

Carlos Tabasso

PREFERENCIA DE LA VÍA DE MAYOR JERARQUÍA
Eficaz y omitido dispositivo de
organización y seguridad vial

I - ESTUDIO DOCTRINARIO

- 1 - Precisiones previas
- 2 - Una preferencia "natural" en la intersección de vías desiguales
- 3 - Riesgos y consecuencias derivadas de la ausencia legislativa del instituto
- 4 - Preferencia, finanzas, ley, doctrina y jurisprudencia
- 5 - Hipótesis fáctica de vigencia
- 6 - Conflictos típicos y función de la especie
- 7 - Desventajas y balance con los beneficios
- 8 - Condiciones de la eficacia
- 9 - Criterio para la designación del preferente
- 10 - Propiedades técnico-jurídicas definitorias
 - 10.1 - Es una preferencia necesariamente abstracta
 - 10.2 - Es una preferencia de alcance general
 - 10.3 - Es una preferencia vehicular
 - 10.4 - Es una preferencia específica y autónoma, sin perjuicio de la posibilidad de funcionar como excepción a otras reglas
 - 10.5 - Es una preferencia que otorga privilegio general a un flujo
- 11 - Hipótesis puntuales y alcance zonal limitado del dispositivo
- 12 - Categorizaciones legales de las vías de tránsito y su función
- 13 - Calificaciones administrativas incongruentes con la naturaleza técnica de las vías
- 14 - Establecimiento de la preferencia por acto de autoridad
- 15 - Responsabilidad por el siniestro acaecido en la intersección de vías desiguales
 - 15.1 - Determinación en los sistemas que recogen la especie
 - 15.2 - Determinación en los sistemas que no establecen el dispositivo con alcance general, pero donde todas las intersecciones de vías desiguales se encuentran señalizadas
 - 15.3 - El problema en los sistemas que no establecen el dispositivo con alcance general dejando abiertas intersecciones de vías desiguales

II - DERECHO COMPARADO

- 1 - Sistemas que establecen el dispositivo con alcance general
- 2 - Sistemas que establecen el dispositivo con alcance restringido a las áreas rurales y/o suburbanas
- 3 - Sistemas que establecen el dispositivo para un elenco limitado de hipótesis puntuales
- 4 - Sistema mixto de limitación al medio rural, con la posibilidad de aplicarlo localmente por resolución administrativa

I – ESTUDIO DOCTRINARIO

1 - Precisiones previas

Ante todo debe advertirse que este trabajo no pretende analizar ningún sistema jurídico positivo concreto de preferencia de la vía de mayor jerarquía, sino, realizar una reseña general del instituto delineando sus hipótesis fácticas, sus caracteres, operativa, etc.

En segundo término se señala que, por las razones que se explicarán mas abajo, prácticamente no existen referencias doctrinarias sobre el tema; el propio Lopez Muñoz-Goñi, maestro español del Derecho Vial, sobre el mismo expresa únicamente lo siguiente: *“Un último sistema es el de la **prioridad por razón de la categoría de la vía**, pero en este caso, si bien pueden haber supuestos especiales muy cualificados, existen no pocos casos de igualdad de categorías, de dudas en cuanto a su importancia, etc....que pueden desembocar en múltiples accidentes”* (1). Paralelamente, las jurisprudencias domésticas registran igual ausencia, lo mismo que la literatura técnica. Por lo tanto, lo que sigue, mas que una recopilación, es una elaboración fundamentada directamente en al Derecho Vial Comparado.

La tercera advertencia consiste en señalar que el autor ya incursionó en el tema (2), pero, la diferencia está en que el presente trabajo es fruto de una reflexión mas profunda hecha con posterioridad, la cual, mas que una ampliación cuantitativa, llevó a la revisión conceptual de la concepción primaria, si bien lo esencial se mantiene.

No puede dejar de adelantarse que el sistema preferencial del caso **no insume recursos económicos, es muy fácil de comprender e internalizar por el usuario, es eficaz y, sobre todo, colma una gran parte de los peligrosísimos vacíos de señalización dejados por la administración vial**, cualidades positivas todas que no permiten entender racionalmente que se encuentre en franco retroceso legislativo o aparezca pésimamente formulado en varios reglamentos o códigos viarios actuales. Es cierto que no es un paliativo milagroso, pero también lo es que no implica ningún problema o efecto contraproducente que justifiquen su ausencia o eliminación como la que dispuso el legislador argentino.

Por último, aunque no le otorga validez necesariamente, la antigüedad del dispositivo representa un signo de su eficacia, puesto que el problema sustancial continúa y continuará siendo el mismo. En tal sentido, el Decreto francés del 31 de diciembre de 1922, que fue el primer código de circulación del mundo, en su art. 10- lo estipuló perfecta y pormenorizadamente, aunque limitándolo a ciertas zonas territoriales.

Ello constituye otro elemento para considerar que, en todo caso y sin duda, su presencia aporta un factor activo de seguridad vial, lo que vale tanto como decir: de protección a la vida y la integridad del ser humano en la vía pública.

2 - Una preferencia “natural” en la intersección de vías desiguales

Por impulso instintivo **el automovilista establece su velocidad real de viaje proporcionada a las condiciones fisico-constructivas de la vía que utiliza**; esto es, cuanto mas amplio es el espacio de circulación, mas recto y menos complicado el trazado y mejor la calidad del pavimento y de los elementos

de seguridad adyacentes, mayor es la proyección. Psicológicamente, estas ventajas se traducen en que la relativa optimidad del ámbito de circulación infunde al conductor sensaciones de comodidad, confianza y seguridad que disminuyen su umbral de alerta ante el riesgo.

De ahí que el empalme de dos –o mas- vías de diferente importancia cuali-cuantitativa suponga un crítico problema de seguridad debido a que por la mejor de ellas transcurrirá una corriente de tránsito relativamente mas fluída, rápida y abundante, y, sobre todo, laxamente confiada en las condiciones que la ruta ofrece. Debido a ello, la aparición de terceros vehículos emergiendo desde las transversales secundarias causa **sorpresa**, y esta, como es dogma en materia vial, origina el conflicto, cuando no directamente el siniestro.

Visto el escenario desde el otro lado, la experiencia conductiva, la intuición, el sentido de prudencia y el instinto de supervivencia advierten al conductor que se desplaza por la vía comparativamente menor que **el cruce de la mayor implica un cambio sustancial por la multiplicación del riesgo**. La lógica simple del sentido común explica que ante la circunstancia se adopte –o se deba adoptar- la mínima medida de autoprotección de aminorar el vehículo o, incluso, detenerlo para, antes de decidir el acceso, darse tiempo de observar y explorar ese espacio que por si mismo sugiere una cantidad y calidad de tránsito especial, aunque no se encuentre presente en el instante.

Ello es particularmente visible cuando se trata de grandes vías, v. gr. avenidas, bulevares, ramblas, carreteras de larga distancia, etc, cuya conformación geométrica y constructiva, densidad y velocidad media del flujo constituyen signos objetivos de su **importancia**. En tales casos no puede reputarse prudente -y ni siquiera consciente de lo que hace- a quien emprende el atravesamiento de arterias de tales características sin la previa detención o reducción de la velocidad al mínimo para asegurar la oportunidad de la maniobra; lo contrario puede llegar a parecer una tentativa de suicidio implícita.

Tal es el fundamento de la preferencia de la vía de mayor jerarquía, cuya sencillez permite concebirla como **la elemental acción instintivo-racional de un conductor hipotético manejando “a la defensiva” puesto ante una intersección conformada por una vía cuali-cuantitativamente distinta cortando su camino**, distinta por su volumen, conformación y velocidad de corriente; en resumen, por su **mayor importancia relativa o mayor jerarquía** respecto a la vía por la que está circulando. Así, quien transita por una vía mano única al llegar al empalme con otra de dos, no puede dejar de afinar la atención y el cuidado, pues el cruce implicará interponerse sucesivamente en las diretrices de dos flujos paralelos y opuestos, lo mismo que quien emerge desde una calle común hacia una troncal cargada de tránsito denso, no puede sino esperar detenido hasta que se produzca una brecha suficiente para atravesarla.

En los ejemplos anteriores la notoriedad del cambio de condiciones es lo suficientemente contundente como para juzgar que en tales situaciones no sería estrictamente necesario establecer la preferencia mediante señalización restrictiva, semáforos o agentes. **Bastaría una norma jurídica clara y precisa que dispusiera abstractamente que el mismo usuario está obligado a reconocer la diferencia y actuar conforme a ella**, lo cual es perfectamente viable, según lo exhiben numerosos ordenamientos.

Debido a dichas características, esta especie preferencial puede calificarse como **natural**, pues no constituye un sofisticado artificio técnico de difícil comprensión sino, en esencia, **la respuesta humana espontánea y razonable a una situación de tránsito ostensiblemente problemática**, lo que ha

determinado su formalización normativa en múltiples legislaciones, ya con alcance general, ya restringido, o, cuando menos, para regular hipótesis puntuales.

3 – Riesgos y consecuencias derivadas de la ausencia legislativa del instituto

Es fundamental comprender que **para organizar y asegurar el cruce de vías jerárquicamente superiores accediendo desde las transversales relativamente secundarias, las reglas de la derecha-izquierda y del ingreso prioritario mas que insuficientes, se revelan como peligrosamente contraproducentes**, pues estas pueden llevar al usuario a ingresar sin precauciones a un polígono conflictual completamente diferente al de vías similares y someterse con ello a un intensísimo riesgo de colisión (3).

