la Ley Nacional de Tránsito define a la bicicleta como "vehículo de dos ruedas que es propulsado por mecanismos, con el esfuerzo de quien lo utiliza, pudiendo ser múltiple, de hasta cuatro (4) ruedas alineadas." Al respecto, autorizada doctrina ha precisado que "la bicicleta -por tratarse de un vehículo de tracción a sangre- debe ceder siempre el paso a los vehículos de motor". (Cfr. PARRELLADA, Carlos A., "Colisiones entre automotor y ciclista. Automotor y carros. Automotor y animales. Automotor y camiones. Automotor y trenes. Accidente de tránsito en los que participan vehículos de distinta dimensión", en: Revista de derecho de daños; 1998, n.º 2, p. 109-136). Sucede que la reglamentación de tránsito refiere a sólo dos mecanismos de propulsión del vehículo: los que poseen una fuente impulsiva propia a combustión eléctrica o mixta; y los que no la tienen, es decir, que funcionan a "tracción a sangre", entendido como el esfuerzo de su conductor. Dentro de esta última categoría se encuentran las bicicletas, pues son propulsadas por el esfuerzo muscular de quien las conduce. Al respecto se ha dicho que "la ley 24.449 determina dos clases diferenciadas de vehículos a) aquellos propulsados por

motor a combustión o eléctrico y b) aquellos propulsados por el esfuerzo de quien lo conduce o mediante propulsión animal... no se trata en la hipótesis bajo análisis de llegar al absurdo de comparar al ciclista con un semoviente, sino que, en la categorización que emerge del plexo de la reglamentación ha de distinguirse los vehículos cuya tracción proviene de una propulsión generada por un motor interno (que se alimenta de combustión o fuente de energía eléctrica u otra etc) la cual, naturalmente desarrollan una velocidad mayor que aquellos que cuya fuente de propulsión resulta la "tracción animal" o "el esfuerzo de su conductor". En este último caso, es decir cuando el vehículo no posee fuente impulsora propia a combustión eléctrica o mixta, aparece correcto, tal como lo hace la doctrina y jurisprudencia mayoritaria del País englobar al "vehículo bicicleta" en la hipótesis de exclusión de la prioridad de paso del que viene por la derecha...más aún cuando a diferencia de un carruaje tirado por animales, la bicicleta por reglamentación de tránsito debe estar provista de un sistema de frenos (art. 40 bis, ap. a- ley 24.449) y por encontrarse conducida a bajas velocidades y directamente por el hombre, resulta más sencillo y eficaz que pueda frenar y ceder el paso a los vehículos tal como así lo prevé la excepción de prioridad de paso bajo análisis. " (Cfr. Cám. Nac. Civ., Com., y Min. de San Juan, Sala 3, en autos "Aguilar, Gloria Cristina c/ Pastran, Maria de los Ángeles y Otros s/ Ordinario", 13/4/2018). En la misma inteligencia se ha dicho que, si se compara la potencia y velocidad que puede desarrollar un automóvil y, por supuesto, la fuerza en que se desplaza al estar en circulación, con lo pequeño y la posibilidad de que, en el mismo orden de cosas, puede ofrecer una bicicleta, forzoso es concluir en la mayor peligrosidad susceptible de engendrar por una automovilista que la que puede causar un ciclista (Cfr. Cám. 2da. Civ. y Com. de La Plata, Sala I, 263-81, "Bogado de Duarte, Teresa I. y otros c/Chiavellini, Héctor O.", D. J. B. A., 121138). Es evidente que la bicicleta tiene una notable peligrosidad pasiva -problema de equilibrio, fragilidad y exposición del cuerpo-, pues quien la monta debe conservar el equilibrio, tiene su cuerpo expuesto a las potencialidades dañosas de los otros vehículos que tienen una estructura más dura, lo que se ve agravado por la falta de medios defensivos del cuerpo humano. En cambio, tiene una peligrosidad activa evidentemente menor, pues su propia fragilidad, carencia de estructura y masa, hace que para los terceros represente un peligro de menor entidad. (Cfr. PARRELLADA, Carlos A., op. cit.). Específicamente respecto a la aplicación de la excepción a la regla de la prioridad de paso a las bicicletas, hemos explicado recientemente que, en las situaciones contenidas en el inc. e) del art. 41 de la Ley Nacional de Tránsito, se ordena a ceder la prioridad de paso a quien se conduce por la derecha pues se encuentra en mejores condiciones de evitar la producción de una colisión, ya que, quien circula por la izquierda, presenta mayor peligrosidad en el tránsito. Es decir que, si no se cede la prioridad de paso en tales supuestos, quien circula por la derecha se expone a un peligro inminente, el cual, conforme a la norma, tiene la obligación de evitar. Ha de verse que una vía pavimentada, por su mayor tráfico y la velocidad en que se conducen los vehículos, resulta más peligrosa que una vía de tierra; quien circula por un

