

LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO EN ROMA Y EN LA ACTUALIDAD. ALGUNAS CONSIDERACIONES¹.

TRAFFIC VIOLATIONS IN ROME AND TODAY. SOME CONSIDERATIONS

Por Norma Alicia Juárez – Soledad Andrea Peralta^(*)

Resumen: La organización del territorio conquistado por Roma a partir de las guerras púnicas, hizo necesario un cambio en el esquema de administración. La armónica estructura de Magistraturas, Senado y Comicios adaptada al resto de la península itálica, no alcanzaría para el extenso territorio que se extendía más allá de suelo itálico. Aparece, entre otras disposiciones, la Lex Iulia Municipalis que dispone normas de ordenación del tránsito y de la utilización del espacio público. En la segunda parte abordaremos la temática de las infracciones de tránsito en nuestro sistema jurídico actual. Realizando una breve cronología sobre la legislación de tránsito en Argentina, la Ley de Tránsito 24.449 con sus modificaciones. Asimismo, realizaremos una síntesis de la implementación de la inteligencia artificial en este ámbito, tema hoy cuestionada, sobre si su aplicación a ciertas áreas resultará o no beneficiosa en la resolución de los problemas entre los ciudadanos.

Palabras claves: Ley Municipal, Infracciones de Tránsito, Inteligencia Artificial

Abstract: The organization of the territory conquered by Rome from the Punic Wars made a change in the administration scheme necessary. The harmonious structure of Magistrates, Senate and Comitia, adapted to the rest of the Italian Peninsula, would not be enough for the extensive territory that extended beyond Italian soil. Among other provisions, the Lex Iulia Municipalis appears, which establishes rules for the organization of traffic and the use of public space. In the second part we will address the issue of traffic violations in our current legal system. Marking a brief chronology of traffic legislation in Argentina, Traffic Law 24.449 with its modifications. Likewise, we will carry out a synthesis of the implementation of artificial intelligence in this area, a topic that is questioned today, regarding whether or not its application to certain areas will be beneficial in solving problems among citizens.

Keywords: Municipal Law, Traffic Violations, Artificial Intelligence.



Artículo publicado bajo Licencia Creative Commons Atribución-No Comercial-Sin Derivar. © Universidad Católica de Córdoba

[https://doi.org/10.22529/rdr.2024\(6\)07](https://doi.org/10.22529/rdr.2024(6)07)

¹ Artículo recibido el 4 de Noviembre de 2024 y aprobado para su publicación el 22 de Noviembre de 2024.

^(*) Norma Alicia Juárez. Ab. Procuradora. Notaria. Prof. Ayudante Derecho Romano cátedra B UNC. Integrante del Instituto de Derecho Romano UCC y miembro de ADRA Correo electrónico: juarezjbc@yahoo.com.ar

Soledad Andrea Peralta. Ab. Procuradora. Mediadora. Prof. Ayudante Derecho Romano cátedra B UNC. Integrante del Instituto de Derecho Romano UCC y miembro de ADRA. Correo electrónico: draperaltaraymond@gmail.com

LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO EN ROMA Y EN LA ACTUALIDAD. ALGUNAS CONSIDERACIONES

PRIMERA PARTE

I. Introducción

Por lo expresado, a fin de abordar el tema específico de las infracciones de tránsito, se describe en primer término la situación de los lugares donde se desarrolló la conquista, luego la ocupación y por último la imposición del régimen romano como basamento de la “organización político-administrativa del imperio”² pudiéndose mencionar, además del suelo Itálico, el territorio de Hispania, en la Península Ibérica, ejemplo concreto de dicha organización donde “*Roma había creado colonias y municipios desde el comienzo de la ocupación*”³.

La necesidad de la regulación de las ciudades populosas, motivó el dictado de disposiciones que contemplen las exigencias de cada sociedad en particular y a ello atendieron las disposiciones que surgen para reglar a las ciudades o municipios ubicados en todo el territorio del imperio, por esta razón el análisis del tema propuesto cuenta necesariamente con un marco de referencia que comprende en esta primera parte, la organización municipal, organismos que ejercen jurisdicción, de las leyes municipales, como la *lex Iulia Municipalis*, principalmente, que organizan el tránsito y tipifican las infracciones.

Municipio

El régimen municipal proporcionó a Roma la ventaja de aumentar la población con la incorporación de nuevos ciudadanos y *asociar a los vencidos a la grandeza del poder vencedor*⁴, sin conceder los derechos políticos. Esta organización se impuso en toda la península itálica y luego de concluidas las guerras por Hispania, se expandió por territorio provincial. Esta situación de sujeción al poderío de Roma se refleja magníficamente en las palabras del profesor de historia Pedro Ribera “*El fin de la conquista de España por los romanos coincidió con la instauración del régimen imperial en Roma y con una nueva*

² ENCICLOPEDIA LABOR. *Historia de España*. Tomo V. 2da. Parte a cargo de Enrique Bagué. Pág. 41. Ed. Labor S.A. Barcelona. 1962.

³ Ib. ídem pág.41.

⁴ HOMO León. *La Italia primitiva y los comienzos del imperialismo romano*. En colección “La evolución de la humanidad. Síntesis colectiva dirigida por Henri Berr. Tomo XVI. Ed. Cervantes. Barcelona.1926. Pág. 277.

LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO EN ROMA Y EN LA ACTUALIDAD. ALGUNAS CONSIDERACIONES

concepción del gobierno de las provincias, a las que en adelante iba a extenderse la acción protectora y niveladora del poder imperial. España recibiría los beneficios que eran la contrapartida de su sumisión. Incorporada plenamente al Imperio, participaría de su vida”⁵.

El municipio, considerado como “...un agregado de ciudades autónomas en su funcionamiento, compuestas de un núcleo urbano y de un territorio”⁶, fruto del sistema de anexión y federación⁷ que permitió a Roma mantener la supremacía de la *res publica* romana, se conformó históricamente en un proceso que inicia “...ya en los orígenes de Roma...por una nueva transformación aparece el municipio”⁸. Cicerón expresa “Tú eres del antiquísimo municipio tusculano...”⁹, en el año 381 a.C. la región de *Tusculum* se convierte en el primer municipio. Aulo Gelio por su parte y en relación a los inicios del sistema municipal, expresa que fue la ciudad de Cerea la primera que logró obtener el título de ciudad romana, fue organizada como municipio sin derecho de sufragio¹⁰.

Expone Fustel de Coulanges que es Tito Livio quien explica las razones por las cuales Roma concedió derechos de ciudadanía a Ceré o Caere, anexionada en 353 a.C., basado en el “*desastre de la invasión gala, los dioses romanos encontraron un asilo en Ceré: habían habitado esta ciudad; en ella habían sido adorados; un lazo sagrado de hospitalidad se formó así entre los dioses romanos y la ciudad etrusca; desde entonces no permitió la religión que las dos ciudades fuesen enemigas, y se aliaron por siempre*”¹¹.

La organización dada a la península itálica y al resto del territorio, no siguió un criterio sistemático y por razones de diversas causas, los pueblos incorporados mostraron distintos status¹². Así en el Lacio mediante la anexión, Roma incrementa las tribus, cuatro urbanas y treinta una rústicas en el año 241 a.C. Las comunidades que habitan esos

⁵ ENCICLOPEDIA LABOR. Ob. cit. pág. 40.

⁶ LOPEZ BARJA de QUIROGA Pedro y LOMAS SALMONTE Francisco Javier. *Historia de Roma*. Ed. Akal S.A. Madrid. 2004. Pág. 563.

⁷ HOMO León. *La Italia primitiva y los comienzos del imperialismo romano*. En colección “La evolución de la humanidad. Síntesis colectiva dirigida por Henri Berr. Tomo XVI. Ed. Cervantes. Barcelona.1926. Pág. 275.

⁸ HOMO León: Ob. cit. pág. 277.

⁹ CICERÓN Marco Tulio. *En defensa de Cneo Plancio*. VIII. Vida y Discursos. Tº VI. Trad. de Juan Bautista Calvo. Ed. Anaconda. Buenos Aires. 1946. Pág. 127.

¹⁰ GELIO Aulo. *Noches áticas*. Libro XVI. Capítulo XIII. Trad. Francisco Navarro y Calvo. Ed. Jurídicas Europa-América. Buenos Aires. 1959. Pág. 197.

¹¹ LIVIO Tito. V.50. Citado por Fustel de Coulanges. *La ciudad antigua*. Trad. Daniel Jorro. Madrid. España. 1931. Pág. 20.

¹² DI PIETRO, Alfredo. Lapieza Elli Ángel Enrique. *Manual de Derecho Romano*. Depalma. Buenos Aires. 1983. Pág.44.

LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO EN ROMA Y EN LA ACTUALIDAD. ALGUNAS CONSIDERACIONES

territorios reciben la ciudadanía romana, sea plena o sin derechos políticos¹³. La diferencia de trato dado a los distintos pueblos de la península se reflejan en la alianza celebrada en el año 493 a. C. con las ciudades del antiguo Lacio. El *foedus* entonces concertado denominado *foedus Cassianum* que en un principio ponía en un pie de igualdad a Roma y sus aliados, pero una guerra sobreviene y termina con la Liga Latina, como resultado de la ruptura las ciudades quedan sometidas a distinto tratamiento, las más privilegiadas son las *prisci Latini* –*latium vetus*- gozaban de *ius commercii*, *ius conubii* y *ius suffragi*, limitado¹⁴.

Relacionado con este tópico de la organización territorial, es importante destacar la diferencia entre colonias y municipios, “...*Las colonias son como esquejes de Roma que, plantados en el extremo o a lo largo de las vías, aseguran la sumisión del país conquistado. Son bases para el dominio, al mismo tiempo que centros de influencia. Los municipios, “a diferencia de las colonias, no aparecen como resultado de una fundación de nueva planta con moradores que vienen de fuera, sino que son poblaciones ya existentes a las que se otorga la condición de ciudades romanas”*¹⁵.

En relación a los comienzos del régimen de municipalización y los fines que perseguía Roma con su plan de expansión, expresa Alejandro Valiño, profesor de la Universidad de Valencia “*Con todo, a través de ambas modalidades de organización urbana (municipia et coloniae), Roma concretó un proceso de incorporación para conformar así un vasto imperio sobre bases ciudadanas más uniformes y cercanas al propio modelo de la Urbs. Su origen, sobre el cual apenas podemos indicar algún esbozo, se sitúa en el entorno territorial del Latium. La hermandad de sangre con las comunidades limítrofes posibilitó una naturalis societas que en el terreno jurídico se concretó en un foedus aequum (foedus Cassianum) con todas ellas a comienzos del siglo V a. C.*”¹⁶.

El historiador, jurista y sociólogo francés Fustel de Coulanges, considera a la religión y a la política particular que desarrollaron los romanos en relación a ésta como fundamento del sistema municipal, así expresa “*Uno de los rasgos característicos de la*

¹³ IGLESIA SANTOS Juan. *Derecho Romano*. Ariel. Derecho. 16ª. Ed. Barcelona. 2007. Pág. 18.

¹⁴ Ib ídem. Pág. 19.

¹⁵ ENCICLOPEDIA LABOR. Ob. cit. pág. 41.

¹⁶ VALIÑO Alejandro. *Ciudadanía y latinidad en la romanización de Hispania en el período republicano*. <https://roderic.uv.es/bitstreams/c63e4f39-fd0f-412a-81fe-4fda97510fe8/download>

LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO EN ROMA Y EN LA ACTUALIDAD. ALGUNAS CONSIDERACIONES

política de Roma consistía en adoptar todos los cultos de las ciudades vecinas. Se preocupaba tanto de conquistar a los dioses como a las ciudades”¹⁷.

En un análisis similar Montesquieu destaca la habilidad política de los romanos demostrada en su proceder con los pueblos vencidos a los que asimilaba a la causa romana sin permitirles entablar alianza entre ellos, en ese sentido expresa, “*No imponiendo Roma ley alguna general, los pueblos no tenían entre si relaciones perjudiciales, solo formaban un cuerpo por la común obediencia, y sin ser compatriotas eran todos Romanos*” “*...De este modo Roma no era propiamente, una monarquía o una república, sino la cabeza de un cuerpo formado de todos los pueblos del mundo*”¹⁸.

Ley Municipal

Si bien los municipios conservaron en principio una administración autónoma conformando realidades diferentes¹⁹, existieron leyes de carácter general que les fueron dando una cierta uniformidad, asemejando a Roma el orden jurisdiccional de estos territorios²⁰. Esto puede colegirse de la documentación, encontradas en diferentes regiones, que permiten concluir que existió un proceso de estandarización administrativa, que si bien estaba dirigido a replicar el modelo romano afianzando la romanización, otorgaba autonomía financiera y administrativa. Es el caso de la *ley Iulia Municipalis*.

La *Lex Iulia Municipalis*, que consta en la llamada *Tabula Heracleensis*, encontrada en dos fragmentos en el año 1732 en Heracles, zona de Lucania, Italia, Municipio de Policoro, en griego Polychoron, situado en la Provincia de Matera en la Basilicata²¹, que se conserva en el Museo de Nápoles, la cual en su contenido de la parte posterior, texto en griego, trata de catastro y contratos de arrendamiento de la ciudad de Heraclea, editada por Caner, Kaibel, Daserte y Solmsen. En la parte anterior, texto latino; contiene una ley relativa a la organización de municipios. Eminentes juristas como Savigny, y a partir de su opinión, muchos más, consideraron que en la parte de la anterior de la *Tabula Heracleensis*, constaba inscrita una parte de la *Lex Iulia Municipalis*, ley dictada por Julio César en el año 45 a. C. Aunque es importante el número de los especialistas en Derecho Romano que aceptan que la inscripción epigráfica de la *Tabula Heracleensis*, sea

¹⁷ FUSTEL de COULANGES Numa Denis. Ob. cit. pág. 524.

¹⁸ MONTESQUIEU Charles Louis de Secondat Barón de. *Consideraciones sobre las causas de la grandeza y decadencia de los romanos*. Imprenta de Miguel Puigrubí. Tarragona. España. 1835. Pág. 102 y 103.

¹⁹ SCIALOJA Vittorio. *Procedimiento Civil Romano. Ejercicio y defensa de los derechos*. EJE. Buenos Aires. 1953. Pág. 110.

²⁰ DI PIETRO Alfredo. LAPIEZA ELLI Ángel. Ob. cit. pág. 45.

²¹ https://es.wikipedia.org/wiki/Lex_Iulia_Municipalis

LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO EN ROMA Y EN LA ACTUALIDAD. ALGUNAS CONSIDERACIONES

una ley que trata de la organización municipal, esta opinión no es unánime y tiene algunos detractores, como también en lo que se refiere de la época en que fue dictada, sosteniendo algunos que se trataría de una ley aparecida en la época de Augusto y no de Julio César.

También las opiniones se divergen en lo que respecta al carácter de ley²². También en lo que respecta a la naturaleza de *lex Iulia Municipalis*, Savigny sostuvo la unidad interna del texto de la Tabula de Heraclea, que fuera presentado por Dirksen²³, sosteniendo que se trataba de una ley general, dictada en ocasión de la concesión de los derechos de ciudadanía a la zona de la Galia Cisalpina en el año 49 a. C. que no contaba con órganos jurisdiccionales autónomos, ampliando la organización municipal²⁴.

También se ha sostenido que la ley, posiblemente no llegó a ser de ámbito particular para Roma sino que tuvo un carácter general para la función municipal, extendiéndose a diferentes áreas del Imperio, como en Hispania en particular, cuando Augusto la incorporó a los *municipia hispaniae* alrededor de los años 15 a 13 a.C.

Red vial

Es unánime la admiración que despiertan las obras de infraestructura que la administración romana desplegó por todo el territorio del imperio ya que “...*nadie mejor que Roma supo que la extensión y cohesión de un imperio dependen de sus comunicaciones. Y el ingeniero romano fue aún superior al soldado. Las anchas cintas de piedra y de cemento de las vías fueron ligando rigurosa y perdurablemente las provincias a Roma. Son caminos de circulación general que buscan las grandes conexiones, indiferentes a los núcleos de población reducida...*”²⁵. El ejemplo puede verse en España, provincia en la que se ubicaron numerosos municipios²⁶ que al final del Siglo II a.C. ya contaba con la Vía Hercúlea, que luego se llamaría Augusta, en honor al emperador que terminó la obra. Era la red de camino principal que entraba a territorio de Hispania por la zona oriental de los Pirineos, seguía por la costa hasta Cartagena y luego

²² ALVAREZ SUAREZ Ursicino. *Horizonte actual del Derecho Romano*. Ed. Instituto Francisco de Vitoria. Imprenta Galo Sáez. Madrid. 1944. Pág. 390.

²³ PINTO de BRITTO María de las Gracias. *La teoría de la Lex Iulia Municipalis general de César según Savigny y Mommsen*. Pág.69-76. <https://vlex.es/source/municipios-italia-espaa-ley-modelo-12464/chapter/parte-i-los-municipios-de-italia->

²⁴ LOPEZ RENDO RODRIGUEZ Carmen. *La tabula Heracleensis. Organización Municipal*. Revista JurídicaFA7. https://www.academia.edu/78063900/La_Tabula_Heracleensis_Organizaci%C3%B3n_Municipal

²⁵ ENCICLOPEDIA LABOR. HISTORIA DE ESPAÑA. Pág.40-41.

²⁶ SCIALOJA, Vittorio. Ob. cit. pág.114.

LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO EN ROMA Y EN LA ACTUALIDAD. ALGUNAS CONSIDERACIONES

por Córdoba, finalizando en Cádiz²⁷. Estos largos trayectos de caminos contaban necesariamente con puentes y viaductos que se adaptaban a la topografía del paisaje.

Cuando se trataba de ciudades, el tendido de vías y calles urbanas, cuidadosamente trazados, contaban con alcantarillado fluvial y tubería cloacal que aseguraban en la mayoría de los casos excelentes condiciones de vida y que en gran medida los protegían de los fenómenos de la naturaleza como inundaciones por lluvias torrenciales o desbordes de ríos. De ello dan cuenta los relatos de Sexto Julio Frontino en su obra *De aquis urbis Romae*²⁸ y las magníficas construcciones dispersas en todo el territorio romano. H. Belloc (1870-1953) dice: “Trazar el esquema de las vías de una provincia romana es aprehender la base física en que descansaba aquel viejo poder imperial centralizado, al que está ligado el desesperanzado resurgimiento de Europa; es, más aún, comprender la relación de una ciudad con otra, de una guarnición con otra, de un obispado con otro obispado. Es una explicación del movimiento de los ejércitos, del comercio y de las ideas durante más de un millar de años”²⁹.

No obstante la importante infraestructura, las calles y vías romanas, no solo estaban sujetas a los rigores de la naturaleza, considerando que los materiales utilizados en la construcción eran tierra, grava gruesa, ladrillos triturados y grava fina³⁰, sino también a la acción del hombre, que habita las ciudades y recorre las calles a pie y en diversos vehículos. Los peatones recorrían entre 20 y 25 kilómetros en sus actividades diarias.

Otros se transportaban en *carrus* tirados por bueyes, mulas o caballos. Los viajes rápidos se hacían en carros de dos ruedas, como el *cisium*; el *covinnus* o el *essendum*. Los viajes a lugares lejanos se hacían en *carpentum*, vehículo tirado por dos mulas. También se usaba la *litera-lecticae-sellae gestatoriae*, usada por las personas adineradas o pertenecientes a la nobleza, también por los inválidos y enfermos. Las literas eran una forma de viajar popular entre las clases nobles. Eran un armazón con correas que sostenía un colchón y cojines para que la persona viajara tumbada. Medio de transporte relativamente grande y cómodo, aunque algo lento, tiene espacio suficiente para dos personas adultas, las cortinas, pueden dejarse abiertas o cerradas para preservar la intimidad³¹. Se clasificaban en vehículos de transporte de mercaderías: *plausturm*,

²⁷ ENCICLOPEDIA LABOR. Ob. cit. pág. 41.

²⁸ UNIVERSIDAD DE OXFORD. *El legado de Roma*. Ediciones Pegaso. Madrid. 1947. Pág. 387 y 610.

²⁹ BELLOC Joseph Hilaire Pierre René. Citado por G. H. Stevenson. *El legado de Roma*. Ob. cit. pág.185.

³⁰ VOX Diccionario Ilustrado. Latino- Español, Español-latino. REI. Buenos Aires. 1989.

³¹ LAURENCE Ray. *Roma en el año 300*. Guía del viajero a la antigüedad. Ed. Océano S.L. 2099. Barcelona.

LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO EN ROMA Y EN LA ACTUALIDAD. ALGUNAS CONSIDERACIONES

plaustrum maius; carrus; benna; vehículos de viaje más o menos ligeros, *raeda, essedum, cisium*; vehículos de lujo, *carpentum, carruca*. El barco era el medio de transporte más barato y permitía reducir el tiempo de viaje. La mayoría de comerciantes transportaban sus mercancías en barco³². El tránsito estaba celosamente vigilado por un magistrado especial, es el *curator viarum*, o director de las grandes carreteras, quien velaba por el cumplimiento de las disposiciones establecidas por los ediles. También se encargaban de conseguir los fondos para el mantenimiento y reparación de las rutas y caminos; ya que la construcción estaba a cargo del erario público central, pero el mantenimiento, estaba a cargo de los municipios o gobierno de provincia³³.

Regulación del tránsito

En el contenido de la *Lex Iulia municipalis*, *Tabula Heracleensis* se encuentran disposiciones relativas a la ordenación del tránsito y de la utilización por parte de los particulares de los espacios públicos, disposiciones que contemplan las exigencias de cada sociedad en particular y a ello atendieron las distintas disposiciones que nacieron para reglar a las ciudades o municipios ubicados en territorio itálico o en las denominadas provincias, según Alfredo Di Pietro “*a partir de la Lex Iulia Municipalis de Julio César (44 a.C.) habrá para los municipios una uniforme estructura de gobierno, calcada de la de Roma, dos magistrados jurisdiccionales duo viri iure dicundo, dos ediles, un senado vecinal de 100 decuriones y una asamblea de 10 curias*”³⁴.

Se conoce que Roma no era una ciudad tranquila, ya que estaba densamente poblada, contando con más de un millón de habitantes que llenaban las calles de ruido y bullicio, “... *había sobre todo en Roma, un ruido que aturdiría y por las calles, empellones y constante trabajo para abrirse paso entre la muchedumbre*”³⁵. La urbanización de la ciudad era arbitraria³⁶, lo que hacía que en mitad de un callejón se pudiera levantar una casa que bloqueaba el paso, o que se añadieran muros en el extrarradio para hacer casas que parecían haber sido construidas arrojando unos puñados de cemento y unas pocas piedras. Los ciudadanos realizando sus quehaceres cotidianos o paseando, y los

³² VOX. Ob. cit. pág. 536.

³³ https://es.wikipedia.org/wiki/Calzada_romana

³⁴ DI PIETRO Alfredo- LAPIEZA ELLI Ángel. Ob. cit. pág. 45.

³⁵ PAOLI Ugo Enrico. *La vida cotidiana en la antigua Roma*. Terramar Ed. 2007. Buenos Aires. Argentina. Pág. 53.

³⁶ VOX Diccionario Ilustrado. Ob. cit. pág. 545.

LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO EN ROMA Y EN LA ACTUALIDAD. ALGUNAS CONSIDERACIONES

numerosos vehículos de distintos tipos que circulaban por sus calzadas, hicieron necesaria una regulación.

Se reproducen las disposiciones de la Lex Iulia Municipalis en lo pertinente a la regulación del tránsito, mantenimiento de las calles y el uso de la *loca publica* en las ciudades populosas. Se toma como base el trabajo de los investigadores de la Universidad de Sevilla, profesores Antonio Caballos Rufino y José Manuel Colubi Falcó, miembros de un equipo de investigación dedicado al estudio, edición y catalogación de bronce epigráficos, cuyo trabajo ofrece texto recuperado de la ley, por primera vez, en castellano³⁷.

El texto corresponde a la parte final de una normativa legal conteniendo una serie de heterogéneas instrucciones sobre política romana distribuidas en cinco apartados diferenciados; en el apartado segundo, nomenclatura: II.20-82, trata de la responsabilidad de los magistrados encargados del funcionamiento de la urbe, como los ediles curules y plebeyos; decuriones, duoviros, cuatuorviros; quienes estaban autorizados para actuar en relación con el mantenimiento de las vías y la regulación del tráfico, así como el uso del espacio público en Roma y en otras ciudades con mucha población³⁸.

Tabla de Heraclea

20. Las vías que hay o hubiere en la urbe de Roma o más cerca de mil pasos de la urbe de Roma, donde se habitare en continente, (aquel) ante cuyo edificio hubiere algunas vías de éstas, mantenga la vía por arbitrio del edil al que por esta ley cupiere en suerte esta parte de la urbe; y este edil procurará que toda persona que por esta ley tuviere que mantener cualquiera vía que hubiere ante su edificio, todas ellas mantengan esa vía por arbitrio suyo, y que el agua no se estanque en ese lugar por lo que el pueblo use de la vía con menor comodidad.

24. Los ediles curules, los ediles plebeyos, los que ahora lo son, <en los cinco días próximos después de rogada esta ley>, cualesquiera que fueren hechos, creados después de rogada esta ley e iniciaren la magistratura dicha, éstos, en los cinco días próximos a aquellos en los que hubieren sido designados para esa magistratura y la hubieren

³⁷ CABALOS RUFINO Antonio – COLUBI FALCÓ José Manuel. *Poder central y autonomía municipal: la proyección pública de las elites romanas de Occidente*. Servicios de publicaciones de la Universidad de Córdoba. Córdoba. España. 2006. Tomado de internet. https://personal.us.es/caballos/wp-content/uploads/p103_resumen.pdf

³⁸ Ib. ídem. Pág. 27.

***LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO EN ROMA Y EN LA ACTUALIDAD.
ALGUNAS CONSIDERACIONES***

iniciado, entre sí prepararán y sortearán en qué parte de la urbe cada uno de ellos cuide de que sean reparadas o empedradas las vías públicas en la urbe de Roma o más cerca de mil pasos de la urbe de Roma y haya la procuración de este ministerio. La parte que a cada edil así por esta ley cupiere en suerte, la procuración de reparación y mantenimiento de las vías en esos lugares que hubiere en esa parte será (competencia) del dicho edil, según conviniere por esta ley.