Pero, también sería inconcebible que la encrucijada quedara abierto y sin reglas organizativas de la maniobra de cruce, lo cual conduce a una disyuntiva de hierro: **o se señalizan todas –literalmente: todas- las intersecciones de vías de distinta importancia relativa, o se estipula normativamente -con alcance general- la prelación del tránsito de las mayores sobre el de las menores.**

Es obvio que la primera opción supone disponer de recursos financieros, humanos y técnicos cuantiosísimos. Mas, si la señalización se omite y tampoco se normatiza el dispositivo técnico-jurídico idóneo, entonces **el Estado, en su faz de autoridad vial, será el responsable de los desastres que acaezcan por incumplir su fundamental obligación de señalar** (y también por omitir legislar adecuadamente la solución de un problema estructural crítico de seguridad viaria).

Pese a las trascendentes consecuencias anotadas, el arbitrio del caso ni es recogido universalmente, ni siempre se expresa en los textos legislativos con la imprescindible claridad y exactitud que requieren las reglas del tránsito debido a su carácter operativo-asegurativo. Es mas, en infinidad de países donde las legislaciones registran vacío, las autoridades suelen ser omisas en instalar señales en encrucijadas donde son vitalmente necesarias por la desigualdad de sus componentes. Debido a ello, faltando la preferencia de la vía de mayor jerarquía, por causa de la laguna legislativa el usuario penetrará a la vía relativamente mayor actuando en la creencia honesta de encontrarse amparado por la regla de la derecha-izquierda –o, peor, la del ingreso prioritario-, con lo que, **de hecho, el propio imperdonable defecto técnico-legal le estará empujando directamente hacia el lugar de la tragedia.**

4 - Preferencia, finanzas, ley, doctrina y jurisprudencia

Podría juzgarse que el análisis del factor económico-financiero estaría fuera de lugar en una exposición jurídica, pero, bajo un criterio pragmático y realista no puede dejar de reconocerse la sustantiva influencia que ejerce, incluso en las mismas normas, como ocurre paradigmáticamente con el instituto que se está tratando.

En efecto, los países industrializados -el “*Primer Mundo*”- disponiendo de grandes recursos, han realizado astronómicas inversiones generacionales en seguridad vial, lo que les ha posibilitado exteriorizar la prioridad mediante señalización vertical, horizontal o luminosa virtualmente en todos los cruces urbanos, suburbanos y rurales, convirtiéndolos así en intersecciones **controladas** o **reguladas**. Con esta eficaz técnica queda intensamente

patentizado el riesgo potencial y la regla de acción para neutralizarlo, por lo que lo que sucede a posteriori depende por entero del factor humano.

La consecuencia de la señalización total ha consistido en que la prelación de la vía de mayor jerarquía como preferencia **abstracta**, o sea, expresada únicamente en un precepto jurídico sin ostensibilización material, ha desaparecido de los ordenamientos viales europeos y norteamericanos lo cual, a su vez, determinó la correlativa abolición del universo doctrinario y jurisprudencial. En tales contextos resulta entendible, pues la problemática del cruce de vehículos desde vías jerárquicamente diferentes se encuentra pre-resuelta por señales prescriptivas, cuya instalación es una obligación -rigurosa y cumplida- a cargo de los organismos estatales responsables. Empero, la supresión no pudo ser total, pues la especie solo se eliminó como dispositivo de **alcance general**, perviviendo universalmente para **hipótesis puntuales**, v. gr., cruce de carreteras desde las vías secundarias que las atraviesan, o, **restringida** a zonas rurales y/o suburbanas.

Entonces, la misma lógica económica dice que **la ausencia -o supresión- del mecanismo en los ordenamientos de países "en desarrollo" representa una irracionalidad incongruente y contradictoria con su escasez crónica de medios para solventar la señalización total de las encrucijadas de vías disímiles**. Por ende, en la elevada cantidad de cruces que continúan siendo **abiertos**, se asiste a la genuina perversión consistente en que los conductores que acceden desde las inferiores se atienen a las reglas preferenciales de la derecha-izquierda y/o del ingreso prioritario, y estas, mas que insuficientes, contribuyen activamente a la conflictividad y siniestralidad típicas de esos espacios viales. El insensato desierto técnico-legal es solo cubierto, apenas, por la prudencia y experiencia del usuario o, en su caso, por el puro azar benéfico.

Quizá la muestra mas aleccionante de dicha actitud irrealista la ofrezca Argentina, cuyo ordenamiento de 1992 preveía el instituto con claridad ejemplar en el art. num. 4 del lit. b) del art. 39, pero, en la reforma introducida por la Ley N° 24.449 se suprimió, sin perjuicio de dejarlo subsistente en el art. 41 para los casos particulares del ingreso a semiautopistas y desde vías de tierra a pavimentadas

5 - Hipótesis fáctica de vigencia

La situación de hecho que regula el dispositivo que se analiza es la **maniobra de cruce del polígono de intersección de vías de diferente jerarquía o importancia relativa**, cuya determinación supone el juicio comparativo del conductor acerca de la cantidad y la calidad de las mismas basado sobre elementos objetivos y ostensibles.

Cuantitativamente, el signo mas evidente de la jerarquía es la **dimensión física del espacio destinado al flujo vehicular** pues, a mayor tamaño, mayor es la **capacidad**, esto es la: *"aptitud para dar cabida al tránsito (que) normalmente se expresa como el número de vehículos que puede pasar por un punto determinado durante un período específico y a una velocidad dada"* (4).

Normalmente se verifica una relación proporcional positiva entre las dimensiones de la vía y su calidad constructivo-funcional, o sea, las mas grandes tienden a ser las mejores, lo que se manifiesta, en primer lugar, en los **materiales componentes de la superficie de rodamiento** que, en un crescendo de superioridad técnica, pueden ser: tierra suelta, piedra, gravilla, adoquines, macadam, bituminosos y hormigón.

El aspecto cualitativo se revela ostensiblemente en la existencia y cantidad de **especializaciones viales**. p. ej.: división en manos; división de manos en carriles; tramos de aceleración y deceleración; aceras; banquetas; rotondas; separadores de tránsito; marcado de la superficie; islas peatonales; peraltes; cantidad de señales de las diversas especies; iluminación artificial; drenajes y obras accesorias (puentes, túneles, p. ej.).

Operativamente, la calidad vial se exterioriza en las **características de la corriente de tránsito que la vía moviliza**, sobre todo su intensidad, densidad, velocidad media y niveles de servicio verificados en momentos dados.

Dichos elementos manifiestos posibilitan al conductor evaluar. v. gr.: que la vía pública es superior a la privada, que una calle de dos manos supera a la de mano única, que la carretera local es inferior a la autopista, que el callejón ciego cede ante una calle urbana común y que una senda de tierra es menos importante que un camino rural asfaltado, etc, etc. **Este juicio comparativo es el elemento que permite al usuario determinar a quien corresponde la prioridad en el cruce vial y la conducta consiguiente que deberá desplegar.**

En la subjetividad que supone el proceso de observación, comparación y evaluación se origina la crítica mas importante al sistema, la cual se analizará mas abajo.

6 - Conflictos típicos y función de la especie

Técnicamente, al igual que todo el género preferencial, la especie de la vía jerárquicamente mayor tiene por objeto resolver la **“disputa del espacio”** (5) mediante una norma organizativa que impone un patrón coactivo de conducta que **previene, neutraliza o evita conflictos de tránsito potenciales en áreas viales de uso compartido**, o sea, aquellas empleadas en común por usuarios que circulan en distintas direcciones o transitando con diferentes medios.

La conflictividad típica de cualquier intersección es creada por la propia geometría, pues las directrices ideales de los flujos se intersecan –cortan- dentro del polígono de confluencia suscitando dos altos riesgos objetivos: el encuentro simultáneo de las trayectorias de los móviles y la interposición de flanco de uno ante el otro, constituyendo ambos los pródromos inmediatos de la colisión.

No obstante, en estos casos **la intensidad y gravedad de los conflictos potenciales son mucho mayores que en las intersecciones viales formadas por componentes de igual jerarquía dado que, quien circula por la vía cualitativamente mejor lo hace generalmente a una velocidad relativamente mas elevada**, potenciando así proporcionalmente el resultado del eventual siniestro. Además, y esto es sumamente común en las grandes carreteras, **el incidente puede propagarse a lo largo del flujo, afectando a los que siguen a los involucrados iniciales**, produciendo infortunios sucesivos múltiples.

La experiencia indica que, **en la misma medida que una de las vías del cruce es relativamente mas importante, mas destructivos serán los efectos de los siniestros y mas altas las probabilidades de colisiones de alcance encadenadas**, p. ej. si se trata de una simple calle urbana de doble mano es de esperarse un choque con deterioros materiales moderados, pero, si es una vía rápida, el suceso tenderá a causar víctimas personales o adquirir carácter mortal por causa de la alta proyección que desarrollan los usuarios de la misma. En otros términos, **el grado de conflictividad y siniestralidad que se registra en**

las intersecciones de vías jerárquicamente diferentes va de importante a catastrófico, lo cual justifica que cualquier medio apto para prevenirlo deba considerarse bueno, incluso las extremas medidas consistentes en suprimir los cruces a nivel y la instalación de muros laterales de las supercarreteras.

