

Carlos Tabasso

LA DOCTRINA DE LA VIA SEGURA

1. El temible “punto negro”

La expresión “punto negro”, a veces “punto rojo” (1), no es jergal, sino, un término técnico aceptado por la Ingeniería de Tránsito y por la Accidentología Vial para denominar los **sitios o zonas de una vía caracterizados por la ocurrencia, en un período de tiempo dado, de un número de siniestros anormalmente alto con relación a otros lugares de la misma o a la totalidad de la red vial.**

Se trata, por un lado, de una calificación de naturaleza **cuantitativa** porque refiere a la cantidad de infortunios acaecidos en un período y en un sitio, pero, por otro, puede implicar una referencia **cualitativa** en cuanto se repita sistemáticamente el mismo patrón accidentológico, v. gr., choques frontales, colisiones de alcance, atropellamiento de peatones, etc, por lo cual es procedente hablar de, p. ej., “*puntos negros de vuelcos*”.

El número de incidentes que determina la calificación “negro” es arbitrario, siendo dos o tres por año los topes mínimos generalmente utilizados. Pero, lo definitivo es la repetición del patrón, pues de ella se infiere la existencia de un factor constante – oculto o manifiesto- que opera como “gatillo” de la patología, v. gr., un peralte de porcentaje insuficiente.

El hecho es que, casi con seguridad, el mapeo de los accidentes ocurridos por año en cualquier vía de tránsito mostrará algunas concentraciones netamente marcadas, y este es un problema que se dejó de atribuir al azar o a la “desgracia”, pues hoy compromete jurídicamente al titular de la vía, sea el Estado, la Provincia, la Municipalidad o el Concesionario. El inusitado incremento de la cantidad de demandas judiciales por siniestros causados por supuestas fallas técnicas es la prueba de ello, como p. ej., ocurrió –parcialmente- en el publicitado caso del deceso del cantante Rodrigo Bueno, entre cuyos pretendidos “causantes” se incluyó la barrera tipo “New Jersey”.

El punto negro representa la antípoda de la “vía segura”, un concepto que se ha convertido en doctrina técnica y jurídica predominante para reclamar responsabilidades, cuyo éxito parecería estar asegurado para preocupación de muchos.

2. Conducta del usuario y punto negro

Desde una percepción vulgar se afirma que entre 90 y el 95 % de la siniestralidad vial es debitable a fallas del factor humano, en especial a las actitudes de negligencia e imprudencia, es decir, a la falta de acción adecuada o al exceso innecesario de la misma.

Empero, la propia existencia objetiva de los puntos negros desmiente dicha visión simplista, pues esta no puede explicar, en primer lugar, porqué, p. ej., en los lugares A y B de una ruta se verifica, no solo una notoria acumulación sino, además, que sea permanente e incluso que los incidentes se desarrollen según el mismo esquema mecánico.

En segundo término, resulta evidente que, si el factor humano fuera el único causante, entonces habría que concluir que la imprudencia y la negligencia se manifestarían solo en los puntos A y B y no en los demás del transcurso de la misma vía, lo cual es un absurdo insostenible, pero menor que decir que los usuarios irresponsables elegirían deliberadamente esos sitios para producir su propio desastre.

Por lo tanto, un razonamiento lógico elemental lleva a entender que **el punto negro es producto de algo mas que el puro comportamiento del usuario**; mas bien la consecuencia de algún factor fijo, de una verdadera falla o defecto de infraestructura vial, aunque a esta puedan asociarse eventualmente las conductas viales inadecuadas.

3. El punto negro en el contexto de la doctrina de la vía segura

Como acertadamente lo expresó García Baldizzone: **“Los ingenieros no pueden ni deben construir caminos a prueba de tontos, ni para conductores riesgosos, ni para actitudes criminales. Pero un adecuado diseño y mejoras en las condiciones de los caminos pueden influenciar sobre el comportamiento de los conductores y hacer menos probables y peligrosos los errores humanos”** (2).

