

LA MUERTE DE RODRIGO Y LA RESPONSABILIDAD DE LA EMPRESA CONCESIONARIA VIAL¹

El inesperado deceso del cuartetero Rodrigo Alejandro Bueno ocurrido en la madrugada del día 24 de Junio del corriente año en el Km. 24,5 de la autopista Buenos Aires-La Plata (concesionada por peaje), ha sumido a la sociedad argentina en una profunda tristeza que seguramente sólo el paso del tiempo con su acción lenta y silenciosa se encargará de ir mitigando.

Mientras tanto dos son las tesis que se han tejido en cuanto a la verdadera causa de la muerte del cantante. Una que afirma que fue un atentado, y la otra que se debió a un accidente de tránsito protagonizado por la camioneta 4x4 roja conducida por el cordobés.

A su vez, entre los que nos inclinamos por la hipótesis de la muerte accidental, existen posiciones encontradas en cuanto a cuál fue la causa adecuada y determinante del accidente, variando entre los que atribuyen culpa al popular bailarero por circular a exceso de velocidad –aunque no puede considerarse como excesiva para una autopista-, habiendo bebido alcohol –aunque más no sea en mínima cantidad- y sin el cinturón de seguridad, cuyo uso es obligatorio por las normativas de tránsito; los que por otra parte, otorgan responsabilidad a la supuesta maniobra antirreglamentaria de cierre de paso desplegada por el conductor de la camioneta Chevrolet *Blazer* blanca que transitaba detrás del vehículo manejado por Rodrigo en su misma dirección y sentido de circulación; y por último, los que endilgan responsabilidad a la empresa concesionaria de la autopista Buenos Aires-La Plata (Coviare S.A.) por la escasa iluminación existente en el lugar del impacto y asimismo, el defectuoso diseño y posterior utilización del guardarrail de concreto ubicado

¹ Por el Dr. Martín Diego Pirola. Abogado Especialista en Derecho de Daños (Universidad de Belgrano – Argentina y Universidad de Salamanca – España). Web site del autor: www.martindiegopirola.com.ar – Artículo publicado en el diario El Diario, Resistencia-Chaco, 9 de Julio de 2000; Diario Judicial, Edición on line, Buenos Aires, 10 de Julio de 2000, www.diariojudicial.com.ar – Nota de Fondo <http://216.218.203.40/notadefondo.asp?ID=3327>; diario La Voz del Chaco, Resistencia-Chaco, 12 de Julio de 2000; Portal de Seguridad Vial, Edición on line, www.seguridad-vial.com – Análisis de casos; diario La Voz de Rosario, Rosario-Santa Fe, Año 3 N° 28, Julio de 2000; y Revista Espacio Libre, Santa Fe, Año I N° 3, Julio-Agosto-Setiembre de 2000.

como divisoria entre los carriles de circulación para evitar que los autos invadan el carril contrario al que desandan, y contra el que en definitiva impactó la camioneta conducida por la víctima fatal; en definitiva por no contar con las medidas de seguridad que la velocidad máxima permitida requería (130 km/h), estando paradójicamente obligado el concesionario vial, por el Pliego de Condiciones Particulares para la Concesión de Obras Viales y de Precalificación (PCP – Documento que integra el Contrato de Concesión), a colocar dichos objetos mediadores en todos aquellos lugares que por razones de seguridad así lo requieran.

“Si bien el hecho de que el Estado haya concesionado las rutas a terceros significó un avance y un mejoramiento en las comunicaciones terrestres, todo ello sumado al desarrollo tecnológico de la industria automotriz, que en los últimos años ha lanzado al mercado vehículos cada vez más veloces; como contrapartida ha traído aparejada una inseguridad material en los conductores², convirtiendo a las autopistas en cosas peligrosas que generan potenciales riesgos para los usuarios, contingencias éstas que más de una vez se transforman en perjuicios³, que deben ser reparados por quienes han contribuido mediata o inmediatamente a la causación de los mismos, para

² “Actualmente nos encontramos con un círculo vicioso: los siniestros son tan frecuentes debido a las deficiencias de las carreteras que podemos decir que los turistas que llegan a destino, más que turistas son sobrevivientes”. (Conf. Internet, “La importancia de las autopistas en el sistema terrestre de transporte”, <http://www.proyecto10.com.ar/cap.htm> – pág. 3).