7 – Desventajas y balance con los beneficios

Habiéndose examinado los temibles tipos de conflicto que se procuran evitar, procede analizar las desventajas del dispositivo y balancearlas con los beneficios que puede aportar a fin de llegar a una conclusión sobre su utilidad.

La brevísima referencia de Lopez Muñiz-Goñi transcripta mas arriba descarta implícitamente el sistema en su totalidad al sostener que: *“si bien pueden haber supuestos especiales muy cualificados, existen no pocos casos de igualdad de categorías, de dudas en cuanto a su importancia, etc....que pueden desembocar en múltiples accidentes”*.

La primera parte del juicio del eminente autor no es exacta, pues la hipótesis de la intersección abierta de vías iguales posee su propio régimen técnico-jurídico constituido por las preferencias de la derecha-izquierda y/o del ingreso prioritario, cuya especificidad no permite confundirlas con la que se está analizando.

Aparentemente subsistiría, en cambio, la crítica de las “dudas” que puede experimentar el usuario acerca de la importancia relativa de las componentes del cruce, lo cual es de tomar en cuenta pues puede ser efectivamente así.

Es de admitir que el arbitrio implica un cierto margen de subjetividad, porque requiere del sujeto un caudal de experiencia anterior, la previa observación del sitio y el subsiguiente juicio comparativo, y, ya se sabe que la subjetividad es harto desconfiable y peligrosa en el ámbito espaciotemporalmente crítico de la circulación.

Empero, aún cuando en muchos casos puedan suscitarse vacilaciones, **desde que se trata de intersecciones abiertas –sin señalización alguna– siempre será mejor la regulación de un precepto abstracto que la nada de la anomia, o, peor todavía, que la equivocada y fatal creencia consistente en que el cruce se rige por normas concebidas para hipótesis completamente diferentes.**

En otros términos, por razones de seguridad vial inobviables si no hay señales de prioridad instaladas, **entonces tiene que haber una regla coactiva de conducta técnicamente apropiada por mas que puedan darse situaciones de dudosa o difícil decisión**, pues lo contrario equivale, mas que a dejar librada la encrucijada a sus propias fuerzas, a que los ingresos desde las secundarias se efectúen conforme a normas capaces de operar como eficaces inductoras del desastre.

Doblemente, pues, la crítica carece de sustento técnico y práctico por cuanto, **aún cuando el dispositivo no alcance a ser eficaz en todas las situaciones posibles, si lo es en la infinidad de intersecciones de vías notoria y patentemente diferentes**, a tal punto que, sin señal que obligue, el movimiento reflejo de gran número de conductores que circulan por las secundarias es detenerse o reducir la proyección al mínimo antes de intentar el cruce de las principales.

Ciertamente sería una necesidad renunciar a los grandes beneficios que proporciona el sistema por el mero hecho que en un número limitado de hipótesis no los logra. Y, en estos casos, si por las características del cruce concreto las diferencias jerárquicas no fueran visibles o plantearan dudas o vacilaciones operacionales, **entonces la intersección debería encontrarse necesariamente señalizada por la autoridad vial y no dejarse abierta pues ello significa, de hecho, crear el incidente.**

8 - Condiciones de la eficacia

Surge de suyo que el arbitrio puede alcanzar su objeto solo cumpliéndose tres condiciones fundamentales:

1° - Que la especie preferencial se encuentre clara, distinta y didácticamente formulado en la ley vialia. No valen las redacciones vagas, ambiguas o cuasi crípticas como la que emplea el art. 15.2 del “Reglamento Nacional de Circulación Vial” del Uruguay, pues el ordenamiento vial no está destinado a la interpretación de jueces, juristas o especialistas, sino que constituye un manual práctico de reglas técnicas para operar en una realidad dinámica cuyo espaciotiempo comprimido no permite elucubraciones ni teorías.

2° - Que el dispositivo sea aprendido, racionalizado e internalizado por el usuario lo cual, antes que nada, se conecta indisolublemente con la obligación estatal de exigir tal conocimiento al particular y su acreditación fehaciente en examen riguroso e imparcial previo a otorgarle la habilitación para conducir automotores en la vía pública.

3° - Que las diferencias materiales, constructivas, funcionales y asegurativas que evidencian la disímil jerarquía de las vías intersecantes sean notorias y rápidamente visualizables para el usuario medio. Si se interponen obstáculos visuales o las diferencias no son fácilmente perceptibles, corresponde que el cruce esté regulado por dispositivos de señalización, lo cual es responsabilidad de la dependencia estatal competente (o, en su caso, del concesionario privado, si bien su presencia no diluye la que corresponde al Estado).

9 - Criterio para la designación del preferente

Según los criterios posibles de designación –la elección de quien será el preferido- este arbitrio se basa en la concesión prioritaria del uso del espacio potencialmente disputado **a aquellos usuarios que pueden desarrollar mayor velocidad debido a las mejores condiciones geométricas, constructivas, funcionales y asegurativas de la vía por la que se desplazan, comparativamente con la secundaria que la interseca.**

Es natural que quien dispone de mayor espacio de tránsito y mejor calidad técnica del mismo, tiene posibilidad de desarrollar mas velocidad y, por lo tanto, la desarrollará efectivamente para optimizar el ahorro de tiempo e incluso de energía.

Opera aquí el valor funcionalidad, pues las vías se construyen y mejoran a costos sociales altísimos para agilizar los procesos masivos de desplazamiento, por lo que es lógico que se priorice a quienes utilizan el mejor medio. Ante ello no hay otra alternativa mas que **obligar a cederles el paso a los que puedan interferirles accediendo desde las secundarias, generando así un elevadísimo riesgo de colisión.** Por lo tanto, razones de funcionalidad simétricas a las de seguridad

determinan que se prefiera la vía mayor –o mejor- y se posponga al tránsito de la menor.

Pero, en definitiva, desde el punto de vista de la seguridad este criterio de priorización va en **beneficio de los dos enfrentados potenciales**, pues un conflicto entre ellos podría acarrear resultados graves a ambos, debido a que cualquier incidente se compondría vectorialmente con el factor “*alta velocidad*” relativa, sin perjuicio de la gran probabilidad de la propagación en cadena del conflicto o siniestro inicial.

10 - Propiedades técnico-jurídicas definitorias

A continuación se expondrán las propiedades técnico-jurídicas definitorias de esta especie del género preferencial.

10.1 – Es una preferencia necesariamente abstracta

Para hablar con propiedad de preferencia de la vía de mayor jerarquía debe tratarse, necesariamente, de una **preferencia abstracta**, es decir, aquella especie **que no se exterioriza por medios materiales o simbólicos que la vuelvan sensorialmente perceptible u ostensible al usuario**, como serían señales, marcas, semáforos o agentes.

En esencia, constituye un patrón coactivo de conducta vial enunciado por un precepto jurídico conforme al cual, ante la hipótesis fáctica considerada, el usuario –aminorando o deteniéndose- debe ceder ante otro usuario privilegiado con el paso franco, esto es, la facultad de continuar la marcha sin alterar su velocidad o dirección, según reza el art. 1º lit. aa) de la “*Convención de Circulación*” de Viena de 1968.

En virtud del carácter abstracto, **si la norma preferencial se representa materialmente in situ, el mecanismo se desnaturaliza, deja de ser lo que es, y ya no habrá preferencia de la vía de mayor jerarquía propiamente dicha**, sino, pura fuerza obligatoria de las órdenes de las señales o de los agentes, las cuales, incluso, pueden establecer la inversión disponiendo, por alguna razón especial, que la vía privilegiada sea la jerárquicamente inferior. Por lo tanto, la señalización modifica la naturaleza técnica de la intersección que, en lugar de **abierta**, será **regulada** o **controlada** por los elementos simbólicos o electromecánicos o, en su caso, los funcionarios de tráfico.

La incompreensión de esta característica ha determinado que en algunas legislaciones la misma norma jurídica, tautológicamente, desvirtúe el dispositivo, pues, luego de establecer que la vía de mayor jerarquía tendrá preferencia sobre la secundaria, agregan que la circunstancia deberá ser necesariamente señalizada. P. ej., el “*Reglamento del Código de Circulación*” de Bolivia en el art. 61 establece. “*El vehículo que circule por una avenida o vía **señalada como preferente** tiene prioridad con relación al vehículo que circula por una **calle o arteria de circulación secundaria**”.*

Dicho error conceptual destruye absolutamente el sistema anulando su utilidad, pues el propósito al que apunta radica en que, precisamente, **aún cuando carezcan de señalización que la exteriorice ante el usuario, las intersecciones de vías desiguales se gobiernen por la regla operativa apropiada a sus condiciones.**

En ello radica el valor asegurativo, práctico y económico del ingenio, dado que, en tanto exista el precepto jurídico abstracto, **no habrá ninguna intersección especial sin la norma -también especial- que necesita**, por mas que la autoridad competente haya omitido cumplir su obligación de señalar, como ocurre crónicamente en los países latinoamericanos.

10.2 – Es una preferencia de alcance general

Coherentemente con el carácter abstracto, desde el punto de vista jurídico esta especie **requiere que su alcance sea general**, es decir, **que regule irrestrictamente como principio todas las hipótesis fácticamente posibles de intersecciones abiertas de vías desiguales, sin excepción.**

En consecuencia, el único medio técnico-jurídico para la derogación o modificación en casos puntuales sería, conforme a los principios generales del Derecho Vial, la señalización que dispusiera una pauta diferente lo que, como se vió, cambia técnicamente la naturaleza de la intersección de abierta a controlada o regulada.

