

Análisis del uso de un vehículo de motor legalmente adquirido como garantía implícita de la libertad de tránsito y sus implicaciones en el sistema jurídico dominicano

Julio Ernesto Ortiz Peguero¹

Recibido: 5 de abril de 2023 - Aceptado: 16 de junio de 2023

Resumen

Los vehículos de motor son un elemento indispensable en la vida del ser humano, permitiéndole realizar diversas tareas cotidianas. El presente trabajo analizará el uso de los medios locomotores legalmente disponibles como garantías implícitas del libre tránsito y sus implicaciones dentro del sistema jurídico dominicano. El objetivo es determinar su vinculación con la libre circulación y reflexionar sobre su iusfundamentalidad, partiendo de su necesidad para salvaguardar la dignidad humana, mediante un análisis descriptivo fundamentado en el estudio de diversas sentencias y trabajos académicos. En definitiva, el presente artículo permitirá al lector conocer la necesidad de un vehículo de motor lícitamente adquirido para el ejercicio pleno al libre tránsito.

Palabras clave: Derecho del libre tránsito, vehículos de motor, garantías fundamentales, dignidad humana, constitución

Abstract

Motor vehicles are an indispensable element in human life, allowing them to perform various daily tasks. This work will analyze the use of legally available locomotive means as implicit guarantees of free transit, and its implications within the Dominican legal system. The objective is to determine its relationship with free movement and reflect on its iusfundamentalidad, based on its need to safeguard human dignity, through a descriptive analysis based on the study of various sentences and academic papers. This article will allow the reader to know the need for a legally acquired motor vehicle for the full exercise of free transit.

Keywords: Right of free transit, motor vehicles, fundamental guarantees, Dominican Republic, constitution

¹ Bachiller del Colegio Santa Teresa en 2021. Actualmente estudiante de Derecho (segundo año de carrera) de la PUCMM y presidente del Club de Debate de la Pontificia Universidad Católica Madre y Maestra en su campus de Santo Domingo (PUCMM DEBATE CSD). Correo de contacto: julio-ernesto02@hotmail.com

I. Introducción

Hoy en día los vehículos de motor son un elemento indispensable en la vida del ser humano, permitiéndole recorrer grandes distancias y realizar actividades que siglos atrás tardaban días en concretarse. Un vehículo locomotor permite a un ciudadano trabajar, trasladarse a la universidad o la escuela, visitar un familiar ubicado en las vastas zonas rurales de nuestro país, entre otros usos. Es vital para tareas cotidianas. Vivimos, sin embargo, en un leviatán. El gobierno eternamente se ha visto tentado a reducir las esferas de libertad del individuo en razón de su composición por personas imperfectas, «lo cual ha sido una experiencia eterna, que todo hombre que tiene poder siente la inclinación de abusar de él, yendo hasta donde encuentra límites»², debiéndose aquello a que «podrían tener tentaciones de hacer las leyes a su medida y de ejecutarlas en beneficio propio, llegando así a crearse intereses distintos de los del resto de la comunidad y contrarios a los fines de la sociedad»³.

Maquiavélico panorama nos hace preguntarnos: ¿quién protegerá nuestra libertad? Cual hombre de acero, aparecen los derechos y garantías fundamentales para salvarnos, los cuales, debido a su consagración constitucional y al lugar de la constitución como norma soberana, haciéndola onnipotente coercitiva de «todas las personas y órganos que ejercen potestades públicas, sujetándolos a obedecerla en razón de ser el fundamento del ordenamiento jurídico dominicano»⁴, son oponibles a cualquier acto abusivo del gobernante tirano que tienda a esclavizar nuestro arbitrio, haciendo nula toda acción corrupta por violar nuestras libertades constitucionales proclamadas en nuestra Carta Magna. Los atropellos contra la voluntad del ciudadano o extranjero de usar su medio de

transporte, que lícitamente posee, están protegidos por el derecho de propiedad. Ciertamente, la ley suprema del país establece que todo ser humano «tiene derecho al goce, disfrute y disposición de sus bienes»⁵. Un automóvil legalmente adquirido por un individuo es su bien mueble, porque se constituyó en su propietario conforme a las disposiciones jurídicas. En análogo, toda persona humana, siempre que tenga autorización del legítimo dueño, puede poseer el vehículo por la facultad de disponer del arrendatario.

