

PRÓLOGO

Ningún tema es más actual que los temas clásicos. Precisamente porque —como decía Calvino— un libro clásico —o un *tema* clásico, añadimos nosotros— nunca termina de decir lo que tiene que decir¹. Sostiene Bloom que lo canónico está caracterizado por una extrañeza que nunca acabamos de asimilar, o bien porque se convierte en algo tan asumido que permanecemos ciegos a sus características². No decimos nada nuevo si apuntamos que lo clásico sigue determinando —en las más diversas formas— la realidad de nuestro presente. Steiner afirma que los mitos griegos continúan, aun hoy, dominando y dando forma vital a nuestro sentido del yo y del mundo³, mientras que Borges sostuvo que todas las miles de metáforas que emplea la literatura pueden reconducirse a un número muy pequeño de “viejos modelos” que, sin embargo, admiten un número casi infinito de variaciones⁴.

De hecho, el paradigma de la educación consistió, durante siglos, en aprender los clásicos, cuya vigencia en el presente se daba por descontada. La posmodernidad dio por tierra con esa concepción, cuyos últimos vestigios fueron la enseñanza del latín en la escuela secundaria y —en el campo del derecho— la del derecho romano como materia obligatoria. De más está decir que de este modo no se eliminó la vigencia de los clásicos en nuestra cultura, aunque sí se logró que muchas personas no se dieran cuenta de ella, del mismo modo que el señor Jourdain que concibió Molière no sabía que hablaba en prosa.

La perennidad de lo clásico tiene en el derecho un exponente inmejorable. En el sistema continental, el derecho romano encuentra todavía un eco importante en el

¹ Calvino, *Por qué leer los clásicos*, 2009, p. 15.

² Bloom, *El canon occidental*, 1995, p. 14.

³ Steiner, *Antígonas*, 2013, p. 15.

⁴ Borges, *Arte poética*, 2001, ps. 49 y 50.

derecho privado, y no solo en él⁵. Incluso uno de los episodios decisivos de nuestro nacimiento como nación encontró un aliado en el derecho romano, cuando —en el cabildo abierto del 25 de mayo de 1810— se empleó la figura de la gestión de negocios para justificar la creación del primer gobierno patrio⁶.

En el ámbito de la responsabilidad civil, la influencia romana se conjuga con una serie de desarrollos seculares que llevaron a la proclamación, en el siglo XVII, del principio general de responsabilidad por culpa⁷, a lo que se agrega, de manera mucho más contemporánea, el proceso de objetivación creciente de la responsabilidad que tuvo lugar durante todo el siglo XX. Uno de los temas centrales que justificaron esta última evolución estuvo constituido por los accidentes de tránsito, que representaron uno de los primeros supuestos de daños causados a gran escala, luego de los accidentes de trabajo y de ferrocarril. De hecho, el sistema de responsabilidad objetiva que la jurisprudencia tejió en torno del art. 1384 del Código Civil francés (hoy art. 1242) estuvo concebido fundamentalmente para hacer frente a los accidentes de automotor, a punto tal que, luego de la sanción —en Francia— de una ley específica para prever esas situaciones, se puso en duda la necesidad de continuar manteniendo un sistema general de responsabilidad objetiva por el hecho de las cosas⁸. En la Argentina, la reforma del art. 1113 del Código Civil por la ley 17.711 estuvo signada por el mismo propósito. Los accidentes de tránsito son entonces, indudablemente, un “clásico” de la responsabilidad civil.

Pero hete aquí un libro que, en un siglo XXI que está cerca de entrar en su tercera década, y luego de la sanción de un nuevo Código Civil y Comercial, vuelve a poner la lupa sobre los daños ocasionados por la circulación de vehículos. ¿Era esto necesario? ¿Hay todavía cosas que decir sobre esa cuestión en el derecho argentino?

⁵ Apunta Villey que las leyes romanas no son extrañas a nuestros horizontes actuales. Y añade: “Es una verdad histórica, que no me corresponde profundizar aquí, nuestra dependencia respecto de la antigüedad. Durante siglos, las inteligencias de Occidente recurrieron para su filosofía, su poética, e incluso su ciencia, a la cultura grecorromana. Ahora bien, la civilización grecorromana no solamente produjo un cuerpo de pensamiento sobre el mundo, que vamos a buscar en su literatura, sino un derecho, es decir, un arte de organizar la sociedad, los derechos de cada uno de sus miembros, y sus obligaciones. A ese derecho romano, aun más servilmente que a la filosofía griega, lo hemos adoptado. El mundo moderno se nutrió de él; la sociedad moderna, el derecho moderno, se constituyeron sobre sus bases” (Villey, *Le droit romain*, 2012, ps. 5 y 6).