10.3 – Es una preferencia vehicular

La preferencia en estudio se inscribe en la especie de las **vehiculares** porque su objeto exclusivo es **dirimir o evitar conflictos entre vehículos** que circulan por vías de jerarquías cuali-cuantitativas diferentes.

En consecuencia, carece totalmente de virtualidad jurídica y operativa en el caso que el conflicto potencial se verifique entre vehículo y peatón, el cual se resuelve por el estatuto especial de las preferencias peatonales.

10.4 – Es una preferencia específica y autónoma, sin perjuicio de la posibilidad de funcionar como excepción a otras reglas

De estarse a las redacciones de algunos textos positivos, podría deducirse equivocadamente que la preferencia de la vía de mayor jerarquía sería una excepción subsidiaria a las reglas de la derecha-izquierda y/o del ingreso prioritario. Por ejemplo, el art. 39 del derogado “*Reglamento Nacional de Tránsito y Transporte*” de Argentina (Decreto N° 692/92), disponía: “*Esta prioridad es absoluta (de la derecha-izquierda) y solo se pierde ante (...). 4) Los que circulan por una vía de mayor jerarquía. Antes de ingresar o cruzarla se debe siempre detener la marcha*”. Con una redacción cuasi-telegráfica y mucho menos clara, el “*Reglamento Nacional de Circulación Vial*” del Uruguay adoptó el mismo temperamento al establecer en el art. 15.2: “*En intersección no señalizada, de vías de similar importancia, cada conductor dará preferencia de paso al vehículo que aparezca por la derecha*”, fórmula que permite interpretar lógicamente que, mediando disímil jerarquía, deja de regir esta última norma y adquiere virtualidad la del caso.

Pese a que, desde el punto de vista sistemático, sea correcto establecerlo como excepción, es un dispositivo **autónomo** desde que regula la **hipótesis de hecho propia y exclusiva de la intersección abierta de vías cuali-cuantitativamente diferentes**, mientras que aquellas otras especies rigen el caso del cruce –también abierto- de vías de idéntica importancia.

Tan independiente es que, técnica y lógicamente, resulta concebible un régimen preferencial en el que se encuentren invertidos los términos, es decir que las preferencias de la derecha-izquierda y del ingreso prioritario se instituyan

como excepciones a la de mayor importancia relativa, según lo demuestra al sistema del “Código Nacional de Tránsito Terrestre” de Colombia, aún cuando no reconoce similares en el derecho comparado. La intensidad de la presencia del dispositivo en este ordenamiento es tal que, doctrinariamente, llevó a definir el género por la especie, según puede verse: “Se llama *“prelación de tránsito”, (preferencia), al derecho que tienen los usuarios (peatón, vehículo, animal, etc), **que transitan por una vía pública de mayor jerarquía** a continuar libremente la marcha regular por ella sin estar obligados a detenerse, aumentar o disminuir la velocidad, en los sitios donde la vía cruza (diagonal o perpendicularmente) a otra vía pública”* (6).

De todos modos, en la operación real la naturaleza autonómica no tiene consecuencias prácticas, por lo que no varían las cosas si se la establece a título de instituto específico o como excepción a otras reglas.

Mas, desde el punto de vista pedagógico, **la formulación en texto separado y la enunciación autónoma asumen positivo valor al mostrar claramente al conductor obligado que se trata de una pauta operativa diferente y especial que debe conocer y aplicar por si mismo en la praxis empírica del camino.** Este criterio equivale a fortalecer a la normativa jurídica en el papel que le corresponde de factor eficiente de seguridad vial.

10.5 – Es una preferencia que otorga privilegio general a un flujo

En este contexto, el calificativo *general* quiere significar que, con respecto a las vías secundarias intersecantes, el privilegio preferencial **se atribuye normativamente ipso facto a todos los conductores que circulan por la vía jerárquicamente superior por el mero hecho de hacerlo.**

11 – Hipótesis puntuales y alcance zonal limitado del dispositivo

La sencillez y eficacia del arbitrio han determinado que, incluso en los ordenamientos que lo eliminaron con alcance general, haya sobrevivido bajo dos variantes.

La primera consiste en **limitar la vigencia a las áreas territoriales rurales y/o suburbanas**, señalándose como ejemplos el derogado “Reglamento General de Tránsito para los Caminos y Calles de la República Argentina” y la vigente “Ley de Tránsito” de Chile.

La segunda variante –no contradictoria, sino a menudo coexistente con la anterior- es la vigencia en **hipótesis específicas**, v. gr., el cruce de vías pavimentadas desde caminos de tierra, de caballerías o pistas ciclables, o desde vías comunes a vías rápidas o semiautopistas, que es el temperamento de la “Ley de Tránsito” argentina actual. Un ejemplo sin similares, pero totalmente lógico y coherente se registra en el lit. b) del art. 138 del “Código de Tránsito y Seguridad Vial” del Perú (Ley N° 420): **“Las vías de doble sentido tienen prioridad en todas las intersecciones con vías de un solo sentido”**, con lo que una norma positiva –bien que de alcance muy limitado- pone en evidencia que las reglas de la derecha-izquierda y del ingreso prioritario son insuficientes para regular tales supuestos de hecho.

Cabe acotar que estas mismas hipótesis de reducción del mecanismo en los ordenamientos que lo suprimieron con alcance general, está demostrando su gran utilidad, lo cual vuelve difícil comprender el porqué de la equivocada

tendencia a la eliminación, especialmente en los países de recursos económicos restringidos y con grandes cifras de siniestralidad.

12 - Categorizaciones legales de las vías de tránsito y su función

De ordinario, la misma ley -o la autoridad administrativa en algunos casos- **establecen normativamente la jerarquización -o categorización- de las vías componentes de la red nacional** definiendo cada especie, lo cual es un criterio virtualmente universal, p. ej., art. 5 de la “*Ley de Tránsito*” de Argentina, art. 60 del “*Código de Tránsito*” del Brasil, Anexo de la “*Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial*” de España y art. 2.2 del “*Códice della Strada*” italiano. Pero, incluso en los ordenamientos carentes de definiciones formalizadas, de los mismos textos surge tácita, pero inequívocamente, un orden jerarquizado de importancia entre las distintas vías componentes de la trama viaria. Estas escalizaciones pueden tener dos funciones:

En los sistemas jurídicos que no prevén específicamente el dispositivo en estudio con alcance general, la formalización del orden jerarquizado en la normativa cumple la función de marcar a la autoridad vial los casos en que debe cumplir su obligación de instalar las señales reguladoras de prioridad.

En cambio, en aquellos sistemas que lo establecen, el elenco jerárquico va dirigido directamente al usuario como norma que le obliga a determinar por sí mismo cuando posee o no posee la preferencia conforme a la importancia relativa de las vías intersecantes, lo cual es de aplicación también en los ordenamientos que optan por el alcance limitado a las regiones urbanas y/o suburbanas.

13 - Calificaciones administrativas incongruentes con la naturaleza técnica de las vías

Sin perjuicio de lo anterior, es común -por lo menos en algunos países latinoamericanos- que las autoridades administrativas, sobre todo las locales o municipales, utilicen la calificación de las vías a título de homenaje a próceres, artistas o personajes eminentes o para la recordación de hechos históricos.

Se trata de un recurso sumamente problemático, pues el significado técnico de la denominación empleada puede ser absolutamente incoincidente con la naturaleza y características de la vía real a que se aplica. Así pueden encontrarse simples calles urbanas de mano única indicadas, p. ej. como: “*Avenida General XXX*”, lo que resulta muy distante, v. gr., de la siguiente definición: “*Avenidas: Son las vías de tránsito automotor de mayor importancia urbanística. Usualmente tienen por lo menos cuatro canales de circulación, intersecciones a nivel, dan acceso a terrenos y edificaciones laterales y tienen facilidades peatonales*” (art. 231, num. 9 del “*Reglamento de la Ley de Tránsito*” de Venezuela).

Si estas intersecciones de vías **artificialmente mas importantes** tienen instalada señalización de prelación no hay problema, pero, si lo hay cuando falta, pues los usuarios, sobre todo los forasteros, no reconociendo ninguna diferencia cuali-cuantitativa -porque no existe- actuarán conforme a las preferencias de vías de similar jerarquía pudiendo dar lugar a conflictos o siniestros. Empero, no queda otra alternativa que reconocer el privilegio a quienes circulan por la vía mal calificada como principal, pues se atienen a la importancia -nominal- significada por la calificación adjudicada por el organismo administrativo competente.

14 – Sistema del establecimiento de la preferencia por acto de autoridad

Sin perjuicio de consagrar los arbitrios preferenciales comunes, pero prescindiendo del de la mayor jerarquía y en sustitución de este, algunos países han adoptado el sistema consistente en establecer la prelación general por acto de autoridad, es decir, **mediante resolución administrativa dictada por la entidad competente declarando preferido al tránsito de determinadas vías con respecto al de las transversales que les acceden**; el ejemplo paradigmático se encuentra en la “*Ordenanza General de Tránsito de Montevideo*”.