Visto lo anterior, es inconstitucional prohibir el uso de automóviles, pues impediría el disfrute y disposición de una posesión mobiliaria, pero ¿podría el uso de un vehículo de motor legalmente disponible estar amparado por otra prerrogativa constitucional? Yéndonos directamente al sentido de esta herramienta, la cual es permitir la circulación efectiva de un destino a otro, tenemos precisamente que la constitución consagra la autonomía de tránsito estableciendo que «toda persona que se encuentre en territorio nacional tiene derecho a transitar, residir y salir libremente del mismo, de conformidad con las disposiciones legales»⁶. Estudiando exegéticamente el artículo, extraemos que hombres y mujeres poseen la facultad de circular independientemente por el espacio dominicano, o sea, moverse a su albedrío entre nuestras provincias y municipios, según la ley. La Convención Americana sobre derechos humanos plantea algo similar, añadiendo el derecho, si es extranjero, «de no ser expulsado de un territorio bajo una decisión no conforme a la ley, cuando su vida o integridad física en el territorio donde será repatriado está en peligro, o de forma masiva con otros extranjeros»⁷. Cabría, sin embargo, preguntarse: ¿la libre locomoción implica también la capacidad al autónomo empleo de las herramientas que lo facilitan? En caso de

2 John Locke. *Segundo tratado sobre el gobierno civil* (Madrid: Alianza Editorial, 1990), 150.

3 Montesquieu. *Del espíritu de las leyes* (Madrid: Tecnos, 2002), p. 106.

4 Artículo 5 de la Constitución dominicana.

5 Artículo 50 de la Constitución dominicana.

6 Artículo 46 de la Constitución dominicana.

7 Artículo 22.8 y 22.9 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos.

ser así, ¿qué implicaciones tendría para el sistema jurídico considerarlo de ese modo?

El presente trabajo pretende responder estas preguntas mediante un análisis en torno al uso de un vehículo de motor legalmente disponible, considerándolo una garantía implícita del libre tránsito y sus consecuencias dentro del sistema jurídico nacional, con el objetivo de determinar o descartar su vinculación con esta prerrogativa constitucional, reflexionar sobre su iusfundamentalidad contemplando su necesidad para salvaguardar la dignidad humana, pedestal angular de la Magna Carta, en caso de reconocer su constitucionalidad partiendo de la libertad de locomoción. Buscando vislumbrar profundamente el fundamento constitucional de este soberano accionar del hombre, examinaremos primero su constitucionalidad como una garantía inherente al derecho de circulación y, luego, comprobaremos sus efectos en el ordenamiento legal, específicamente, la posibilidad de ejercerlo sin limitación material irrazonable y sin restricción temporal. Sustentaremos las conclusiones presentadas en la constitución, los tratados internacionales relativos a derechos humanos, la jurisprudencia constitucional dominicana y doctrina procedente de la materia.

II. El derecho al libre tránsito: Contenido esencial y prerrogativas fundamentales

¿Qué abarca el libre tránsito? En primer lugar, el derecho a ingresar al país. En segundo, implica la prerrogativa que tienen las personas que se encuentran en el espacio dominicano de transitar, residir y salir libremente del mismo, de conformidad con la ley. Finalmente, para los dominicanos, entraña la protección a ser expulsado o extrañado del territorio, salvo caso de extradición pronunciado por la autoridad judicial competente, conforme la ley y los acuerdos internacionales vigentes sobre la materia. Según el Tribunal Constitucional español, «al tratarse de un derecho-autonomía,

o derecho-libertad, la obligación de los poderes públicos consiste fundamentalmente, en “no adoptar medidas que restrinjan u obstaculicen ese derecho fundamental”»⁸.