³ Si recurrimos a la estadística comparativa resulta alarmante saber que “en Argentina mueren 9.919 personas por año en accidentes viales y de tránsito, que es un 65% más que las muertes anuales que tenía Estados Unidos en promedio durante la guerra de Vietnam. En el país del norte, “la tasa de mortalidad es muy baja: Dos muertos por cada 100 millones de vehículos-milla, mientras que en la Argentina es de 13,8 muertos para igual distancia; es decir, casi siete veces más. Es bueno resaltar que esa baja tasa de mortalidad se produce por la enorme influencia que tiene la Red Interestadual de Autopistas en la cual el índice de accidentes es inferior a un muerto cada 100 millones de vehículos-milla recorridos. Según la Asociación Argentina de Carreteras, los accidentes viales implican una pérdida de 5.000 millones de dólares anuales. Esta relación es muy importante porque construir una red de autopistas costaría, como observaremos en los próximos capítulos, unos 10.000 millones de dólares, lo cual significa que los accidentes producidos en el lapso de 2 años equivalen al costo de la red integral de autopistas. Frecuentemente se atribuye la existencia de una tan elevada tasa de siniestralidad a los conductores y se confía erróneamente que esto se va a corregir exclusivamente a través de la educación vial. La realidad es que la única forma de bajar drásticamente los accidentes es la construcción de autopistas, que son obras de ingeniería diseñadas específicamente para hacer físicamente imposible los accidentes más graves”. (Conf. Internet, “La importancia de las autopistas en el sistema terrestre de transporte”, <http://www.proyecto10.com.ar/cap.htm> - págs. 2/3).

que de esa manera la seguridad jurídica elimine o por lo menos atenúe la inseguridad apuntada”⁴.

Corresponde a la Accidentología que es una rama de las Ciencias Criminológicas determinar, a través del estudio técnico pericial y la reconstrucción del hecho, cuál fue la causa o las causas generadoras del accidente de tránsito, al que se lo define como **“un hecho ocurrido en la vía pública, con la participación de por lo menos un vehículo en movimiento y que tiene por consecuencia un evento dañoso, resultado éste que responde a causas varias, por caso: la imprudencia, impericia, negligencia o inobservancia de las normas de tránsito”**.

Sobre la base de estudios estadísticos se considera que todo accidente de tránsito tiene tres componentes o factores predisponentes o determinantes a saber: * **factor humano**, * **factor vehículo**, y * **factor camino (medio ambiente)**. Estos tres factores pueden influir independientemente o en forma conjunta determinando una causalidad.

Atento a ello, y habiendo analizado la mecánica del siniestro, a primera vista diremos que, -además de la eventual cuota de culpa que le puede caber a la persona que piloteaba la camioneta *Blazer* por haber inducido la temeraria maniobra efectuada por Rodrigo-, la forma arquitectónica triangular o trapezoidal de la base del guardarrail de cemento que se conoce como **“estilo New Jersey”**, con un declive de 55°, y que tiene como función principal lograr que todo vehículo cuyas ruedas del lado izquierdo, sean traseras o delanteras, entren en contacto con dicha estructura –montándola-, retorne hacia la derecha y se incorpore automáticamente y sin riesgos a la circulación vehicular, fue un factor estático importante en la causalidad de la tragedia que comentamos, ya que en este caso particular, no cumplió con el papel preventivo para el cual fue diseñado, teniendo en cuenta que la camioneta comandada por el ídolo cordobés volcó luego de que su neumático delantero izquierdo tomara contacto con el pie del guardarrail, lo que en otras palabras y parafraseando al abogado de la familia de Rodrigo, significa que la forma material de la base del guardarrail en cuestión, invitó a montar y a volcar a la 4x4 roja.

⁴ Conf. PIROTA, Martín Diego, “Responsabilidad por daños derivados del peaje”, Ed. de

Por eso, con razón se indica que, ***“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”***⁵.

Sobre el particular dispone el art. 21 de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449/95 que ***“toda obra o dispositivo que se ejecute, instale o esté destinado a surtir efecto en la vía pública, debe ajustarse a las normas básicas de seguridad vial, propendiendo a la diferenciación de vías para cada tipo de tránsito....”***; agregando que ***“...cuando la infraestructura no pueda adaptarse a las necesidades de la circulación, ésta deberá desenvolverse en las condiciones de seguridad preventiva que imponen las circunstancias actuales....”***.

Según el autor Carlos Tabasso, “la seguridad en el tránsito, en abstracto, es el estado de cosas donde el riesgo es nulo o mínimo por efecto de la implantación de obligaciones y prohibiciones –parciales o totales, temporarias o definitivas- restrictivas de la estancia y el movimiento de personas y objetos en la vía pública, así como de dispositivos materiales y procedimientos técnicos erigidos con dicho fin”⁶.

Si bien el guardarrail por su naturaleza es una cosa inerte, y por lo tanto no peligrosa *per se* (por sí misma), en la específica situación que desarrollamos el peligro nace de un vicio del mismo, constituido por la forma anormal de su basamento, lo que lo convierte en una cosa susceptible de dañar, es decir, ese vicio hace que el guardarrail ostente una potencialidad dañosa, o en otras palabras, sea una cosa con riesgo próximo de daño para todo vehículo que se aproxime verbigracia a su deforme armadura. Así expresa Matilde Zabala de González que, ***“no interesa el ‘modo’ con que se hace efectiva la potencia dañosa que encierra la cosa; ésta es fuente del perjuicio causado cuando, ‘mecánicamente’ pasiva, ha sido ‘causalmente’ activa. Y las cosas inertes***

Belgrano, Buenos Aires, 1999, págs. 27/28.

⁵ TABASSO, Carlos, “Derecho del Tránsito – Los Principios”, Ed. B de F (Julio César Faira – Editor), Buenos Aires, 1997, pág. 195. Le negrita-cursiva es nuestra.

son causa activa del daño cuando su anormal situación o ubicación circunstancial crea la posibilidad y consecuente previsibilidad de una contingencia dañosa”⁷.