29. La vía que hay o hubiere entre un santuario sacro y un edificio o lugar público y entre un edificio privado, el edil al que le hubiere tocado en suerte esa parte de la urbe en la cual parte se hallare ese sacro santuario o edificio público o lugar público, arrendará el mantenimiento de la media parte de esa vía.

32. Cualquiera que por esta ley hubiere de mantener una vía pública delante de un edificio suyo, el que de éstos no mantuviere la dicha vía según el arbitrio del edil de cuyo ministerio fuere, el edil por cuyo arbitrio la misma hubiere debido ser mantenida arrendará el mantenimiento de esa vía; y ese edil en días no menos de diez antes que arrendare, en el foro, ante su tribunal, tendrá expuesto qué vía ha de ser mantenida y en qué día haya de arrendar y delante del edificio de quiénes hállase esa vía; y hará que a aquellos ante cuyo edificio estuviere esa vía o a sus procuradores se les anuncie, en sus casas, que él va a arrendar la vía y en qué día la arrendará, y hará esta locación públicamente, en el foro, por medio del cuestor urbano o del que se hallare a cargo del Erario. Por cuanto dinero arrendare esa vía, por tanto dinero procurará el cuestor urbano, o el que se hallare a cargo del Erario, que hagan relación a los registros públicos del dinero producido aquel o aquellos delante de cuyo edificio esa vía se hallare, en proporción a cuanto de vía hubiere delante del edificio de cada uno en longitud y en latitud. Y a favor del que hubiere recibido en locación el mantenimiento de la misma, hará responsable a aquél o a aquéllos de tanto dinero, sin dolo malo. Si el que fuere hecho responsable de ese dinero no pagare el dinero ni satisficiere⁵¹ en los treinta días próximos a los que él mismo o su procurador supiere haber sido hecha la atribución a aquel a cuyo favor hubiere sido hecho responsable, ése, de cuanto dinero hubiere sido hecho responsable, tanto dinero y la mitad del mismo deberá dar a aquel a cuyo favor hubiere sido hecho responsable, y a quienquiera que fuere dada competencia respecto de esta cuestión, ése dará juez o juicio a este asunto tal como convendría que sean dados juez o juicio sobre dinero dado a crédito.

**LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO EN ROMA Y EN LA ACTUALIDAD.
ALGUNAS CONSIDERACIONES**

46. La vía cuyo mantenimiento hubiere de ser arrendado, el edil que hubiere de arrendar el mantenimiento de esa vía, ése arrendará el mantenimiento de la vía por medio del cuestor urbano o del que estuviere a cargo del Erario, para que la mantenga el que recibiere en locación esa vía por arbitrio de quien cuidare de que esa vía fuera arrendada. Por cuanto dinero fuere así arrendada cada vía, tanto dinero el cuestor urbano o el que estuviere a cargo del Erario procurará que sea dado, atribuído al arrendatario al que por la ley de la locación debiere ser dado, o a su heredero.

50. Para impedir que los ediles y cuatuorviros para la limpieza de las vías en la urbe, y los duoviros para la limpieza de las vías fuera de la urbe o más cerca de mil pasos de la urbe de Roma, quienesquiera que fueren, cuiden de que las vías sean limpiadas y hayan la potestad en esta materia, tal como conviene o conviniere por las leyes, plebiscitos o senadoconsultos, nada de ello se consulta por esta ley.

53. Aquel ante cuyo edificio hubiere una acera en lugar público, ése tendrá la dicha acera contigua al edificio perpetuo, empedrada con piedras perpetuas, íntegras, correctamente, por arbitrio del edil cuya fuere por esta ley la procuración de las vías en esa parte.

56. Las vías que en la urbe de Roma son o fueren en aquellos lugares en donde se habitare en continente, nadie, en esas vías, después de las primeras calendas de enero, conducirá o llevará un carro durante el día, después de la salida del sol ni antes de la hora diez del día, a no ser lo que hubiere de ser llevado por causa de edificación de sacros santuarios de los dioses inmortales o por razón de hacer una obra por orden oficial, o lo que conviniere ser públicamente retirado de la Urbe o de los citados lugares de aquellos edificios cuya demolición por decisión oficial hubiere sido arrendada, y por cuya causa fuere lícito por esta ley a hombres ciertos, por causas ciertas, conducir o llevar carros.

62. En qué días conviniere que sean llevados en carros, en la Urbe, las vírgenes vestales, el rey de los sacrificios, los flámines, por razón de los sacrificios públicos del Pueblo Romano, y qué carros hubieren de ser llevados por causa de triunfo, en el día en que triunfare cada uno, qué carros fuere necesario llevar, conducir por razón de los juegos que públicamente se celebraren en la urbe de Roma o más cerca, más cerca de mil pasos de la urbe de Roma, o en la pompa, durante los juegos circenses, para impedir que por razón de estos hechos y en los días dichos sean llevados o conducidos carros durante el día en la ciudad, nada de ello se consulta por esta ley.

**LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO EN ROMA Y EN LA ACTUALIDAD.
ALGUNAS CONSIDERACIONES**

66. *Los carros que fueren introducidos de noche en la ciudad, para impedir que sea lícito que esos carros vacíos o por razón de retirar estiércol estén, después del orto del sol hasta la hora décima del día, enganchados a bueyes o jumentos, en la urbe de Roma o a mil pasos de la urbe de Roma, nada de ello se consulta por esta ley.*

68. *Los lugares públicos o pórticos públicos que hay o hubiere en la urbe de Roma o más cerca de mil pasos de la urbe de Roma, cuya procuración, de los citados pórticos o del mencionado pórtico, es o fuere de los ediles o de los magistrados que, en la urbe de Roma o más cerca de mil pasos de la urbe de Roma, estuvieren a cargo de la limpieza de las vías y de los lugares públicos, nadie tendrá en esos lugares o en esos pórticos nada edificado o construido, ni poseerá esos lugares o pórtico alguno, ni de ellos tendrá nada cercado o cerrado para impedir que el pueblo haga uso de esos lugares y pórticos o estén abiertos, salvo aquellos a quienes hubiere sido concedido o permitido, o lo fuere, usarlos por leyes, plebiscitos o senadoconsultos.*

73. *Para los lugares que por la ley de locación que el censor o algún otro magistrado dijo o dijere para la explotación y gobierno de los vectigales públicos o de los gastos de obras públicas, a favor de aquellos que tuvieren su explotación y gobierno en arrendamiento se ha dispuesto que sea lícito usufructuarlos o que los dichos (lugares) sean custodiados por ellos, y nada se consulta por esta ley con el fin de que ellos no puedan usufructuar los dichos lugares tal como fuere lícito a cualquiera de ellos usufructuarlos sin dolo malo según la ley de la locación.*

77. *Los juegos que cualquier persona hiciera en la urbe de Roma o más cerca de mil pasos de la urbe de Roma, que no le sea lícito poner o establecer, por causa de esos juegos, escena, tablado y demás cosas que para esos juegos fueren necesarias, en lugar público y en los días en que los hiciera, de eso por esta ley nada se consulta.*

80. *Los escribas o librarios que fueren aparitores de los magistrados, que no sea lícito, por razón de la prestación de servicio, que ellos hagan uso de los lugares públicos donde hubiere derecho aquel a quien cada uno de ellos prestaren servicio, de eso por esta ley nada se consulta.*

82. *Los lugares que han sido atribuídos por los censores a siervos públicos por causa de su habitación y uso, que ellos no hagan uso de esos lugares, de eso por esta ley nada se consulta.*

Como puede observarse los párrafos de la Tabla de Heraclea, ofrecen una amplia variedad de situaciones que tipifican conductas que de realizarse conculcarían la voluntad

LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO EN ROMA Y EN LA ACTUALIDAD. ALGUNAS CONSIDERACIONES

de la ley, sin establecer las sanciones que corresponderían en cada caso. Es de suponer que el cumplimiento de ley se sustentaba en una sanción efectiva, como la imposición de una multa, lo cual no surge de la ley, pero se encuentran en las fuentes literarias numerosos relatos que así lo afirman. En ese caso, tampoco resulta el destino de los fondos resultantes del cobro de la multa.

Seguridad vial

En lo que respecta a la seguridad vial, no surge de la ley comentada que la seguridad vial, tal como hoy se denomina al cuidado de todas las administraciones de minimizar las consecuencias de los siniestros viales, haya sido un objetivo explícito, para la planificación romana de los territorios del imperio, pero va de suyo, que el abrir caminos, vías, por todo el territorio y el cuidado que se ponía para mantenerlos operativos, da como resultado lograr esa seguridad.

Según un experto en el tema de la seguridad vial, se toman que cuentan de los elementos que en la materia “le debemos a los romanos”³⁹.