En tal virtud, el supremo interprete de la constitución destaca que:

(...)el derecho a la libertad de tránsito constituye una de las libertades fundamentales y una condición que resulta indispensable para el desarrollo de las personas. Puede ser ejercido desde distintas dimensiones, como es el derecho a transitar libremente, ya sea dentro de su país, como dentro del país donde se encuentra como visitante. En este último caso –y, como no, también en el primero–, la ley regula este derecho, por lo que no se trata de un derecho absoluto; no obstante, al momento de ser regulado, no debe anularse su núcleo esencial, pues ello conllevaría a una violación a ese derecho. Implica además la posibilidad de entrar y salir de un país cualquiera libremente, y se encuentra consagrado no sólo en nuestra Constitución, sino, además, en el marco internacional, lo encontramos en el artículo 13 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos, así como en el artículo 12 del Pacto Internacional de los Derechos Civiles y Políticos⁹. De esto se colige que el derecho al libre tránsito y al libre acceso a los demás derechos que se pueden ver afectados por la no libertad de estos, están garantizados no sólo por nuestra Constitución, sino por el bloque de constitucionalidad que componen los pactos y tratados a los que, como república, somos signatarios¹⁰.

En otras palabras, el derecho al libre tránsito es una facultad protegida no solo por la constitución, sino por los instrumentos internacionales de protección a los derechos humanos. Se manifiesta, en su contenido esencial, como un límite al accionar estatal. Es decir, que protege tanto al ciudadano

8 Tribunal Constitucional de España. Sentencia 8/1986; Eduardo Jorge Prats. Derecho Constitucional, Vol. II (Santo Domingo: Ius Novum, 2012), p. 180.

9 Tribunal Constitucional de la República Dominicana, Sentencia No. TC/0126/15 de fecha 10 de junio del 2015.

10 Tribunal Constitucional de la República Dominicana, Sentencia No. TC/0071/13 de fecha 7 de mayo del 2013.

como al extranjero de todo actuar del gobierno no contemplado por el corpus constitucional, que le impida transitar libremente por el territorio nacional. Aquello supone una obligación negativa del Estado, una abstención de obstaculizar la autónoma locomoción y las prerrogativas que emanan de él, pudiendo toda persona ejercerlas de distintas maneras. Sin embargo, como toda prerrogativa fundamental, no es absoluta sino que está sujeta a una intervención legislativa razonable que no lesione su núcleo innato.

El derecho de circulación y residencia reconoce, como todos los derechos fundamentales, a toda persona que se halle legalmente en el territorio de un país, sin distinción de nacionalidad.

Esto no significa que el Estado no pueda ni deba exigir el cumplimiento de los requisitos de las leyes de inmigración a los extranjeros que deseen entrar y residir en el país. No. Lo que significa es que estos requisitos no pueden ser irrazonables o desnaturalizadores del contenido esencial del derecho de circulación y residencia. Asimismo, se le reconoce al extranjero el derecho al asilo por razones políticas, en el entendido de que quienes se encuentren en condiciones de asilo gozarán de la protección que garantice el pleno ejercicio de sus derechos, de conformidad con los acuerdos, normas e instrumentos internacionales suscritos y ratificados por la República Dominicana y de que no se consideraran delitos políticos, el terrorismo, los crímenes contra la humanidad, la corrupción administrativa y los delitos transnacionales¹¹.

Aquello significa que el Estado tiene la obligación, conforme a la ley, de permitir el asilo político, permitiendo el goce de sus derechos, a los extranjeros que así lo soliciten, siempre y cuando su situación no se deba a la comisión de actos de terrorismo, crímenes contra la humanidad, corrupción administrativa y delitos transnacionales.

Toda persona tiene derecho a salir libremente de cualquier país, inclusive del propio. De ahí que el derecho a recibir un pasaporte de las autoridades nacionales, como bien estableció la Corte Suprema argentina, es:

(...) con observancia de la regulación razonable que se establezca, parte esencial del derecho de entrar, permanecer, transitar y salir. En este sentido, el hecho de que la Constitución permita restricciones a la libertad de tránsito que resultaren de las penas impuestas judicialmente, o de las leyes de policía, de inmigración y de sanidad, no justifica la conculcación del derecho al pasaporte, que solo puede ser limitado mientras se cumple condena impuesta por el juez y restrictiva de los derechos de movimiento del condenado. De ahí que cuentas veces se niega la expedición o renovación del pasaporte a un dominicano que cumplen con las condiciones mínimas y razonables que imponga la ley, se viola el derecho de circulación. Del mismo modo, el impedimento de salida del país solo puede imponerse a las personas que están subjudices, no siendo un cheque en blanco que las autoridades puedan expedir arbitrariamente¹².