Aunque podría parecer razonable, la aplicación en forma pura es imposible en los hechos porque implicaría que los usuarios estarían obligados a conocer y recordar la lista completa de todas las vías declaradas preferenciales, y, una memoria con tal capacidad de retención sería, por cierto, humanamente inexigible. Es por causa de este problema insoluble que la misma normativa instituye el dispositivo dispone **que las vías que se declaran preferidas, tienen que ser necesariamente señalizadas como tales por la autoridad vial**.

La adición de dicho requisito técnico permite inferir que, en realidad, el sistema es tal solo en apariencia pues no agrega nada nuevo a lo ya existente en el ordenamiento. En efecto, no instalándose las señales carece en absoluto de virtualidad la resolución administrativa (no hay preferencia), pero, cuando se las instala, entonces no tiene sentido la resolución –ni la norma en la que ella se funda– pues, conforme a los principios generales y universales del Derecho Vial, la señalización priva sobre cualquier dispositivo abstracto dado que su función es, precisamente, excepcionarlos.

En otras palabras, no existe ninguna razón jurídica ni técnica que justifique obligar a la administración a dictar un acto administrativo especial pues el señalamiento, por si solo, logra el efecto que se pretende, según lo prueba la secular práctica planetaria. Dicho de otro modo, la simple señalización consigue lo mismo sin necesidad de recurrir a complejos e inútiles procedimientos burocráticos.

Sin embargo, no se trata de una mera tautología sin consecuencias en los hechos, porque puede llegar a malinterpretarse que el sistema exoneraría a la entidad oficial de la obligación de señalizar en infinidad de situaciones en que sería indispensable, puesto que solo se le impondría hacerlo cuando media la resolución declarativa de prioridad. Mas, lo peor reside en que deja abierto un vacío de enormes proporciones expresado a través de esta pregunta: **¿ qué régimen organizativo-asegurativo correspondería aplicar en las intersecciones abiertas de vías desiguales que no se declararon preferentes no habiendo, en consecuencia, señales de prioridad que resuelvan las potenciales disputas ?**, La sola formulación de esta interrogante debe juzgarse inadmisibles en un ámbito de alto riesgo en el que la certeza es vital (7).

La misma lógica lleva a concluir que el pseudo-sistema debe ser totalmente desterrado pues, al tiempo de liberar tangencialmente a la autoridad del tránsito de una obligación inexcusable que debe cumplir en toda situación de hecho que lo requiera, se convierte en un elemento de distorsión y complicación inserto en una materia donde la claridad de las “*reglas del juego*” es condición primaria del estado de seguridad.

15 – Responsabilidad por el siniestro acaecido en la intersección de vías desiguales

La determinación de la responsabilidad subjetiva emergente del siniestro verificado en intersecciones de vías de jerarquía diferente depende de la estructuración del orden jurídico respectivo tanto como de la implementación o ausencia de señalamiento en la encrucijada, lo cual lleva a distinguir las hipótesis siguientes.

15.1 – Determinación en los sistemas que recogen la especie

En el contexto de los sistemas jurídicos que prevén el dispositivo en todos sus alcances, **aún cuando el cruce sea absolutamente abierto**, la determinación de la responsabilidad subjetiva en el siniestro es relativamente sencilla desde que el prioritario –el que circulaba por la principal- goza de la presunción de inocencia correlativa a la de culpabilidad del impreferente.

Empero, como se ha dicho no se trata de una prerrogativa absoluta, debido a que: *"Esta prioridad **forma parte de un ordenamiento lógico del tránsito**, por lo que aparte de no eximir a quien la tiene del necesario deber de prudencia al cruzar la bocacalle, **no constituye un derecho absoluto, ni tampoco faculta para arrasar con cuanto se encuentre en el paso (...)**"* (8).

La legitimidad del ejercicio del privilegio técnico otorgado se encuentra condicionada particularmente a que: *"**el preferente por su parte debe hallarse en condiciones de total cumplimiento de la normativa que le atañe cuya violación pueda tener eventual efecto respecto al no preferente**"* (9), lo que se manifiesta en el mantenimiento de la velocidad adecuada –sea la legalmente autorizada o la que imponen lugares y circunstancias- ya que este es el factor organizativo-asegurativo crítico.

En consecuencia, el juicio presuntivo decae ante la demostración de que el beneficiado transitaba excedido, por mas que lo hiciera por la vía mas importante, pues: *"no hay orden –ni seguridad- posible si los topes no son respetados, puesto que, quien marcha a una velocidad excesivamente baja para la media común, priva a otros de posibilidad de avanzar dentro de los límites permitidos y ralentiza el flujo; en tanto, quien lo hace una velocidad excedida para la circunstancia o ultrapasando los topes admitidos, llega antes de lo debido a todos los puntos que recorre, constituyéndose en un factor inesperado, imprevisible, conflictivo y alterador de la normalidad que cabría esperar conforme al principio de confianza"* (10).

El verdadero problema que puede plantearse en estas hipótesis radica en que **la diferencia cuali-cuantitativa entre las vías componentes no sea clara, patente y manifiesta**, lo cual constituye una cuestión de hecho que tocará al juez decidir (si es posible con la ayuda pericial del ingeniero). Si se demostrara objetivamente que la disimilitud no es evidente, la responsabilidad será de la autoridad vial omisa en señalar, como se explicará mas abajo.

15.2 – Determinación en los sistemas que no establecen el dispositivo con alcance general, pero donde todas las intersecciones de vías desiguales se encuentran señalizadas

En aquellos países que, sin contemplar normativamente el instituto de la mayor jerarquía, solucionan el cruce de las intersecciones abiertas **estableciendo la preferencia mediante la señalización de todas las encrucijadas**, la cuestión

de la responsabilidad también está pre-resuelta pues, *prima facie*, será reputado causante y responsable del siniestro el conductor del vehículo que transitaba por la secundaria porque, presuntivamente, no habría acatado la orden de parar o ceder el paso impartida por la señal.

Desde luego que igualmente son aplicables al caso las consideraciones relativas a la relatividad del instituto preferencial.

15.3 – El problema en los sistemas que no establecen el dispositivo con alcance general dejando abiertas intersecciones de vías desiguales

La gran interrogante se plantea en las hipótesis donde se conjuntan **el vacío de norma (abstracta) atributiva de prioridad y la ausencia de señales in situ que la establezcan.**

Cabe reiterar que la anómica situación no podría resolverse analógicamente sosteniendo que el cruce se regularía por las reglas de la derecha-izquierda o del ingreso prioritario desde que, no solo estas están concebidas para hipótesis fácticas completamente diferentes sino, y sobre todo, porque su aplicación podría ser causa directa del incidente. A este respecto la doctrina ha expresado dos posiciones:

1º - Responsabilidad del particular - Tesis de la “cultura de tráfico”

En los sistemas jurídicos que no prevén el instituto con alcance general, parecería lógico y justo sostener que la responsabilidad en el siniestro acaecido en la intersección abierta de vías desiguales sería imputable al conductor de la vía secundaria **por no ejercer la debida prudencia ante el ostensible cambio de condiciones que supone el cruce de otra vía de jerarquía notoriamente superior.**

La posición es sostenida por Puig Peña refiriendo a: “(...) todos aquellos supuestos en que, a pesar de la **falta absoluta de señalización**, el accidente no se hubiera producido **si aquel hubiera obrado con el cuidado y diligencia que se exige** al que lleva en sus manos un vehículo que puede ser causa de efectos nocivos para las personas o las cosas. (...) A este efecto debemos hacer intervenir a la llamada **“cultura de tráfico”**. Si a pesar de la ausencia total de señalización, el conductor debiera haber llenado ese vacío con la cultura de tráfico, que hoy día **debe ser presumida y exigida**, no creemos que, en principio, deba hacerse responsable al Estado” (11).

Cabe advertir que en algunos sistemas jurídicos la tesis estaría absolutamente excluida por razones de texto expreso, como sucede en Argentina, dado que el inc. 2º del art. 22 de la “Ley de Tránsito” en vigencia dispone: **“Sólo son exigibles al usuario las reglas de circulación, expresadas a través de las señales, símbolos y marcas del sistema uniforme de señalamiento vial”**. Y, si bien esta es una norma discutible por las inaceptables consecuencias extremas a que puede conducir, en el caso posee plena virtualidad.

El mismo autor español expresa que la tesis es susceptible de admitir matices: “Estamos ante un conflicto o colisión de omisiones culpables –la del Estado y la del conductor. Una fórmula simplista sería aceptar en los respectivos punitivos, el criterio integralista de la concurrencia causal, pero preferimos deslindar campos y situaciones. (...) Aunque no esté señalizado, por ejemplo, una curva o un cambio de rasante, hay que exigir al conductor una mayor precaución, sobre todo si hay ausencia de visibilidad: la cultura de tráfico lo exige. En cambio,

si no está señalizada una zona de deslizamiento o un badén que surge de improviso, o una salida de camino oculto por un monte o montículo, entonces, aún habiendo incluso exceso de velocidad, no puede hablarse de culpa del conductor, porque su cultura de tráfico no puede cubrir esas irregularidades viales (...) **hay pues que declarar solemnemente la responsabilidad del Estado, cuando en las vías de gran circulación omite las señales de peligro y el accidente se produce sin que aquella omisión pueda ser cubierta por la cultura de tráfico del conductor**" (12).