Calzada: Parte de la vía destinada a la circulación de vehículos y personas. Las más anchas median 6 metros (hoy se entiende como calzada estrecha la que mide menos de 6 metros) *Las aceras:* Las calles de nuestros pueblos y ciudades siguen el modelo empleado por ellos. Las calles de las ciudades romanas tenían el pavimento empedrado, y a cada lado amplias aceras para los peatones. Los romanos construyeron las aceras de mayor altura que la calzada para impedir que los vehículos las invadieran y atropellaran los peatones. *Los pasos de cebra:* A cada cierto trecho la calzada estaba atravesada por una hilera discontinua de bloques de piedra paralela al eje de la misma, para facilitar el cruce de peatones, cuando estas se inundaban a causa de lluvias que además dificultaban la conducción. *Badenes:* Los bloques de piedra que hacían de paso de peatones, también obligaban a los carros a ir despacio para evitar que carros y carruajes alcanzasen demasiada velocidad, para que las ruedas pudieran pasar entre piedra y piedra.

Las señales de ordenamiento del tránsito: Las primeras señales ya las encontramos en la antigua Roma, donde existieron muchas, muy inteligentemente pensadas, claras, precursoras de las señales verticales y horizontales actuales. La dirección prohibida consistía en un palo que se introducía en un orificio, a la entrada de una calle, y que se

³⁹ MONTORO GONZÁLEZ, Luis. *El tráfico en la antigua ciudad de Roma*. Tomado de la página de internet <https://gladiatrixenlaarena.blogspot.com/2015/09/trafico-en-la-antigua-roma.html>

LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO EN ROMA Y EN LA ACTUALIDAD. ALGUNAS CONSIDERACIONES

cambiaba de zona en función del tráfico existente, lo que es un anticipo de la señalización electrónica-móvil actual. También se conocía algo similar a lo que sería la señal de STOP, mucho más bella que la fría señal metálica actual. Era una estatua del dios Hermes-Mercurio, que se colocaba en los cruces de aquellas calles que eran especialmente peligrosos, y en donde los carros, por las características del terreno, iban a mayor velocidad.

Preferencia de paso: Prioridad en un cruce, los romanos optaron por darle el derecho de paso al vehículo de mayor rango y al conductor de mayor edad. Claro está que esto generó más de una discusión⁴⁰.

Pasado Abierto. Revista del CEHis. N° 8. Mar del Plata. Julio-Diciembre 2018. ISSN N°2451-6961. <http://fh.mdp.edu.ar/revistas/index.php/pasadoabierto>

Pasado Abierto. Revista del CEHis. N° 8. Mar del Plata. Julio-Diciembre 2018. ISSN N°2451-6961. <http://fh.mdp.edu.ar/revistas/index.php/pasadoabierto>

Pasado Abierto. Revista del CEHis. N° 8. Mar del Plata. Julio-Diciembre 2018. ISSN N°2451-6961. <http://fh.mdp.edu.ar/revistas/index.php/pasadoabierto>

Pasado Abierto. Revista del CEHis. N° 8. Mar del Plata. Julio-Diciembre 2018. ISSN N°2451-6961. <http://fh.mdp.edu.ar/revistas/index.php/pasadoabierto>

SEGUNDA PARTE

Infracciones de Tránsito en Argentina

Introducción

En la segunda parte de nuestro trabajo nos ocuparemos sobre las infracciones de tránsito en nuestro sistema jurídico actual. Realizaremos una cronología sobre las leyes de tránsito en Argentina, ya que el uso de los automóviles a partir del año 1888 comenzaba a desarrollarse en nuestro país. Resultando en aquellos tiempos los conflictos de tránsito muy reducidos, debido al limitado acceso que las personas tenían a esos vehículos, sobre todo por cuestiones económicas. Asimismo, examinaremos el régimen vigente, es decir, la Ley de Tránsito 24.449 con sus modificaciones. También realizaremos un análisis de

⁴⁰ BOFILL Maribel. *Tráfico en la Antigua Roma. Cinco Noticias.* (2022, 30 diciembre). <https://www.cinconoticias.com/trafico-antigua-roma/>

LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO EN ROMA Y EN LA ACTUALIDAD. ALGUNAS CONSIDERACIONES

la utilización en este ámbito de la inteligencia artificial, la cual es muy controvertida, por los derechos que se encuentran involucrados.

A.- Primeras leyes de tránsito en Argentina

Encontramos en el año 1936 el primer reglamento de tránsito “Reglamento General de Tránsito en los Caminos Nacionales”, vinculado a la creación de la Dirección Nacional de Vialidad, cuya vigencia fue para todo el territorio argentino.

Hasta aquellos años, donde el uso de los automóviles era poco frecuente, generó numerosas transformaciones, promoviendo la formación de diferentes instituciones, así como también la creación de grupos de personas que colocaron a dichos vehículos como lo principal por lo novedoso. Como consecuencia de ello, generó la prioridad para la construcción de caminos, inexistentes la mayoría de ellos para ese momento. El reglamento plantea problemas recurrentes en las leyes siguientes, como la necesidad de dar homogeneidad a las normas dentro del territorio nacional, al mismo tiempo el de respetar las particularidades de cada jurisdicción, así como la definición de la autoridad de aplicación en los caminos nacionales.

Ubicamos en los fundamentos del año 1934, se advierte la necesidad y el interés del gobierno por instaurar el seguro obligatorio de responsabilidad civil por los daños y perjuicios ocasionados a terceros como producto de los accidentes producidos en las rutas del país, generando una cobertura a los posibles damnificados por el riesgo ante la falta de resarcimiento.

Luego nos encontramos con el Decreto N° 26.965/44, rigiendo a partir del diez de junio del año 1945, estableciendo el cambio de mano de conducción de los vehículos, pasando de la izquierda a la derecha en todas las calles, caminos y rutas del país, ratificado por el gobierno peronista años más tarde. Dicha medida provocó un impacto importantísimo, ya que no se verificaron accidentes viales en su primer día de implementación, lo cual demuestra que las normas estudiadas generan consecuencias positivas en beneficio de toda la comunidad.

El reglamento se convierte en ley N° 13.893 en el año 1949, debido al incremento en la cantidad de vehículos, los cuales comenzaron a representar un serio riesgo no solo para los peatones, sino también para los accidentes entre los mismos automóviles. Todo ello generó la necesidad de regulación al respecto, especialmente para brindar seguridad y tranquilidad a la sociedad.

LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO EN ROMA Y EN LA ACTUALIDAD. ALGUNAS CONSIDERACIONES

La ley N° 22.934 de septiembre de 1983, sancionada a finales del último gobierno militar, la cual comenzó a regir en la presidencia de Alfonsín, su objetivo era que la misma se aplicara en todo el país, materia demasiado complicada para aquellos momentos. Aquí también se estipula la trascendencia de la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil, asimismo, se pone especial énfasis en la educación vial para lograr un tránsito más seguro para todos los habitantes

Por último, nos encontramos con la aprobación en diciembre del año 1994 de la ley 24.449⁴¹, cuya promulgación fue en febrero de 1995, actualmente vigente a nivel nacional con sus leyes modificatorias y decreto reglamentario, sancionada en momentos donde el estado era modernizado y reformado de manera profunda. Dicho cuerpo legal aspiraba a proporcionar solución al incremento de muertes generados como consecuencia de los siniestros viales. Por ello, se establecen nuevos criterios referidos a los límites de velocidad, conteniendo normas actuales de seguridad para la circulación, así como también se instituyen organismos nacionales los cuales se desempeñaban en todo el territorio argentino.

También debemos mencionar que en la década de los noventa, se produjo una fuerte corriente de privatizaciones, dentro de las cuales se sumaron aquellas rutas nacionales que poseían un amplio caudal de tránsito, en las cuales se autorizaron el cobro de peajes⁴², permitiendo de esa manera una mejoría en el mantenimiento y transitabilidad, algo muy cuestionado en la actualidad, debido a que los fondos recaudados no se ven reflejados en dichas rutas respecto a las condiciones en las que se encuentran la mayoría.

En este cuerpo normativo, se advierte la necesidad de la educación vial, y por sobre todo la capacitación, con la finalidad de conseguir la disminución de muertes por causa de malas maniobras de los conductores. Asimismo, ya no se percibe su ámbito netamente represivo, sino que el énfasis se plantea respecto al conflicto sobre las diferentes jurisdicciones provinciales que se encontraban involucradas.

Realizando un breve análisis de la ley, podemos advertir que la misma estipula reglas de circulación, determina los requisitos necesarios para que los vehículos puedan circular, así como también especificaciones estrictamente técnicas, procuraba contribuir

⁴¹ Ley de Tránsito N° 24.449 <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/818/texact.htm> (noviembre 2024).