paso de nivel se encuentra en una situación más comprometida al estar expuesto a constituirse como un obstáculo al ferrocarril; y quien va a girar para ingresar a una vía transversal se expone a interponerse en el trayecto de los vehículos que circulan por aquella arteria. Por último, quien conduce animales o vehículos de tracción a sangre, se encuentra en desventaja ante un vehículo con una fuente impulsora propia a combustión o eléctrica, por su menor velocidad (Cfr. Sentencia n.º 23 del 13/03/2025, en autos "Sosa, Andrés Matías c/ Farra, Lucas Diego - Ordinario - Daños y Perj.- Accidentes de Tránsito- Expte. N° 6673232"). Así las cosas, se puede concluir que, atento a que una bicicleta funciona con el esfuerzo de su conductor y no por la propulsión generada por un motor interno, lo que la coloca en una situación desfavorable frente a un vehículo motorizado, debe ser considerada como "vehículo de tracción a sangre" a los fines de la aplicación de la excepción a la prioridad de paso establecida en la norma de tránsito (art. 41 inc. g, punto 4), por lo que es su conductor quien debe ceder el paso al vehículo que circula por la izquierda. En consecuencia, entiendo que le asiste razón a la sentenciante en cuanto consideró que, si bien la actora se conducía por la derecha de la encrucijada, perdió la prioridad de paso por circular en un vehículo de tracción a sangre. VIII.a.2. Cuando se desemboque de una vía de tierra a una pavimentada. Prueba: Constancias de Google Maps. Corresponde ahora ingresar al análisis de la queja relativa a la aplicación del supuesto de excepción a la regla de prioridad de paso establecido en el punto 1 del inc. g), esto es, que la calle por la que circulaba la accionante, antes de incorporarse para traspasar la ruta, era una vía de tierra, por cuanto ello fue determinado por el sentenciante mediante Google Maps. Como se enunció más arriba, la sentenciante utilizó este argumento en adición al anterior, relativo a los vehículos de tracción a sangre, es decir de modo secundario. En consecuencia, atento a que, conforme fue determinado en el punto anterior, la actora queda comprendida dentro de la excepción establecida en el art. 41 inc. g, punto 4 -conducción de vehículos de tracción a sangre-, queda zanjada la cuestión respecto a la pérdida de su prioridad de paso. Pero aun soslayando la conclusión a la que hemos arribado, entiendo que le asiste razón a la sentenciante en cuanto determinó que la calle por la que circulaba la accionante antes de incorporarse para traspasar la ruta era una vía de tierra, en virtud de la consulta realizada en Google Maps. Conforme surge de las constancias de la causa, la parte actora, en su demanda, se limita a afirmar que "circulaba en mi bicicleta por la Av. Malvinas Argentina, con sentido este-oeste, de esta ciudad de Alta Gracia... El demandado Filloy se dirigía por la Ruta 5, con sentido sur-norte (es decir, por la mano izquierda de la que circulaba con mi bicicleta)". En este sentido, de la documental acompañada surge únicamente que el accidente de tránsito se produjo en Av. Las Malvinas y Ruta 5 (v. archivo adjunto a demanda). Sin perjuicio de ello, la actora no ha ofrecido ni diligenciado prueba pericial mecánica a los fines de esclarecer las especiales características del lugar en que se produjo el hecho. Sólo se cuenta con el croquis realizado a mano alzada por el único testigo de la causa Víctor Marcelo García (v. adjunto a op. del 28/11/2023). Es sabido que,