En aquellos sistemas jurídicos que lo permiten, ante la obligación judicial de decidir condenando a un litigante y acogiendo la demanda del otro, dicho argumento, con los matices introducidos, luce razonable, pero, únicamente cuando las diferencias cuali-cuantitativas de las vías que componen la intersección donde ocurrió el incidente sean patentes, manifiestas, que no dejen dudas a un conductor medio, como sería el caso de una simple carretera local y una vía rápida.

Sin embargo, no puede desconocerse que la llamada *cultura de tráfico* se origina, básicamente, en el conocimiento de las reglas operativas enunciadas por la normativa vial por lo que, si en ella falta la norma idónea, entonces el hecho no es imputable al usuario pues el problema no puede quedar pendiente de su interpretación, desde que se trata de una verdadera **omisión legislativa concurrente con otra administrativa** que, como tales, no le son atribuibles.

2° - Responsabilidad del Estado

Ante todo debe verse que el núcleo de esta delicada cuestión no radica en hallar criterios para laudar litigios privados por siniestros ya ocurridos, sino, en **neutralizar el estado de inseguridad vial objetiva originada en la ausencia simultánea de reglas de acción personal y de dispositivos de señalización que regulen el cruce de las vías desiguales.**

El doble vacío concurrente instala en los hechos la génesis de una cantidad indefinida de siniestros los que, en definitiva, deben debitarse a la imprevisión y/o la ignorancia técnica del legislador y a la omisión de la administración en plantar unas señales que hacen a la existencia y la integridad de las personas, de lo que emerge amenaza a la vida de unos, compromiso a la responsabilidad penal y civil de otros, y, en definitiva, riesgo para todos los usuarios, pues queda sin valla una profunda laguna de riesgo vial cuya solución escapa totalmente a la voluntad de los particulares.

Respecto al problema específico de la falta de la señalización, en total coincidencia, la Ingeniería, la doctrina del Derecho Vial y numerosos textos positivos vigentes se pronuncian por la absoluta virtualidad jurídica del **"sagrado deber de señalizar"** (13) a cargo del Estado pues, como bien lo afirma Lorenzetti: **"(...) 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"** (14).

Por ello, la omisión de señalizar ha sido calificada severamente como: **"el supuesto mas grave que puede presentarse porque indica el menosprecio o descuido total del Estado en la regulación precautoria de situaciones de peligro que podrían ser evitadas con el simple establecimiento adecuado de las señales"**. De esto deriva que: **"(...) no puede estar ausente la responsabilidad del Estado, que tanto interviene en la normalidad vial y que, por la**

misma razón, tanto puede contribuir al desencadenamiento de situaciones luctuosas por no mantener la ordenación del tráfico en condiciones aptas para un normal desenvolvimiento, dejando de actuar cuando debe hacerlo o actuando mal” (15).

En la misma tesitura Mosset Iturraspe y Rosatti sostienen: **“Frente al campo casi ilimitado de “posibilidades lógicas de responsabilidad” (...) debe preponderar en la consideración de los casos singulares la relación causa-efecto entre la falta de señalización y la ocurrencia del accidente, como así también la razonable posibilidad (por parte de la autoridad de aplicación) de prever el señalamiento que en el siniestro se echó de menos”,** (16).

Podrían multiplicarse las citas doctrinarias contestes, pero basta con agregar este párrafo de Puig Peña: *“Hoy, después de haber asumido el Estado la ordenación general del tráfico, casi con carácter de monopolio, la ausencia de absoluta señalización por parte de este supone la fijación de una fuente de responsabilidad que no puede ni debe, en principio, eximirse alegando razones de mayor o menor conveniencia político-vial, ni mucho menos razones económicas y ni que decir tiene técnicas, sobre todo estas últimas, pues como dice Alessi y recogió la sentencia italiana de 5 de abril de 1949, el modo de ejecución de una obra o servicio público pertenece a la discrecionalidad técnica y la discrecionalidad técnica está fuertemente sometida a la fiscalización de los Tribunales” (17).*

Concluyendo, la omisión de señalar configura falta administrativa que responsabiliza al Estado, pues: **“La noción de “falta” significa relacionar el estándar del servicio que debió ser prestado, en virtud de las normas que lo rigen, o las conductas típicas que definen un servicio “normal”, y el que efectivamente se prestó”.** (18)

La cuestión no termina ahí, porque en estos casos también se verifica una injustificable vacación legislativa representada por la ausencia en el ordenamiento vial de una regla técnico-jurídica idónea cuya significación es tal, en términos de seguridad, que no puede pretenderse que sea suplida por la prudencia, la experiencia o la *cultura de tráfico* del usuario.

En virtud de lo anterior, **el único camino posible para excluir la responsabilidad estatal por la falta de señalización de cruces de vías disímiles es el establecimiento legislativo de la preferencia de la vía de mayor jerarquía con alcance general** pues, entonces, el usuario estará obligado a determinar por sí mismo las diferencias jerárquicas, y, en consecuencia, **el conocimiento de esta regla le será exigible –y presumido– por integrar la cultura de tráfico que deberá poseer y acreditar en el examen condicionante de la licencia conductiva.** Opuestamente y por lo mismo, en aquellos sistemas que no contemplan el dispositivo y, además, no están las señales, fatalmente el responsable del siniestro será el Estado omiso en cumplir la *“sagrada”* obligación técnica de exteriorizar simbólicamente la atribución de prioridad.

Como viene de verse, en esta temática se verifica, mas que la simbiosis entre el Derecho y la Técnica, una genuina y profunda interdependencia biunívoca entre ambos que se proyecta hacia todos los campos, incluyendo el de la responsabilidad por daños.

II – DERECHO COMPARADO

1 - Sistemas que establecen el dispositivo con alcance general

Los ejemplos de derecho positivo que se transcriben a continuación, con mayor o menor claridad textual, tienen en común que recogen el dispositivo en su forma pura, es decir, como regla abstracta de alcance general para regular el cruce de todas las intersecciones abiertas de vías de desigual jerarquía.

ARGENTINA

Reglamento Nacional de Tránsito y Transporte

(Derogado; se incluye por su valor pedagógico)

Art.39 – Prioridades – Prioridad de paso de peatones, conductores.

Todo conductor o peatón que llega a una bocacalle o encrucijada debe ajustarse a las indicaciones del agente de tránsito, o de las que sean dadas por aparatos mecánicos de señales, o por señales fijas.

A falta de tales indicaciones los peatones y conductores se sujetarán en la forma que se indica en los incisos siguientes:

b) El conductor que llegue a una bocacalle o encrucijada debe en todos los casos ceder el paso a todo vehículo que se presente por una vía pública situada a su derecha.

Esta prioridad es absoluta y solo se pierde ante (...).

4) Los que circulan por una vía de mayor jerarquía. Antes de ingresar o cruzarla se debe siempre detener la marcha.

7) Cualquiera circunstancia cuando:

a) se desemboque de una vía de tierra a una pavimentada.

BOLIVIA

Reglamento del Código de Circulación

Art. 51 – Preferencia – *El vehículo que circule por una avenida o vía señalada como preferente tiene prioridad con relación al vehículo que circula por una calle o arteria de circulación secundaria.*

Nota: Obsérvese que, como antes se dijo, el sistema se encuentra desnaturalizado por la exigencia de señalización lo cual, además, es contradictorio con lo que dispone el artículo siguiente.

Art. 52 – Prioridad – *En una intersección de rutas de igual categoría, tiene preferencia de paso el vehículo que se aproxime por el lado derecho del conductor.*

COLOMBIA

Reglamento Nacional de Tránsito y Transporte

Art. 2 - Definiciones

PRELACIÓN: *Prioridad o preferencia que tiene una vía o vehículo con respecto a otras vías o vehículos.*

VÍA ARTERIA: *Vía de un sistema vial urbano con prelación de circulación de tránsito sobre las demás vías, con excepción de la vía férrea y la autopista.*

VÍA PRINCIPAL: *Vía de un sistema vial con prelación de tránsito sobre las vías ordinarias.*

VÍA ORDINARIA: *Vía de un sistema vial con tránsito subordinado a las vías principales.*

Art. 110 - Para determinar la prelación, las vías se clasifican así::

1. Dentro del perímetro urbano: Vías férreas; Autopistas; Vías arterias; Vías principales; Vías ordinarias; Vías privadas. 2. En las zonas rurales: Vías férreas; Autopistas; Carreteras; Caminos carreteables; Vías privadas. (...)

Art. 127 - El conductor que transite por una **vía sin prelación** deberá detener completamente su vehículo al llegar a un cruce, y donde no haya semáforo, tomar las precauciones debidas e iniciar la marcha cuando le corresponda

MEXICO

Reglamento de Tránsito del Distrito Federal

Art. 57- En las intersecciones y en la preferencia de paso, el conductor se sujetará a las reglas siguientes: (...)

IV. Los que circulen por una vía con prioridad y se aproximen a una intersección, tendrán la preferencia de paso sobre los vehículos que circulen por la otra vía; (...)

VI. Cuando la vía en que circule carezca de señalización que regule la preferencia de paso, estará obligado a cederlo a los vehículos que se aproximen por su derecha, salvo en los supuestos siguientes:

a) Cuando la vía en que se circula sea de mayor amplitud que la otra o tenga mayor volumen de tránsito, y

b) Cuando quien circula por la derecha se encuentre sobre una vía sin pavimentar (...)

XII. Los que circulen por una vía primaria tendrán preferencia de paso sobre los que pretenden acceder a ella.

URUGUAY

Reglamento Nacional de Circulación Vial

15.2 - En intersección no señalizada, **de vías de similar importancia**, cada conductor dará preferencia de paso al vehículo que aparezca por la derecha.