La cuestión es que, actualmente, el “adecuado diseño” y las “mejoras en las condiciones” ya no se consideran una mera concesión graciosa que dependa de la voluntad (o del presupuesto) del responsable de la vía, sino una obligación jurídica en todo el sentido del término.

Hasta hace unos 20 años las únicas hipótesis de culpa técnica generadoras de responsabilidad por siniestro vial consistían en la ausencia de señalización y en el deterioro importante de la vía, pero el concepto se extendió paulatinamente hasta cubrir todos los elementos conformadores del ambiente de seguridad, incluyendo los estructurales, funcionales y geométricos, lo cual se resume en la doctrina del caso.

El jurista argentino Lorenzetti resume la idea diciendo: **“(..) la circulación no es “acromática”, concebida aisladamente, sino que solo es posible hablar de “circulación segura”. Las políticas, los deberes jurídicos indeterminados, y las obligaciones estatales en esta materia están entonces relacionadas con la “circulación segura”** (3).

En la misma tesitura, Sagarna sostiene: **“La obligación consiste en proveerle al usuario de todo aquello que le asegure que la ruta estará libre de peligros y obstáculos y que transitará con total normalidad, en suma, asegurando al usuario una circulación normal y libre de dificultades”** (4).

En lo que refiere concretamente al tema del punto negro, el español Puig Peña expresa: **“Si la Administración Pública, después de conocer suficientemente esas estadísticas de lugares permanentes de infortunio, nada hace para poner remedio al mal, debe ya cesar su posición impunita en la que hasta ahora se halla colocada y la acción de daños y perjuicios del particular que ha sufrido el evento, a pesar de su normal cautela y precaución, debe prosperar ante los Tribunales de Justicia”** (5).

Por ende, el propietario o titular no cumple sus obligaciones con el usuario solo con proporcionarle una vía para transitar, sino que esta debe ser “segura” en todos sus aspectos: trazado, peraltes, pavimentos, divisores, banquetas, cunetas, vías de aceleración y deceleración, barreras, puentes, túneles, pasos elevados, marcado, señalización, etc, etc. Incluso se sostiene la responsabilidad por siniestros causados por animales sueltos en la ruta, criterio que, habiendo sido aceptado hasta hace muy poco, recientemente fue rechazado por la Corte Suprema Argentina (6).

La condición “segura” de la vía es dinámica en cuanto supone tanto su mantenimiento continuo –p. ej. restituyendo a las pistas los coeficientes de fricción adecuados- como un *aggiornamento* permanente que significaría introducir tecnologías emergentes, v. gr., señalización variable o pantallas anti-encandilamiento. Aquí es donde el factor costo económico entra en un conflicto casi irresoluble con el factor seguridad, lo que no viene al caso comentar aquí.

En conclusión: en el contexto de la doctrina de la vía segura, el punto negro se concibe como su antítesis, lo que conduce a atribuirle el valor de prueba casi irrefutable de un estado de inseguridad vial generado por fallas técnicas inductoras de los siniestros que allí ocurren.

Así las cosas, si el titular de la vía es demandado judicialmente y el reclamante prueba que el sitio donde se produjo el hecho es un punto negro, muy difícilmente podrá escapar de una sentencia condenatoria (penal y/o civil). Incluso es posible ir mas allá y pensar que, aún cuando no se pudiera determinar la causa puntual de la concentración siniestral, esta misma, en cuanto fuera numéricamente importante, podría llevar al juez a prescindir de la prueba de aquella por cuanto la acumulación crearía una presunción muy fuerte (la presunción es también un medio probatorio reconocido por la ley). Bajo este criterio, la simple estadística de los incidentes acaecidos en el lugar podría eventualmente constituir la demostración plena de la responsabilidad. En otras palabras, el principio sería: **“Si un siniestro ocurre en un punto negro, hubo culpa técnica del responsable de la vía”**. Sin embargo, esta concepción peca de extrema, pues en todo caso es necesario: **“discriminar entre aquellos accidentes atribuibles a factores directamente relacionados con la carretera y los que se deben a otras causas”** (7).