⁴² Según la Real Academia Española, Peaje: en su primera acepción “Derecho de tránsito”; y en su segunda acepción nos dice: “Lugar donde se paga el peaje”. <https://dle.rae.es/peaje> (noviembre 2024).

LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO EN ROMA Y EN LA ACTUALIDAD. ALGUNAS CONSIDERACIONES

en la solución de las complicaciones del tránsito al establecer organismos de coordinación y mecanismos de centralización de información, entre otros aspectos.

Con la intención de incrementar la seguridad vial en nuestro territorio nacional, se establecieron organismos para cumplir con esa finalidad. En el artículo seis estipula la creación del Consejo Federal de Seguridad Vial (CFSV), organismo interjurisdiccional cuyo funcionamiento es permanente, se configura como ámbito de concertación y determinación de la política de seguridad vial de nuestra nación. Además, se organizó el Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito (ReNAT), el cual tenía a su cargo registrar los datos de los presuntos infractores, de los prófugos o rebeldes, de los inhabilitados, así como las sanciones firmes impuestas y demás información útil a los de la presente ley que determine la reglamentación⁴³. De esta manera, el artículo ocho estipula que debía ser consultado previamente sobre cada trámite de otorgamiento o renovación de la Licencia Nacional de Conducir⁴⁴.

Advertimos, en esta ley a diferencia de la anterior, se elevaron las máximas permitidas respecto a la velocidad que podían circular los vehículos y clasificándolos en función de su porte y funciones.

Encontramos en el artículo sesenta y ocho la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil, no sólo para los vehículos, sino que también se amplía a las motocicletas. Ello tiene por finalidad brindar seguridad jurídica a las personas que puedan resultar dañadas como consecuencia de los siniestros viales acontecidos en nuestro país. Respecto al seguro, podemos afirmar que desde el primer reglamento instaurado en nuestra nación, el mismo estuvo presente desde su implementación, requiriéndose en sus inicios solo a los vehículos, para luego en la presente normativa incluir a las motos, todo ello con la única finalidad de lograr la disminución de los riesgos para toda la sociedad.

El estado por medio de la presente ley, estipula la realización de manera preventiva ciertos controles, en los cuales realizan ciertas pruebas para poder establecer si las personas se encuentran en estado de intoxicación por utilización de drogas o la ingesta de

⁴³ <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/818/texact.htm> Ley 24.449 artículo 6 (noviembre 2024).

⁴⁴ DEL CUETO Carla. *Ordenar el tránsito. Leyes y regulaciones de tránsito en la República Argentina 1936-1994*. Pasado Abierto. Revista del CEHis. Nº 8. Mar del Plata. Julio-Diciembre 2018. ISSN Nº2451-6961. <https://fh.mdp.edu.ar/revistas/index.php/pasadoabierto/article/view/3027/4858> (julio 2023)

LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO EN ROMA Y EN LA ACTUALIDAD. ALGUNAS CONSIDERACIONES

alcohol, lo cual agrava la situación cuando se conduce cualquier tipo de vehículo según lo establecido por el artículo setenta y tres.

En el Título VIII “Régimen de las Sanciones”, en su Capítulo II encontramos las Sanciones, cuyo artículo 83 dice: “Clases. Las sanciones por infracciones a esta ley son de cumplimiento efectivo, no pueden ser aplicadas con carácter condicional ni en suspenso y consisten en: a) Arresto; b) Inhabilitación para conducir vehículos o determinada categoría de ellos en cuyo caso se debe retener la licencia habilitante; c) Multa; d) Concurrencia a cursos especiales de educación y capacitación para el correcto uso de la vía pública. Esta sanción puede ser aplicada como alternativa de la multa. En tal caso la aprobación del curso redime de ella, en cambio su incumplimiento triplicará la sanción de multa; e) Decomiso de los elementos cuya comercialización, uso o transporte en los vehículos esté expresamente prohibido. La reglamentación establecerá las sanciones para cada infracción, dentro de los límites impuestos por los artículos siguientes”⁴⁵.

Las sanciones que estipula nuestra legislación implica que todas las personas que se encuentren circulando dentro de nuestro territorio, deberán cumplimentar con las normas de tráfico para evitar ser sancionados. Lo fundamental, es intentar lograr que la ciudadanía tome absoluta conciencia del peligro que conlleva transgredir las leyes de tránsito, ya que se pone en juego la vida de las personas, bien que debe recibir una protección suprema, no solo otorgándole protección por medio de las normas jurídicas, sino principalmente por las conductas desarrolladas por cada uno de los ciudadanos, ya que todos contamos con una sola oportunidad de vivir, al menos por ahora, en unos años quizás el futuro nos presente la posibilidad de que las personas físicas podamos ser reemplazadas por robots o clones, situación hoy para nada descabellada ante un mundo cuyos avances tecnológicos crecen exponencialmente.

B.- Avances tecnológicos e Inteligencia Artificial

El avance de la ciencia produjo innumerables cambios en todos los ámbitos de la vida del ser humano, generando múltiples beneficios, así como también se acrecentaron los perjuicios por el mal uso de la tecnología. Un claro ejemplo de ello son las fotos multas, que en sus inicios produjeron innumerables debates respecto de su validez, ya que para unos no eran consideradas como infracciones de tránsito, porque aducían que

⁴⁵ <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/818/texact.htm> (octubre 2023)

LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO EN ROMA Y EN LA ACTUALIDAD. ALGUNAS CONSIDERACIONES

carecían de los elementos esenciales para su validez. Otro inconveniente que generó conflicto fue no solo por la metodología y aparatología empleados, sino también por las jurisdicciones en las cuales se producía el hecho infractor. En la mayoría de los supuestos, se configuraban en rutas nacionales que se encontraban dentro de los territorios provinciales, y eran éstos los emisores de las respectivas actas, sin los requisitos indispensables para que las mismas tuviesen validez, generando en la mayoría de la sociedad una percepción e idea de que las mismas eran realizadas sobre todo con fines recaudatorios, más que de prevención. Los ciudadanos recibían una hoja en la cual su contenido expresaba el municipio en donde supuestamente se habría cometido la infracción de tránsito, generalmente por exceso de velocidad, incluyendo una foto del vehículo, con el día y el horario, y la velocidad captada por el radar. Generalmente, los funcionarios municipales tomaban las lecturas de velocidades de los vehículos en lugares escondidos, donde no pudiesen ser descubiertos por los conductores, todo lo contrario a lo estipulado por la ley, la cual establece que deben estar identificados los funcionarios y el radar se debe encontrar a cierta distancia del lugar en donde se encuentra el otro inspector, que es el encargado de detener al supuesto infractor, a fin de comunicarle la falta cometida, e invitarlo a firmar el acta respectiva. Todo ello, en el noventa por ciento de los casos nunca se daba de esa manera, por lo general por no contar con los radares debidamente habilitados, y habitualmente, los municipios labraban cantidades de actas ya que un número considerable de conductores, para evitar cualquier inconveniente futuro prefería abonarla de manera voluntaria, sin conocer que podía atacar con la nulidad del acta de infracción.

En la provincia de Córdoba encontramos la Ley 8980⁴⁶ “Utilización de Dispositivos reguladores y controladores del tránsito”, del veintiocho de noviembre de 2001 y publicada en el Boletín Oficial el siete de mayo de 2002. En la cual encontramos que el objeto de “La presente ley y sus normas reglamentarias sistematizan la utilización de determinados dispositivos de regulación y control de la circulación instalados sobre la vía pública, la operación de los instrumentos de medición y comprobación de infracciones de tránsito y sus procedimientos de notificación y sanción”, según el artículo primero.

Asimismo, estipula en su artículo dos: “Será ámbito de aplicación las rutas y caminos de dominio provincial y nacional en trayectos interurbanos o en travesías de zonas urbanizadas de municipios y comunas en todo el territorio de la Provincia de

⁴⁶ <http://www.saij.gob.ar/LPO0008980> (noviembre 2024)

LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO EN ROMA Y EN LA ACTUALIDAD. ALGUNAS CONSIDERACIONES

Córdoba”. Expresando en el artículo cuarto: “Se entiende como dispositivos para el control de tránsito, a las señales, marcas, semáforos, resaltos, vibradores, delineadores, tachas, hitos, balizamientos, gurdaganados y cualquier otro elemento, que se colocan sobre o adyacentes a las calles y caminos por el ente vial competente, para prevenir, regular y guiar a los usuarios de los mismos. Los dispositivos tratados en la presente ley, únicamente alcanzan a los cinemómetros, semáforos y resaltos”. Y en el artículo quinto trata sobre los instrumentos que tanto conflicto ocasionaron en sus comienzos, ya que la mayoría no se encontraban habilitados por el Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI), es decir, no estaban aprobados por dicho organismo para que comprobaran y detectaran las velocidades de los vehículos mientras circulaban por rutas, autopistas, autovías, sean provinciales o nacionales. “Se entiende como instrumentos de medición y comprobación de infracciones a todo dispositivo instalado en la vía pública destinado a medir y registrar las conductas ilegales del tránsito”. Lo que generó gran polémica y discusión, ya que los ciudadanos entendieron que la generación de las infracciones realizadas por los cinemómetros tenían una finalidad solamente recaudatoria y no como una medida de prevención de accidentes de tránsito. En el artículo seis encontramos que “se denominan cinemómetros a los radares y a todo instrumento de medición de velocidades, cualquiera sea el mecanismo que utilice, creado o a crearse, con el fin de constatar y registrar gráficamente las contravenciones a los límites genéricos establecidos en la Ley N. 8560, sus modificatorias, la que en su oportunidad reemplace, o a los fijados por el ente vial competente”. Es por ello, en sus inicios, la mayoría de las famosas fotomultas fueron impugnadas al carecer del principal requisito, el cual consiste en que dichos radares deben ser habilitados por el INTI, cuyo organismo certifica que los mismos se encuentran calibrados para determinar la velocidad en la cual circulan los vehículos, para poder determinar si exceden o no las velocidades máximas permitidas por la ley.