15.5 - En zonas rurales el conductor de un vehículo que **desde una vía secundaria se aproxime a una intersección no señalizada con una vía principal**, dará preferencia de paso a los vehículos que aparezcan por esta última.

Reglamento Nacional de Tránsito (1964)

(Derogado; se incluye por su valor pedagógico)

Art. 47 – Prioridad de paso.- Cuando dos vehículos se aproximen o entren el mismo tiempo a un **cruce de carreteras de igual importancia**, el conductor cederá el paso al vehículo que asome a su derecha. (...)

Art. 48 – Excepciones.- El conductor de un vehículo que **pase de un camino particular o vecinal o de una carretera secundaria a una carretera principal**, cederá el paso a todos los vehículos que se acerquen por esta última. (...)

2 – Sistemas que establecen el dispositivo con alcance restringido a las áreas rurales y/o suburbanas

Las normas nacionales siguientes presentan la particularidad de establecer el sistema restringido a zonas rurales y/o suburbanas, pero lo excluyen en los medios urbanos. Este criterio representa una ilógica contradicción, pues si se reputa que el dispositivo es eficaz para resolver conflictos de tránsito fuera de las ciudades, no se

entiende porqué no puede funcionar en ellas, sobre todo en regiones o países donde gran cantidad de intersecciones problemáticas carecen de señalización de prioridad.

ARGENTINA
Reglamento General de Tránsito para los Caminos y Calles
de la República Argentina

(Derogado; se incluye por su valor pedagógico)

Art. 49 – *Todo peatón o conductor de vehículo que llega a una bocacalle o encrucijada debe ajustarse a las indicaciones del agente que dirige el tránsito o de las que sean dadas por aparatos mecánicos de señales, o por señales fijas.*

A falta de tales indicaciones los peatones y conductores se sujetarán en la forma que se indica en los incisos siguientes a las reglas de “prioridad del paso para los peatones” y “prioridad de paso para los vehículos”:

b) El conductor que llegue a una bocacalle o encrucijada debe en todos los casos reducir sensiblemente la velocidad y tiene la obligación de ceder espontáneamente el paso a todo vehículo que se presente por una vía pública situada a su derecha.

En las zonas urbanas esta regla se aplica tanto en las calles como en las avenidas. (...)

En las zonas rurales el conductor debe ajustarse a lo prescrito en el inc. d de este mismo artículo.

*d) **Prioridad especial de paso en las zonas rurales.** Las mismas disposiciones del inc. b se aplican en las zonas rurales para establecer la prioridad de paso en las carreteras. **La regla solo sufre excepción cuando una carretera es de mayor importancia que otra, en cuyo caso la prioridad pertenece al vehículo que transita por la carretera o camino principal (...)***

BRASIL
Código de Tránsito

Art. 29. *El tránsito de vehículos en las vías terrestres abiertas la circulación obedecerá a las siguientes normas: (...)*

III – cuando los vehículos, transitando por flujos que se crucen, se aproximen a un lugar no señalizado, tendrá preferencia de paso:

a) en el caso de un flujo proveniente de carretera, aquel que estuviera circulando por ella; (Nota: el art. 60, clasifica las vías rurales en carreteras y calles)

c) en los demás casos, el que venga por la derecha del conductor;

CHILE
Ley de Tránsito

Art. 143 - *Todo vehículo que se aproxime a un cruce deberá hacerlo a velocidad razonable y prudente, deteniéndose si fuere necesario, y el de la izquierda cederá el paso al vehículo que se acerque por la derecha, el que tendrá derecho de preferencia de paso. (...)*

Este derecho preferente de paso no regirá en los siguientes casos: (...)

3. En las zonas rurales, donde tendrá preferencia el conductor del vehículo que circule por un camino principal con respecto al que se aproxime o llegue por una vía secundaria. *Se entenderá por camino principal, el que tenga pavimento de concreto, asfalto, macadam bituminoso definitivo o los que expresamente determine y señalice la Dirección de Vialidad, (...)*

COSTA RICA
Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres

Art. 90 - Tienen prioridad de paso con respecto a los demás vehículos: (...)

c) Los vehículos que **circulen sobre una carretera primaria, en relación con los que lo hagan sobre una carretera secundaria, y los que circulen sobre una carretera secundaria, en relación con los que lo hagan sobre una carretera terciaria.**

ch) Cuando dos conductores se acerquen, por caminos distintos, a un cruce de carreteras por caminos distintos y no exista ninguna señal que le dé prioridad a ninguno de los dos **y las dos vías sean del mismo tipo**, el conductor que llegue por la izquierda debe ceder el paso al vehículo que se encuentra a su derecha. (...)

Art. 220- Para la interpretación de esta Ley y de su Reglamento, tienen el carácter de definiciones las siguientes: (...)

20.- Carreteras primarias: red de rutas troncales para servir a corredores, caracterizadas por volúmenes de tránsito relativamente altos y con una alta proporción de viajes internacionales, interprovinciales o de larga distancia.

21.- Carreteras secundarias: rutas que conectan cabeceras cantonales importantes que no sean servidas por carreteras primarias, así como otros centros de población, producción o turismo, que generen una cantidad considerable de viajes interregionales o intercantonales.

22.- Carreteras terciarias: rutas que recogen el tránsito de las carreteras primarias y secundarias y que constituyen las vías principales para los viajes dentro de una región o entre distritos importantes.

FRANCIA

Code de la Route - Decreto de 31 de diciembre de 1922

(Derogado; se incluye por su valor pedagógico)

Art. 10 – Bifurcaciones y cruces de caminos – Todo conductor de vehículo o de animales que aborde una bifurcación o un cruce de caminos debe anunciar su aproximación o verificar que la vía está libre, marchar a velocidad moderada y volcarse a la derecha cuando la visibilidad es insuficiente.

Fuera de los centros poblados, la prioridad de paso en las bifurcaciones y cruces de caminos es acordada a los vehículos que circulen sobre las rutas nacionales y sobre las rutas o caminos que estén oficialmente asimilados desde el punto de vista de la circulación.

Fuera de los centros poblados, en el **cruce de caminos de igual categoría** desde el punto de vista de la prioridad, el conductor está obligado a ceder el paso al conductor que viene a su derecha. En los centros poblados, son aplicables las mismas reglas, salvo prescripción especial dispuesta por la autoridad competente.

VENEZUELA

Reglamento de la Ley de Tránsito Terrestre

Art. 263: Todo vehículo que se aproxime a un cruce o intersección de vía por la derecha, deberá hacerlo a velocidad razonable y prudente, deteniéndose si fuese necesario, sin embargo, tendrá derecho preferente de paso y el vehículo de la izquierda cederá el paso al vehículo que se acerque al cruce por la derecha. (...) Este derecho preferente de paso no regirá en los siguientes casos (...)

2. En las zonas rurales donde tendrá preferencia el conductor del vehículo que circule por una vía principal con respecto al que se aproxime o llegue por una vía secundaria. Se entiende por vía principal

la que tenga pavimento de concreto, asfalto, macadam definitivo o las que expresamente determine y señalice la autoridad competente. (...)

Art. 264: Las preferencias de paso en intersecciones de vía serán como siguen (...):

6. En intersecciones de **vías extraurbanas** tendrán preferencia de paso los vehículos que circulen por las **vías de mayor importancia**. Por tanto, los vehículos que circulen por las **vías de menor importancia** solo podrán entrar a la intersección después de comprobar que pueden hacerlo sin poner en peligro la seguridad del tránsito. (...)

3 - Sistemas que establecen el dispositivo para un elenco limitado de hipótesis puntuales

La particularidad de esta variante radica en que emplea el mecanismo solo para casos puntualmente previstos a texto expreso lo cual, como se explicó mas arriba, puede entenderse en cuanto se puedan señalar absolutamente todas las intersecciones de vías desiguales, pero resulta incomprensible en contextos donde infinidad de cruces permanecen abiertos por falta de medios económicos para establecer el señalamiento.

CONVENCIÓN DE CIRCULACIÓN DE VIENA DE 1968

Art. 18 - Intersecciones y obligación de ceder el paso (...)

2. **Todo conductor que desemboque de un sendero o de un camino de tierra sobre una ruta que no es un sendero ni un camino de tierra está obligado a ceder el paso a los vehículos que circulen sobre esta vía.** A los fines del presente artículo, los términos "sendero" y "camino de tierra" podrán ser definidos por las legislaciones nacionales. (...)

ARGENTINA Ley de Tránsito

Art. 41 - Prioridades - 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 solo se pierde ante:

d) **Los vehículos que circulan por una semiautopista.** Antes de ingresar o cruzarla se debe siempre detener la marcha;

g) Cualquier circunstancia cuando:

1. **Se desemboque desde una vía de tierra a una pavimentada (...)**

BÉLGICA Règlement Général sur la Police de la Circulation Routière

Art. 12 - Obligaciones de ceder el paso

12.3.1- Todo conductor debe ceder el paso à aquel que viene a su derecha, salvo si circula en una rotonda señalizado por la señal D5 y cuya vía de acceso que emprende estuviera provista de una señal B1 o B5.