Tales criterios acarrearán a las entidades estatales y a los concesionarios de rutas el riesgo de tener que afrontar consecuencias económicamente desastrosas, a lo cual se agrega que en el medio forense ha surgido, para quedarse, el personaje del **“abogado-accidentólogo”**, quien, tanto como a los códigos, recurre a la literatura técnica del ingeniero para descubrir donde estuvo la falla y, por tanto, a quien pertenece la responsabilidad.

Contramidas: estadísticas, auditorías de seguridad, técnicas de conflictos e ingeniería de bajo costo

A la pregunta **¿ como evitar incurrir en responsabilidad ?**, corresponde una respuesta única: **volver la vía segura**, neutralizar los riesgos generados por su estructura, su acondicionamiento o su funcionamiento, lo cual implica, con prioridad absoluta sobre obras de mejoramiento funcional o estético, eliminar radical y sistemáticamente los puntos negros, sean actuales o potenciales. Pero el camino es complejo.

Lo primero es la diagnosis, que requiere inicialmente una etapa de recolección exhaustiva de datos de campo sobre los siniestros ocurridos, incluyendo, muy especialmente, su ubicación geográfica exacta. A esto sigue a continuación la instancia del análisis accidentológico casuístico, esto es, la “autopsia” de cada hecho sucedido para establecer exactamente sus causas y su tipología. Es obvio que estas tareas son objeto de una especialización que, aunque puede ser asumida por el ingeniero, actualmente tiende a independizarse bajo el perfil del perito accidentólogo.

Identificada la concentración anormal, para establecer su genética cobran notable relevancia las “técnicas de conflictos”, de las cuales se ha vuelto famosa la llamada “Técnica Sueca” desarrollada por el profesor de la Universidad de Lund Christer Hydén. Consiste en el estudio dinámico in situ y en la caracterización precisa de la mecánica de los conflictos típicos que se producen en un determinado lugar, es decir, los accidentes iniciados y no consumados, los cuasi-siniestros que si alguien no evadiera eficazmente, terminarían en infortunio. Esta es una herramienta efficacísima para determinar las medidas correctivas, como incluso lo demostró el propio Hydén en Cochabamba, Bolivia.

No obstante su gran valor, el análisis de conflictividad es un instrumento metódico mas que se inscribe entre otros agrupados orgánicamente dentro de la Auditoría de Seguridad Vial, una verdadera disciplina técnica emergente situada a medio camino entre la Ingeniería y la Accidentología. Conforme a los lineamientos conceptuales enunciados por el Congreso de la Asociación Mundial de la Carretera, AIPCR celebrado en Kuala Lumpur en 1999, puede definirse como: **“Un procedimiento sistemático que tiene por objeto aportar los conocimientos en materia de seguridad vial en el proceso de planificación, concepción y operación de las vías, con el objetivo de reducir los accidentes de circulación”** (8).

Pero la ASV, como se la denomina abreviadamente, ya posee un estatuto que impone dos condiciones básicas: **“El auditor debe ser independiente y calificado”**, y,

“El procedimiento de auditoría debe estar descrito en una directiva o un texto similar”.

Por ahora, que se sepa, no se ha establecido una carrera académica o un grado que garanticen la calificación del auditor, pero si se ha trabajado en la confección de los manuales operativos, entre los cuales uno fue elaborado por la propia AIPCR por mandato del mencionado Congreso y el otro por el Consejo Nacional de Seguridad en el Tránsito de Chile, CONASET.

A esta altura es evidente que el conocimiento puntual obtenido apunta un solo objetivo: la **intervención**, esto es, la implementación de medidas correctivas del defecto conforme los criterios flexibles de la **“ingeniería de bajo costo”** (9), a lo cual debe seguir, indispensablemente, la **evaluación** de los efectos empíricos que aquellas suscitan.

Puede verse que la seguridad vial es producto de un complejo proceso técnico que tiene momentos, métodos e instrumentos propios y que sus actores tienden a diversificarse, pues ahora, a la figura clásica del ingeniero, se adicionan el auditor –necesariamente independiente– el accidentólogo, el analista de conflictos y, quizá, otros especialistas y sub-especialistas que surjan en el futuro.