a la actora, en su rol de víctima, le resulta suficiente probar el hecho -en circunstancias de tiempo, lugar y personas-, quedando a la contraria -presumido responsable- el desafío de desarticular la mácula objetiva que impone el ordenamiento jurídico. Pero ello no implica que la demandante quede liberada de prueba (Cfr. C2CC, Sentencia n.º 36 del 27/4/2020, en autos "Fabro, Jélica Elizabeth c/ Ledesma, Jorge Marcelino - Ordinario - Daños y Perjuicios - Accidente de tránsito - Expte. n.º 6029471, citado en MÁRQUEZ, José Fernando, "Accidentes de tránsito...", Córdoba: Toledo, 2022, pág. 519/521). Así es que la actora no queda relevada de probar las particularidades del lugar en que ocurrió el accidente, pues ello hace, justamente, a la determinación del hecho. Así es que, habiendo sido invocada la prioridad de paso por la actora, y encontrándose involucrada una ruta -cuyas intersecciones, en la mayoría de los casos, son de tierra-, el sentenciante acudió como mecanismo auxiliar a las constancias de Google Maps -Google Street View-, el que resulta de acceso público -pues se encuentra en línea- y muestra una imagen objetiva, indicando la fecha en que fue tomada. No conmueve tal conclusión el hecho de que no se haya consignado en la sentencia el respectivo link, pues el sitio se puede encontrar colocando la dirección en el buscador o simplemente ubicándolo en el mapa, ya que -insisto- su acceso es público. Al respecto se ha dicho que "no se observa inconveniente en que el juez acuda de oficio al Street View, al no ser un medio de prueba sino un mecanismo auxiliar" (Cfr. IZQUIERDO BLANCO, Pau en AA.VV., La prueba electrónica, LLUCH, Xavier Abel - PICO I JUNOY, Joan (directores), Esade, Bosch Editor, Barcelona 2011, p. 410). En consecuencia, no se advierte óbice para que el juzgador recurra de oficio a dicha herramienta a los fines de corroborar y esclarecer aquello que surge de los dichos de la actora y de los elementos glosados a la causa. No empece esta conclusión el hecho de que, como denuncia la apelante, la sentenciante no haya ordenado incorporar las constancias de Google Maps como medida para mejor proveer, lo que afectaría el derecho de defensa de su parte. Sucede que la posibilidad de fiscalización que conceden tales medidas de modo puede alterar la fuerza convictiva de tales imágenes, pues se trata de una constancia objetiva, la que, además, es utilizada de manera auxiliar. La jurisprudencia local se ha expedido en este sentido al afirmar que la posibilidad de recurrir a dicha herramienta es de público conocimiento, y uso relativamente habitual, tratándose además de una cuestión objetiva y accesible a cualquier persona. No se entiende cómo, la posibilidad de contralor, modificaría los extremos convictivos emergentes de la misma, o al menos cómo, en caso de efectuarse una interpretación errada sobre ella, dicha cuestión no podría haber rebatida debidamente por el impugnante en esta oportunidad, permitiendo corregir el posible yerro, lo que no ha acontecido (Cfr. C8CC, Sentencia n.º 134 del 14/8/2024, en autos "Moyano, Daniel Eduardo c/ Díaz, Federico y otros - ordinario - daños y perj. - Accidentes de tránsito - Expte. n.º 8558312"). Así entonces, de la consulta a Google Street View, se advierte que, en efecto, Av. Las Malvinas de la Ciudad de Alta Gracia - para quien se dirige con sentido este-oeste-, es una vía de tierra; y recién luego de traspasar la ruta se

encuentra pavimentada. Adviértase que la fotografía es de octubre de 2023, y también se registra la de octubre de 2018, en la que se aprecia la misma característica. En consecuencia, dado que el hecho ocurrió el 17/06/2022, forzoso es concluir que la vía por la que se conducía la actora, previo a traspasar la Ruta 5, era una calle de tierra. Al respecto se ha precisado que "...salvo pequeñas obras, la configuración de las calles, su trazado, distancias y aceras no suele variar en el tiempo o no lo hace de forma continua y constante, con lo cual la imagen que ofrece en el programa -Street View- es bastante real del estado en que se mantienen las cosas" (Cfr. Cám. Apel. Civ. y Com., Sala Segunda, de Morón, en autos "Fleitas Olga Esther c/ Empresa del Oeste S.A. de Transporte y Otros S (N8)/ Daños y Perj. Autom. c/Les. O Muerte (Exc.Estado)", Causa N° MO-20254-2015 R.S.67/2019, 23/4/2019). Así entonces, no se advierte una interpretación errada sobre la constancia de Google Maps por parte de la magistrada, y tampoco ello se contradice con otro elemento probatorio que se haya agregado a la causa. En virtud de lo expuesto, resultó ajustada a derecho la conclusión de la sentenciante en cuanto a que también se configura en la causa el supuesto de excepción de la prioridad de paso establecido en el art. 41 inc. g, punto 1 de la Ley Nacional de Tránsito. En consecuencia, la queja sobre este punto tampoco puede ser de recibo. VIII.a.3. Llegados hasta aquí, he de aclarar que -a mi entender-, la actora ha contribuido causalmente en la producción del accidente, pues no tenía a su favor la regla de prioridad de paso de quien circula por la derecha de una intersección. Ello resulta agravado por el hecho de que, conforme surge de la demanda, se conducía en horario nocturno -alrededor de las 21:30 horas-. Al respecto se ha dicho que quien circula en una bicicleta y de noche debe extremar todos los recaudos no sólo en el manejo sino en cuanto a la indumentaria y condiciones de la misma a los fines de evitar accidentes (Cfr. C4CC, Sentencia n.° 144 del 21/10/2008, en autos "Rodríguez, María Rosa y Otro C/ Villegas, Walter - Ordinario - Daños y Perjuicios - Accidentes de Tránsito - Recurso de Apelación - Expte N° 185637/36"). De lo expuesto surge palmario que, conforme las circunstancias de modo, tiempo y lugar del accidente, eminentemente peligrosas, a la actora le era exigido un especial deber de cuidado y previsión a la hora de realizar el pretendido cruce de la ruta. Por otra parte, si bien -como lo expuso la sentenciante- la conducción de un automotor en la vía pública exige de quien maneja una atención permanente y observancia de las reglas de prudencia, no se advierte de las constancias de autos que el demandado no haya cumplido íntegramente con el deber de diligencia y precaución que le cabía a su parte. Es decir, no surge probado que se haya conducido de modo desaprensivo (vg. a excesiva velocidad, sin luces, realizando una maniobra prohibida por la ley, etc). En efecto, la sentenciante concluyó que "...es de subrayar que no existe prueba alguna que dé cuenta que el demandado se hubiera conducido en contramano y a una velocidad antirreglamentaria, conforme se alega en la demanda... Si el demandado efectivamente hubiera conducido a una velocidad superior a la reglamentaria, las lesiones de la accionante hubieran sido tremendamente más graves que las que en principio sufrió como consecuencia del siniestro.". Ello no ha sido