En virtud de ello, la conducta reprochable del concesionario de peaje de la autopista Buenos Aires-La Plata, surge claramente de su calidad de **guardián jurídico** de la cosa⁸ (autopista), y de su indiferencia y falta de control de las normas básicas de seguridad vial al no chequear o revisar el correcto y adecuado funcionamiento de las condiciones de seguridad que ofrecen los guardarrails **“estilo New Jersey”**, los que por su anomalía estructural hacían preveer catástrofes viales como la protagonizada por el *“potro cordobés”*; metafóricamente hablando, es como decir que debe hacer periódicos *“estudios de mercado”*, entiéndase no para ver cuánto recauda en concepto de tarifa de peaje, sino para comprobar el perfecto andamiaje de ese *“mercado vial”* representado por las instalaciones concesionadas (ruta, banquetas, señalización, iluminación, animales sueltos, etc.) que el Estado le entregó en concesión, ya que ***“la responsabilidad del proyectista no termina colocando una señal que no se respeta, sabiendo que seguirán produciéndose accidentes. Debe analizar a fondo el funcionamiento de su obra y en caso necesario modificarla. Es decir, debe tener en cuenta al usuario”***⁹.

Así han dicho nuestros Tribunales: ***“...de transgredirse estas obligaciones (se refiere al incumplimiento del concesionario) con daños a terceros, surgiría frente a éstos su responsabilidad extracontractual. Pero para que esto ocurra es preciso que la causa del siniestro radique en algo inherente a la ruta en sí misma (mal estado del pavimento, roturas, baches, montículos, objetos peligrosos, etc.) o en la falta de indicaciones***

⁶ TABASSO, Carlos, op. cit., pág. 188.

⁷ ZABALA DE GONZALEZ, Matilde, “Actualidad en la jurisprudencia sobre derecho de daños”, LL 21-08-97, pág. 2; conf. PIROTA, Martín Diego, op. cit., pág. 103.

⁸ Ya que si bien no tiene la nuda propiedad de la carretera, que sigue estando en propiedad del Estado concedente, posee el uso y goce, satisfaciéndolo a través del cobro del peaje a los usuarios.

⁹ TABASSO, Carlos, op. cit., págs. 189/190. La negrita-cursiva es nuestra.

o señalización, iluminación o demás elementos que ordinariamente posibilitan la normal circulación de automotores”¹⁰.

Hay una realidad que no podemos desconocer, a partir de la concesión de las rutas a empresas privadas a principios de 1990, el usuario –con toda razón- se ha tornado mucho más exigente, esto se debe, a que como bien señalan los ingenieros viales Hardoy y Laura, “cuando un servicio es prestado por el Estado la gente está resignada a que sea malo y lo acepta como una situación irremediable. Carece de sentido reclamar. En cambio, cuando el servicio es privado se sabe que puede ser mejor y vale la pena acicatear al prestador para exigirle una mejora”¹¹. Para concluir diciendo que mientras ***“el estatismo lleva a la resignación colectiva; el sistema privado estimula el reclamo. Y esto es muy bueno, porque el usuario comienza a hacer valer sus derechos”¹².***

Como reflexión final pensamos que, ya es hora que de que salgamos de nuestra pasiva postura de aguardar la ocurrencia de accidentes de tránsito espectaculares, mediáticos o sufridos por personas famosas que nos conmueven profundamente, para tomar conciencia y recién informarnos y ejercitar correctamente todos y cada uno de los derechos que legítimamente nos corresponden como usuarios de carreteras concesionadas por peaje.

Si lo hacemos, no sólo estamos contribuyendo a la mejoría y excelencia del servicio que diariamente debe prestar con profesionalidad, eficiencia y alta capacitación toda empresa concesionaria de peaje, sino que nos estamos cuidando e indirectamente protegiendo y agradeciendo a todas esas personas que -si bien también son usuarios como nosotros- con sus talentos y carisma genéticos nos hacen vivir momentos inolvidables alegrándonos el corazón, motivos suficientes como para ganarse el mote de “*ídolos*”.

¹⁰ “Carnelli, Juan Oscar c. Nuevas Rutas S.A. s. Daños y perjuicios”, CNCiv., Sala G, junio de 1995, LL 1995-D-337. Lo que está entre paréntesis es agregado nuestro.

¹¹ HARDOY, Emilio y LAURA, Guillermo, “Definición de un sistema jurídico institucional para la ejecución, mantenimiento y administración de obras viales”, vol. I, Buenos Aires, pág. 26; conf. BENEGAS LYNCH (h), Alberto y KRAUSE, Martín, “Proyectos para una sociedad abierta”, vol. II, Ed. Abeledo-Perrot, Buenos Aires, 1993, pág. 32.

¹² Idem nota anterior.

No dejemos que inesperada y sorpresivamente se conviertan en “*mitos*”, embargando nuestros corazones de melancolía y recordando aquellos buenos momentos que ya nunca volverán.