Otro aspecto que actualmente, se encuentra en boca de todos los habitantes de nuestro planeta es la temática de la Inteligencia Artificial (IA), la cual podemos decir que es “una disciplina y un conjunto de capacidades cognitivas e intelectuales expresadas por sistemas o combinaciones de [algoritmos](#) cuyo propósito es la creación de [máquinas](#) que imiten la [inteligencia humana](#) para realizar tareas, y que pueden mejorar conforme recopilan información...”. “...En 2019 la Comisión Mundial de Ética del Conocimiento Científico y la Tecnología (COMEST) de la [UNESCO](#) definió la inteligencia artificial como un campo que implica [máquinas](#) capaces de imitar determinadas funcionalidades

LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO EN ROMA Y EN LA ACTUALIDAD. ALGUNAS CONSIDERACIONES

de la [inteligencia humana](#), incluidas características como la [percepción](#), el [aprendizaje](#), el [razonamiento](#), la [resolución de problemas](#), la interacción [lingüística](#) e incluso la producción de trabajos [creativos](#)⁴⁷.

Específicamente, dicha disciplina produjo un importante impacto en todos los ámbitos de la vida humana: salud, seguridad, jurídico, bienestar, entre otros aspectos. Respecto de las leyes también generó revuelo, en la normativa sobre tránsito vehicular. Podemos mencionar como ejemplo, la posibilidad de realizar por medio del teléfono celular, dar aviso a la autoridad competente con el envío de una fotografía que es sacada con la cámara del dispositivo, luego enviada para que las autoridades constaten si el automóvil se encuentra estacionado en lugar prohibido, provocando como consecuencia la correspondiente confección del acta de infracción, y la remoción del vehículo para despejar el área.

Si bien es muy cuestionada la utilización de la IA, debemos reconocer que es un hecho que hace años y sin darnos cuenta estamos permanentemente conviviendo con ella. Por dar un par de ejemplos, los cajeros automáticos ya implica el avance de las nuevas tecnologías en nuestras tareas cotidianas, o el sencillo hecho de decirle a un aparato electrónico: “Alexa, quiero escuchar música clásica”, y a los pocos segundos que nos respondan: “música clásica de qué año?”, pero lo más llamativo, si ese es el término correcto, para no caer en prejuicios, hace pocos tiempo se presentó en un programa de televisión, una aplicación que utiliza la voz de las personas, las asocia a los chats de conversaciones que se mantuvieron con los diferentes contactos, y permite que se empleen para poder mantener diálogos con personas o seres queridos fallecidos. Y así podemos seguir enumerando infinidad de situaciones en las cuales nos ponemos en contacto con IA, en muchas ocasiones sin tomar conocimiento de ello. Otro claro ejemplo de ello son las plataformas de películas, que al ver una categoría de película y/o serie, luego el sistema “sugiere” en función de nuestras preferencias y por sobre todo al calificar con un “me gusta” cuáles serían las próximas que podrían llegar a cautivarnos para seguir viendo y permaneciendo atrapados en sus plataformas.

Mencionaremos a modo de referencia, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el gobierno desde el año 2019 comenzó a emplear como medio de contacto con los ciudadanos la aplicación de WhatsApp, lo que significó la creación de “Boti”⁴⁸. El cual

⁴⁷ https://es.wikipedia.org/wiki/Inteligencia_artificial (octubre 2024)

⁴⁸ <https://buenosaires.gob.ar/innovacionytransformaciondigital/boti> (octubre 2024)

LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO EN ROMA Y EN LA ACTUALIDAD. ALGUNAS CONSIDERACIONES

consiste en una aplicación de mensajería simple. En ella se puede encontrar toda la información necesaria para que puedan realizar gestiones, resolver trámites, obtener turnos, pedir asistencia, entre otros servicios. Asimismo, la aplicación consigue responder en tiempo real cuáles son los lugares que se encuentran permitidos para estacionar los vehículos, a ello se le suma la información sobre las líneas de subtes y estaciones Ecobici, que consiste en la posibilidad de utilizar bicicletas del gobierno de la ciudad. Asimismo, posibilita la realización de denuncias de vehículos que se encuentren estacionados de manera incorrecta o en espacios no permitidos, consistiendo en el envío de una foto donde se aprecie al automóvil y se perciba el incumplimiento de la normativa. El sistema Boti capta la imagen, lo que le permite reconocer al automotor, identificando la patente, todo ello se produce en escasos minutos, facultando que las autoridades actúen en consecuencia. Ello es demostrativo de que la IA tiene un comienzo en alguno de los modos en los cuales se la puede emplear para el beneficio de los ciudadanos, pero no sabemos hasta dónde podría llegar en el futuro su uso.

En la Unión Europea se publicó el doce de julio en el Diario Oficial de la Unión Europea el Reglamento Europeo de Inteligencia Artificial, entrando en vigencia el primero de agosto de 2024. Dicho Reglamento fue una propuesta legislativa analizada por la Comisión Europea para regular el uso de la inteligencia artificial (IA) en la Unión Europea (UE), la cual se conoce como la Ley de Inteligencia Artificial⁴⁹. Brinda un ámbito normativo en el cual se supervisa y utiliza como guía, procurando que se aseguren los derechos fundamentales de los ciudadanos y de toda la sociedad. La Unión Europea al sistematizar la IA de una manera responsable, concediendo un marco ético y confiable, evitando que su desarrollo impulsivo se transforme para toda la humanidad en un gran peligro que sea difícil de sortear. En cuanto a sus objetivos podemos mencionar el de resguardar a los ciudadanos europeos de tal manera que los sistemas de IA no vulneran la seguridad física, emocional o violen derechos fundamentales garantizados por la normativa de la UE o derechos locales, tales como la discriminación y/o privacidad; además el de requerir que los sistemas de IA sean transparentes en cuanto a su funcionamiento y marco decisorio. Por cuanto ello significa la obligación, sobre todo para los desarrolladores, de efectuar ciertas medidas estrictas en cuanto a su desarrollo, puesta

⁴⁹ VIZIOLI Luis H. *Inteligencia Artificial – Europa “en la pole position” de su regulación* [HTTPS://ABOGADOS.COM.AR/INTELIGENCIA-ARTIFICIAL-EUROPA-EN-LA-POLE-POSITON-DE-SU-REGULACION/35463](https://abogados.com.ar/inteligencia-artificial-europa-en-la-pole-position-de-su-regulacion/35463) (septiembre 2024)

LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO EN ROMA Y EN LA ACTUALIDAD. ALGUNAS CONSIDERACIONES

en el mercado, utilización y post evaluación, además de la posibilidad que los usuarios puedan cuestionar y denunciar resultados potencialmente negativos para su vida.

El Reglamento nos dice que “sistema de Inteligencia Artificial” significa “un sistema basado en una máquina diseñado para funcionar con distintos niveles de autonomía, que puede mostrar capacidad de adaptación tras el despliegue y que, para objetivos explícitos o implícitos, infiere de la información de entrada que recibe la manera de generar información de salida, como predicciones, contenidos, recomendaciones o decisiones, que puede influir en entornos físicos o virtuales.” Asimismo, los clasifica en niveles: los sistemas de IA de riesgos “inaceptables” están directamente prohibidos. El Reglamento se concentra en los sistemas de IA de “alto riesgo”, los que están estrictamente regulados. Mucho más breve es la regulación sobre los sistemas de IA de “riesgo limitado”, los que quedan sujetos a obligaciones de transparencia más leves. Finalmente, el llamado “riesgo mínimo” no está regulado.

Encontramos a las autoridades responsables de la ejecución y supervisión de sus disposiciones, las cuales trabajan en conjunto para garantizar que los sistemas de IA se desarrollen y utilicen de manera segura y conforme a la normativa europea. La Oficina Europea de Inteligencia Artificial, entidad creada para apoyar la implementación, interpretación y supervisión del Reglamento a nivel de la UE. Tiene por objeto la supervisión centralizada y coordinada del Reglamento, garantizando que las normas se apliquen de manera uniforme y efectiva en toda la UE.