controvertido en esta instancia. Tampoco se ha ofrecido ni diligenciado prueba pericial mecánica que determine una conducta negligente por parte del demandado. En tal cuadro de situación, a mi modo de ver, la actora no sólo ha contribuido causalmente en la producción del accidente, sino que lo ha hecho de modo exclusivo. En consecuencia, a los fines de no incurrir en "reformatio in peius", corresponde confirmar la atribución de responsabilidad en un 85% a cargo de la actora, y el 15% restante en cabeza del demandado. Recordemos que la prohibición de "reformatio in peius" significa que, a falta de recurso contrario, no se puede agravar, perjudicar o empeorar la situación obtenida por el recurrente, de modo que se contraría el objeto defensivo del recurso y se lo prive de su finalidad específica de obtener una ventaja o resultado más favorable al proceso.

IX. Conclusión. Conforme lo expuesto hasta aquí, que tiene virtualidad suficiente para dar respuesta a las quejas esgrimidas por la recurrente, corresponde rechazar el recurso de apelación interpuesto y, en consecuencia, confirmar la resolución atacada en todo cuanto ha sido materia de agravios.

X. Costas y honorarios de segunda instancia. En virtud del principio objetivo de la derrota, las costas por el recurso interpuesto por la actora deben ser impuestas a ésta por haber resultado vencida (art. 130 del CPCC). Respecto de la regulación de honorarios a practicarse, corresponde advertir que en autos resulta de aplicación la norma arancelaria vigente en forma previa a las modificaciones introducidas por la Ley 11042, es decir, la Ley 9459, por ser ésta la que regía al tiempo en que se prestó la tarea profesional (arg. art. 2, Ley 11042). Así es que, ponderando el valor y la eficacia de la defensa, la complejidad de las cuestiones planteadas, la responsabilidad que los profesionales comprometieron en el asunto, el éxito obtenido y la cuantía del asunto, antes señaladas (art. 39, incs. 1, 2, 4, 5 y 7 del C.A.), corresponde fijar los honorarios profesionales del Dr. Pedro Daniel García, por su trabajo en esta Sede, en el cuarenta por ciento (40%) del punto medio que corresponda a la escala del Art. 36 del CA (art. 40 Ley 9459), con base en lo que fue materia de recurso, sin perjuicio del mínimo legal equivalente a ocho jus, y de adicionarse el porcentaje de IVA, si así correspondiera, en los términos y condiciones establecidos por el régimen normativo de dicho tributo (arts. 26, 29, 36, 39 y 40 Ley 9459). No corresponde regular honorarios a los letrados de la parte actora, en virtud de lo establecido en el art. 26 C.A., a contrario sensu.

El doctor Guillermo Pedro Bernardo Tinti adhiere al voto emitido por el señor Vocal preopinante.

Por lo expuesto,

SE RESUELVE: 1) Rechazar el recurso de apelación de la parte actora y, en consecuencia, confirmar la Sentencia n.º 119 de fecha 03/09/2024 en todo cuanto ha sido materia de agravios. 2) Imponer las costas a la parte actora del recurso interpuesto por ella, atento a resultar vencida (art. 130 del CPCC) [Omissis].

Guillermo Pedro Bernardo Tinti - Julio Ceferino Sánchez

N de R.- Fallo reseñado por Eber Guglielmini