Visto este panorama desde el ángulo jurídico de la doctrina de la vía segura, es posible afirmar categóricamente que, **la omisión de estudios técnicos internos y/o externos de las áreas de concentración de siniestralidad puede constituir, sin duda, el elemento central de inculpación en el juicio por siniestro** dado que, fatalmente, ello sería valorado como negligencia en el cumplimiento de la crítica obligación de prestar al usuario condiciones de plena seguridad.

Ello crea el imperativo de disponer de una organización de medios técnicos y humanos para observar, registrar, cuantificar y analizar constantemente el comportamiento de las interacciones del microsistema usuario-vía-vehículo y de su dinámica evolución con el objeto de introducir rápidamente los correctivos. Si no se hace así, el riesgo de caer en responsabilidad será incalculable.

Conclusión

La noción de vía segura y sus desarrollos puntuales no constituyen una novedosa argucia pseudo-jurídica elucubrada por mentes enfocadas exclusivamente a la obtención del lucro de la desgracia.

En realidad, el concepto responde a la tensión polar que se genera entre los poderosos intereses contrapuestos de los titulares de vías y de los usuarios que se exponen al circular por ellas para satisfacer necesidades sociales e individuales ineludibles.

Y en eso no hay nada malo pues el efecto inmediato radica en la tácita imposición a que queda sometido el operador de la vía de abandonar las tan comunes estimaciones “a ojo” y “mas o menos”, para sustituirlas por conocimiento empírico verificado e interpretación científica correcta, apuntando a una solución técnica eficaz.

De ahí que, en definitiva, tarde o temprano todo el proceso desemboca en el efecto fundamental de mejorar las condiciones de seguridad vial, lo que significa ahorrar vidas invaluable y gigantescos recursos económicos y sociales que los siniestros viales devoran sin retorno.

CITAS Y NOTAS

- (1) Algunos técnicos prefieren la expresión “tramos de concentración de accidentes”, empleándola resumida como TCA.
- (2) **García Baldizzone, Armando** - Asociación Argentina de Carreteras - Seminario sobre Seguridad Vial - S/pié de imprenta - Buenos Aires - 1981
- (3) **Lorenzetti, Ricardo L.** - Accidentes de Tránsito y Responsabilidad del Estado por Omisión - Revista de Derecho de Daños N° 1, Rubinzal Culzoni, Buenos Aires, 1998, p. 103
- (4) **Sagarna, Fernando** - Responsabilidad de las concesionarias de peaje y del estado por animales sueltos en rutas - La Ley - T. 2000-B, p. 754
- (5) **Albasanz Gallán, Fernando** - La Policía de la Circulación sobre las Vías Públicas y los Cuerpos de la Policía Municipal - Instituto de Estudios de Administración Local - Madrid - 1974, p. 251
- (6) Véase al respecto el documentado artículo citado de Sagarna, el cual, además, representa un modelo ejemplar de aplicación del concepto que se analiza a un caso particular. Respecto a la ausencia o defecto de la señalización puede consultarse el trabajo del autor: “Preferencia de la Vía de Mayor Jerarquía” en: La Ley, Año LXV, N° 198
- (7) **Pérez Perez, Ignacio** - Diagnóstico de los Tramos de Concentración de Accidentes - Comunicación libre a las Jornadas Técnicas de Seguridad Vial y Equipamiento de la Carretera; Trafic 97 - Asociación Española de la Carretera - Centro Producción Publicidad - Madrid - 1997, p. 479 y ss.
- (8) Véase una excelente síntesis de la disciplina en la ponencia “Auditorías de Seguridad Vial” de Jacobo Díaz Pineda presentada al XIV Symposium Nacional de Vías y Obras de Administración Local, VYODEAL, Asociación Española de la Carretera, Madrid, 1997, p. 441 y ss.
- (9) **Tabasso, Carlos** - Ingeniería de Bajo Costo; ¿ Revolución o Pura Racionalidad ? - Revista Vial, Obras, Seguridad y Transporte N° 22 - Buenos Aires, 2000