El Comité Europeo de Inteligencia Artificial, organismo que asegura la coherencia en la aplicación del Reglamento en toda la UE, compuesto por representantes de las autoridades nacionales y la Comisión Europea, se ocupa de coordinar y apoyar la implementación del Reglamento, también de emitir directrices y recomendaciones.

La Comisión Europea supervisa en forma general la aplicación del Reglamento, asumiendo la facultad de intervenir en casos transfronterizos.

Existe en el Reglamento un régimen sancionador con multas. Se debe velar por la ejecución de las mismas y garantizar el debido proceso, correspondiéndole a cada estado miembro. Se establecen circunstancias atenuantes y agravantes, así como también cierta protección a las empresas Pyme por su condición de tal. Las multas pretenden un efecto de disuasión y contemplan distintos rangos, siendo el máximo de treinta y cinco millones de euros o el siete por ciento del volumen anual de negocio para empresas, lo que resulte mayor, por incumplir las prohibiciones del Reglamento (sistemas de IA de riesgo

LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO EN ROMA Y EN LA ACTUALIDAD. ALGUNAS CONSIDERACIONES

inaceptable); hasta siete millones y medio de euros o el uno por ciento del volumen anual de negocio, lo que resulte mayor, por suministrar información incorrecta a las autoridades nacionales competentes. Asimismo, la imposición de estas multas conlleva la posibilidad que se prohíba el uso del sistema de IA de la empresa incumplidora, se revoquen certificaciones y licencias, y las personas físicas responsables por tales incumplimientos sean pasibles de acciones civiles o penales por daños. Otro dato a destacar es que a partir de su entrada en vigencia, se establecen distintos plazos en particular para la aplicación gradual de las distintas disposiciones.

Es fundamental para la ejecución de este conjunto de reglas poder equilibrar el progreso tecnológico con la protección de los derechos fundamentales de los ciudadanos, cuya tarea parece nada sencilla a la luz de los avances permanentes que se suscitan en este ámbito.

Una mención especial se merecen los automóviles autónomos, “también conocido como robótico, o informalmente como sin conductor o auto conducido, es un [vehículo](#) capaz de imitar las capacidades humanas, es capaz de recibir el medio que le rodea y navegar en consecuencia. El conductor podrá elegir el destino, pero no se le requiere para activar ninguna operación mecánica del vehículo. Los vehículos perciben el entorno mediante técnicas complejas como [láser](#), [radar](#), [líder](#), [sistema de posicionamiento global](#) y [visión computarizada](#). Los sistemas avanzados de control interpretan la información para identificar la ruta apropiada, así como los obstáculos y la señalización relevante. Los vehículos autónomos generalmente son capaces de recorrer carreteras previamente programadas y requieren una reproducción cartográfica del terreno, con lo cual si una ruta no está recogida por el sistema se puede dar el caso que no pueda avanzar de forma coherente y normal⁵⁰.

Estos avances en los vehículos nos pueden reflejar que en un par de años la IA avanzará en todos los aspectos de nuestras vidas, generando nuevos conflictos entre los seres humanos y la IA según el área en la cual interactuemos, por ello es necesaria la capacitación y formación en las nuevas tecnologías para poder obtener las herramientas necesarias para tratar de solucionar dichos inconvenientes. Debemos resaltar que los abogados romanistas, por nuestra formación, nos encontramos en esa búsqueda permanente de respuestas ante los nuevos vínculos y relaciones que van surgiendo en la sociedad, como lo hacían en aquellos tiempos los pretores.

⁵⁰ https://es.wikipedia.org/wiki/Veh%C3%ADculo_aut%C3%B3nomo (noviembre 2024)

LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO EN ROMA Y EN LA ACTUALIDAD. ALGUNAS CONSIDERACIONES

Como podemos percibir, es un tema que va a seguir ocasionando muchos debates legales, éticos y morales, pero tenemos que afrontar dicho desafío, el mundo se encuentra en proceso de evolución permanente. Debemos ser conscientes que si vamos a tomar como ejemplo a nuestra profesión de abogados, recordemos que hace no más de un par de décadas, para realizar un simple escrito necesitábamos de una máquina de escribir, luego pasamos a las computadoras de escritorio, posteriormente las computadoras portátiles, después llegaron los celulares, que al principio solo servían para realizar llamadas telefónicas sin la necesidad de depender de los cables de teléfono, comenzaron a utilizarse los mensajes de texto, toda una novedad para ese momento. Surgieron las diferentes aplicaciones de mensajería, posibilidad de enviar fotos, audios, documentos, entre otras. Solo pensar todo lo que pasamos y que ahora con el simple hecho de tomar una foto que una aplicación transforma automáticamente en formato pdf, el cual es uno de los exigidos por la mayoría de las plataformas que utilizan los tribunales, nos demuestra que a pesar la resistencia que al principio generaban todas estas situaciones nuevas, hoy se transformaron en cotidianas y hasta necesarias. Por ello, la IA en este momento nos genera cierto rechazo, que es lógico ante lo nuevo y desconocido, pero es un debate que debemos transitar para poder analizar las ventajas y dificultades que pueden o podrían producirse en todo aspecto de los ciudadanos. Ello solo puede conocerse a partir de la utilización y empleo de esta nueva disciplina, y de esa manera, con el transcurso del tiempo se podrá analizar y sacar conclusiones para poder realizar modificaciones y mejorar las prestaciones de la misma.

Conclusión

Para finalizar, es dable concluir que son numerosos y variados los campos donde se puede encontrar una base, un contrapiso cimentado con los años, donde encontramos la impronta romana. Este tema del ordenamiento del tránsito y las infracciones que conculcan la ley, no es la excepción. Esto en breve reseña, se demostró con el texto mismo de la ley Iulia Municipalis, claro ejemplo de la idea romana de orden y de planificación como medio seguro de alcanzar una meta. Los romanos convencidos de que su destino era fundar ciudades y regir las ya fundadas, pusieron la piedra fundante de la Europa occidental, también en este tema.

De todo lo expuesto, podemos expresar que existe una correlación con lo sucedido en los orígenes de los automotores en nuestro país y la IA, ya que ambos son temáticas

LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO EN ROMA Y EN LA ACTUALIDAD. ALGUNAS CONSIDERACIONES

novedosas por la innovación que introdujeron en nuestra sociedad. Por ello consideramos que deberías actuar de la misma manera que lo hicimos con los automóviles, es decir, tratar de legislar sobre la temática de manera progresiva, para lograr un respaldo legal acorde a las circunstancias del momento. Es decir, que la legislación y todos los operadores jurídicos, junto al poder legislativo, deben tener una mirada abierta, analítica y por sobre todo observar cómo es regulada la temática en países más avanzados, como lo es la Unión Europea, cuyos países que la componen adoptaron medidas con la finalidad de lograr el resguardo de los derechos de sus ciudadanos ante los avances exponenciales que realizan las nuevas tecnologías.

Debemos comprender que estamos frente a cambios abrumadores, los cuales serán considerados por las próximas generaciones como propios de la evolución para llegar a vayan a saber qué tipo de programas, aplicaciones o tecnologías puedan existir, estamos frente a una transformación de era, que al menos por el momento no la percibimos como tal, sino que estamos inmersos en ella, viviéndola como podemos. Debemos tomar los recaudos necesarios para que no se vulneren los derechos de las personas, y ello se consigue con normas que reflejen las conductas que se consideren perjudiciales para otorgar un marco de seguridad jurídica, pero principalmente son los ciudadanos, quienes deben comportarse acorde a la buena fe y moral, ya que son fundamentales sus conductas en el desarrollo como sociedad.

Consideramos que debemos permanecer abiertos a estos nuevos avances, sin perder nuestro eje, es decir, ser ciudadanos de bien, utilizar los medios que disponemos sin perjudicar los derechos de los demás. Es un compromiso que todos debemos afrontar y comprometernos a utilizarla de manera responsable, generando conciencia en nuestros estudiantes que son el futuro de nuestro país, el cual se encuentra en un período muy particular, conmovido y perturbado por la situación económico-social que estamos atravesando. Seguramente en un par de años la recordaremos como una etapa más por la cual tuvimos que superar como sociedad. Todos sabemos que son momentos de tensión y muy difíciles, pero hemos pasado peores, podremos superar esta etapa, estamos convencidas de ello. Los invitamos a unir nuestra fe, el compromiso que todos asumimos al vivir en nuestra nación, y por sobre todo a ser responsables de nuestros actos, somos personas que queremos lo mejor para nuestros seres queridos y muy solidarios con nuestra comunidad cuando nos necesitan, la IA está entre nosotros, no nos neguemos a darle la oportunidad para emplearla en nuestro propio beneficio y para toda la humanidad.