⁶ Se trató de la tesis expuesta por Paso para justificar por qué Buenos Aires actuaba en ese momento en nombre de todo el Virreinato; véase García Belsunce, *La doctrina política y la doctrina jurídica de la revolución de Mayo*, en “Revista del Colegio de Abogados de la Ciudad de Buenos Aires”, t. 64, n° 1, p. 79.

⁷ Grotius, *Le droit de la guerre et de la paix*, 2012, ps. 415 y 416.

⁸ Borghetti, *La responsabilité du fait des choses, un régime qui a fait son temps*, en “Revue Trimestrielle de Droit Civil”, 2010, p. 1.

La lectura de la obra de Cecilia Danesi permite constatar que, como era de esperar, hay muchísimo nuevo para decir sobre ese tema “clásico”.

Varios son los aspectos que vale la pena destacar. Por un lado, y como no podía ser de otra manera, expone los temas “clásicos” atinentes a este supuesto de responsabilidad: el riesgo creado, la responsabilidad del dueño y del guardián, las eximentes de responsabilidad, los distintos daños que pueden presentarse, etcétera. Sin embargo, la autora pone especial atención en la nueva normativa sobre el tema, que si bien retoma en grandes trazos el sistema anterior le añade relevantes precisiones. Se refiere, así, al art. 1769 del Código Civil y Comercial y se detiene en la noción de “circulación de vehículos” empleada por la norma, que considera más amplia y abarcadora que la de “accidentes de tránsito”. A partir de allí estudia con prolijidad los distintos vehículos que podrían quedar involucrados, incluyendo el caso de los vehículos autónomos. A lo largo de la obra trata con solvencia, entre otros asuntos contemplados especialmente por el Código Civil y Comercial, la responsabilidad colectiva y anónima —con especial referencia a los daños causados por las “picadas” automovilísticas—, el concepto de guardián —que define con exactitud, alejándose de interpretaciones antojadizas esbozadas por alguna doctrina—, la responsabilidad del Estado nacional —en los términos de la infausta ley 26.944—, la regulación especial del hecho del damnificado —con el estudio de los casos en los cuales se requiere culpa grave o dolo—, el consentimiento del damnificado, el requisito de la exterioridad del caso fortuito, etcétera.

Párrafo aparte merece el amplio desarrollo que en el libro se hace de los daños resarcibles. La autora explica, en sucesivos capítulos, los distintos perjuicios asociados a los accidentes de la circulación (reparación del vehículo, privación de uso, desvalorización venal, lucro cesante, pérdida de chance, lesión a la integridad de las personas, “valor vida” y daño moral) y los enfoca a la luz de la nueva normativa. También allí aparecen varias cuestiones novedosas, como la expresa regulación de la pérdida de chance en el Código Civil y Comercial, y el empleo de fórmulas matemáticas para cuantificar la incapacidad sobreviniente.

Por otro lado, a todo ese conjunto de temas —que son expuestos con detalle y de manera sistemática— se añade una serie de desarrollos atinentes a las nuevas tecnologías, que ponen a la obra en relación no solo con nuestro presente, sino también con un futuro cercano que ya se atisba. En ese sentido, Danesi se interroga acerca de la responsabilidad de las empresas que explotan aplicaciones de transporte de pasajeros (Uber, Cabify, etcétera) y de los daños ocasionados por vehículos autónomos. En ambos casos se trata de un análisis valioso, que aúna precisiones acerca del funcionamiento de esos sistemas con interesantes consideraciones jurídicas que intentan dar solución a los múltiples desafíos que aquellos plantean al intérprete.

Todas estas cuestiones son analizadas mediante un texto preciso, de ágil lectura y gran claridad conceptual, que no desatiende los problemas doctrinales que presenta cada institución, pero que tampoco olvida las implicancias prácticas que susci-

ta la aplicación de las normas. Luego de exponer cada tema en general, el texto se desgana en un rico casuismo que, lejos de limitarse a citas jurisprudenciales, incluye también el abordaje doctrinal de casos particulares (v. gr., los diversos supuestos puntuales que se generan alrededor de la denuncia de venta, la responsabilidad del tomador del seguro, el automotor que es objeto de un contrato de *leasing*, etcétera).

La lectura integral de la presente obra refuerza entonces nuestra percepción preliminar: había muchas cosas nuevas para decir acerca del tema “clásico” de los daños causados por la circulación de vehículos. El libro que tengo el agrado de prologar posee el mérito de decir todas esas cosas, y lo hace con una justa medida entre el desarrollo doctrinal del sistema general y el estudio casuístico, lo que da como resultado un texto de interés tanto para el jurista teórico como para quien practica el ejercicio cotidiano de la abogacía.

SEBASTIÁN PICASSO

ABRIL DE 2019