Siempre el conductor debe ceder el paso a todo otro conductor que estuviera circulando por la vía pública o la calzada que aborda:

b) **cuando desemboca de un camino de tierra o de un sendero sobre una vía pública provista de calzada. (...)**

CALIFORNIA
Highway Code

Sección 21.802 - *El conductor de cualquier vehículo debe **detenerse a la entrada de una vía rápida y ceder el paso a otros vehículos que hayan llegado por esta a la intersección** o que se aproximan tanto por la misma que constituyen un peligro inminente. Este conductor deberá seguir cediendo el paso a tales vehículos que se aproximan hasta que pueda seguir adelante con bastante seguridad. (...)*

ESPAÑA

Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial

Art. 21 - Normas de Prioridad (...)

2- *En defecto de señal que regule la preferencia de paso, el conductor está obligado a cederlo a los vehículos que se aproximen por su derecha, salvo en los siguientes supuestos:*

a) **Tendrán derecho de preferencia de paso los vehículos que circulen por una vía pavimentada frente a los procedentes de otra sin pavimentar.** (...)

Reglamento General de Circulación

Art. 57 - Intersecciones sin señalizar

1. *En **defecto de señal que regule la preferencia de paso**, el conductor está obligado a cederlo a los vehículos que se aproximen por su derecha, salvo en los siguientes supuestos: (...)*

a) *Tendrán derecho de preferencia de paso los vehículos que **circulen por una vía pavimentada frente a los procedentes de otra sin pavimentar.** (...)*

d) ***Los vehículos que circulen por una autopista tendrán preferencia de paso sobre los que pretenden acceder a aquélla.** (...)*

ITALIA

Codice della Strada

Art. 145 – Preferencia (...)

2. *Cuando dos vehículos se encuentran por empeñar la intersección, o cuando en ese lugar sus trayectorias estén por intersectarse, se está obligado a dar la preferencia al que viene de la derecha, salvo distinta señalización. (...)*

6. *En las **desembocaduras sobre calles de lugares no sujetos a pasaje público**, los conductores tienen la obligación de detenerse y dar la preferencia a quien circula por la calle. (...)*

8. ***En las desembocaduras de vías de senderos, caminos de tierra, caminos de caballerías o pistas ciclables es obligación del conductor detenerse y dar la preferencia a quien circula sobre la vía.** La obligación subsiste también si las características de dichas vías varían en la inmediata proximidad de la desembocadura sobre las vías.*

NEW YORK

Consolidate Law of Vehicle and Traffic

Sección 1143. Vehículo que entra en una carretera.

El conductor de un vehículo que se proponga **entrar o cruzar una carretera desde cualquier vía que no sea otra carretera**, otorgará el derecho de vía a todos los vehículos que se acercan por la carretera a la que ingresará o cruzará.

PERÚ

Código de Tránsito y Seguridad Vial

Art. 138 - El tránsito de vehículos en las vías abiertas a la circulación pública se rige por las siguientes reglas generales: (..)

b) En una **intersección no señalizada**, tiene preferencia de paso el vehículo que circula por la vía del lado derecho. **Las vías de doble sentido tienen prioridad en todas las intersecciones con vías de un solo sentido.**

4 – Sistema mixto de limitación al medio rural, con la posibilidad de aplicarlo localmente por resolución administrativa

El sistema francés es mixto en el sentido que la normativa no establece el alcance general del dispositivo, excepto la hipótesis de intersecciones donde la mayor es una vía clasificada como “*de gran circulación*”. No obstante, deja abierta la posibilidad de aplica el mecanismo en localidades particulares mediante decreto del Alcalde o del Comisario de la República.

FRANCIA

Code de la Route

Art. R.25 – Cuando dos conductores aborden una intersección por vías diferentes, el conductor que venga por la izquierda está obligado a ceder el paso al otro conductor.

Art. R.26

1) Fuera de las poblaciones y por derogación de la regla prevista en el artículo precedente, todo conductor que aborde una **vía de gran circulación no encontrándose el mismo sobre una vía de la misma categoría está obligado a ceder el paso a los vehículos que circulan sobre la vía de gran circulación.**

2) En el interior de las poblaciones, los conductores que aborden una vía de gran circulación y que no se encuentren ellos mismos sobre una vía de esta categoría pueden igualmente, **por decreto del Comisario de la República dispuesto luego de consulta al Alcalde, ser obligados a ceder el paso a los vehículos que circulen sobre la vía de gran circulación.**

El alcalde puede, por decreto dispuesto previo aviso del Comisario de la República o su delegado, establecer la obligación prevista en el inciso precedente a los conductores que aborden **otras vías distintas de una vía clasificada de gran circulación si estas vías aseguran la continuidad del itinerario de gran circulación** o imponer a estos conductores la misma obligación.

La señalización de estas vías será la misma que la de las vías clasificadas de gran circulación. (...)

5 – Sistemas que no prevén ningún mecanismo general ni restringido, estableciendo la preferencia en las intersecciones exclusivamente mediante señalización

PUERTO RICO
Ley de Vehículos y Tránsito

Secc. 1-169. Vía pública preferente. (9 L.P.R.A. secc. 369)

*"Vía pública preferente" significará toda vía pública o porción de ésta por la cual el tránsito de vehículos tiene derecho de paso preferente y en cuyos accesos los vehículos procedentes de otras vías públicas tienen por ley que ceder el derecho de paso a los vehículos que transiten por dicha vía pública preferente en cumplimiento de **señales de pare, de ceda el paso, o dispositivos oficiales para regular el tránsito siempre y cuando dichas señales o dispositivos estén instalados de acuerdo con lo dispuesto en esta ley.***

Secc. 5- 401. Ceder el paso.(9 L.P.R.A. sec. 921)

Toda persona que conduzca un vehículo por las vías públicas deberá observar las siguientes disposiciones sobre derechos de paso:

*(1) Cuando dos vehículos se acercaren o entraren a una intersección al mismo tiempo procedentes de vías públicas diferentes el conductor del vehículo de la izquierda cederá el paso al vehículo de la derecha; Disponiéndose, que **esta regla no será de aplicación en vías públicas para tránsito preferente** o cuando otra cosa se disponga en esta ley.(...)*

SUIZA
Legge Federale sulla Circolazione Stradale

Art. 36 (...)

*2. En las intersecciones, el vehículo que viene de la derecha tiene la prioridad. Los vehículos que circulen por una **vía señalada como principal** tienen la prioridad, aún si vienen de la izquierda. Se reserva la reglamentación diferente de la circulación impuesta por señales o por la policía.*

URUGUAY
Ordenanza General de Tránsito de Montevideo

Art. 84 - *La Intendencia Municipal, mediante resolución fundada podrá establecer vías de tránsito preferencial.*

*Los vehículos que circulen por ellas, tendrán preferencia de paso sobre otros vehículos que las crucen, excepto cuando un agente de tránsito, una señal o un signo indiquen otra norma. **Dichas vías solo se considerarán tales una vez que se efectúe el señalamiento correspondiente.***

CITAS

- (1) **Lopez Muñiz-Goñi** – Derecho y Técnica de la Circulación – Gesta, Revista de Derecho Judicial – Madrid, 1964, T. II, ps. 200/201
- (2) **Tabasso, Carlos** – Fundamentos del Tránsito – B de F Editorial, Buenos Aires, 1995, 2ª edic., 1998, Vol. 2, p. 371 y ss.
- (3) **Tabasso, Carlos** – Preferencias del Ingreso Prioritario, de la Derecha-Izquierda y De Facto - Revista de Derecho de Daños N° 3 – Editorial Rubinzal Culzoni, Buenos Aires, 1999
- (4) **Wright y Paquette** – Ingeniería de Carreteras – Limusa, Mexico, 1993, p. 143

- (5) **Sanguinetti Jr, Luigi** – La Colpa Penale nella Circolazione Stradale – Giuffrè, Milano, 1976, p 24 y ss.
- (6) **Mora y Franco** – Accidente Automoviliario - Temis, Bogotá, 1989, p. 55
- (7) **Tabasso, Carlos** - Derecho del Tránsito; Los Principios - B de F Editorial - Buenos Aires – 1997, Parte Especial, p. 197
- (8) **Meilij, Gustavo R.** - Accidentes de Tránsito – Depalma, Buenos Aires, 1991, p. 29
- (9) **Tabasso, Carlos** – Fundamentos..., Vol. 2, p. 364 y ss.
- (10) **Tabasso, Carlos** – Preferencias del Ingreso Prioritario...
- (11) **Puig Peña, Federico** – La Defectuosa Señalización y sus Consecuencias - V Curso Internacional de Derecho de la Circulación; Conferencias y Comunicaciones - Jefatura Central de Tráfico-Centro Internazionale di Studi Giuridici sulla Circolazione Stradale - Madrid – 1963, p. 239 y ss.
- (12) **Puig Peña, Federico**, Op. cit., p. 246
- (13) **Lopez Muñoz-Goñi**, Op. cit., T. I, p. 453
- (14) **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
- (15) **Puig Peña, Federico** – Op. cit., ps. 243-244
- (16) **Mosset Iturraspe, J. y Rosati, H. D.** - Derecho de Tránsito; Ley 24.449 - Rubinzal Culzoni, Santa Fé - 1995, p. 94
- (17) **Puig Peña, Federico** – Op. cit., ps. 244-245
- (18) **Lorenzetti. Ricardo L.** – Op. cit., p. 91

(*) El autor agradecerá opinión sobre este artículo e intercambio científico por el E-Mail:
inforvia@adinet.com.uy