Interesante criterio de la Corte Suprema argentina, donde se plantea que, si bien es cierto que toda persona tiene el derecho de entrar, permanecer y salir del país cumpliendo las regulaciones legales, las cuales deben ser, ante todo, razonables. De tal suerte que la autoridad nacional que niegue expedir un pasaporte o negar la entrada a un territorio por razones de etnia, color, o clase política o económica está violando la prerrogativa al libre tránsito por imponer normas jurídicas irrazonables. En efecto, al ser disposiciones discriminatorias que no responden proporcionalmente a su finalidad, son abiertamente arbitrarias. En ese sentido, es igual de violatorio de los derechos fundamentales la restricción del pasaporte por motivos no

11 Eduardo Jorge Prats. *Derecho Constitucional*, Vol. II (Santo Domingo: Ius Novum, 2012), p. 181.

12 Corte Suprema de Argentina, Fallos, no. 307:430, de fecha 20 de agosto de 1985; Eduardo Jorge Prats. *Derecho Constitucional*, Vol. II (Santo Domingo: Ius Novum, 2012), p. 181.

contemplados por nuestra Carta Magna ni la ley, por cuanto cae en el absurdo al desposeer un fin legítimo. Finalmente, aunque los fines y medios estén consagrados en la legislación para restringir la expedición de un pasaporte en un determinado caso, esta prohibición debe mantenerse hasta que los fundamentos que la motivaron cesen, de lo contrario, sería irracional por desproporcionado.

¿Cuáles serían, entonces restricciones legítimas y proporcionales?

El derecho de circulación y residencia no es vulnerado por penas de privación de derechos que impidan al condenado regresar al lugar en que haya cometido la infracción o aquel en que resida la víctima o su familia. El internamiento de enfermos mentales en centros psiquiátricos tampoco vulnera este derecho siempre y cuando se rodee de las más amplias garantías al internado. El peaje no es violatorio de la libertad de tránsito en los casos que haya vías alternativas gratuitas y el pago de un impuesto de salida es constitucional en la medida en que no se haga prohibitivo el ejercicio de tránsito, y su monto y cuantía sean razonables¹³.

En ese sentido, son conforme con la Constitución en la medida que sean fines constitucionales, cuya consecución solamente es posible mediante la restricción al libre tránsito y que dicha limitación se realice en la medida de lo indispensable evitando la lesión de otros derechos fundamentales. Sin embargo, «un reglamento del Banco Central que obliga al pago de diferencias cambiarias para comprar un pasaje para viajar al exterior vulnera este derecho, como bien estableció la Corte Suprema argentina (CSJN, Fallos, 294:155)»¹⁴.

En ese sentido, vale acotar que el Tribunal Constitucional dominicano estableció que «el

derecho al libre tránsito implica la posibilidad de que toda persona pueda desplazarse de manera libre no solo en las vías públicas, sino en los espacios públicos o privados de uso público»¹⁵. En ese tenor, la Corte Constitucional de Colombia planteó que:

...la libertad de locomoción es un derecho fundamental al ser una expresión de la libertad, inherente al ser humano, cuya mínima manifestación consiste en la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro –valga la redundancia, libremente– dentro del territorio del país, incluido especialmente, las vías y espacios públicos. Aunque no se trate de un derecho absoluto por lo cual está sujeto a restricciones, la libertad de locomoción es afectada legítimamente cuando se da aplicación de sanciones penales. Sin embargo, ésta se vulnera cuando, por ejemplo, se impide el tránsito de una persona en espacios de carácter público, que deben ser accesibles para todos los miembros de la sociedad, en igualdad de condiciones¹⁶.

III. La garantía de circular con el vehículo de motor legalmente disponible

1. El concepto de garantía fundamental

Primero, ¿qué es una garantía fundamental? La constitución las denomina como «todo mecanismo de tutela y protección de los derechos que permita al titular del derecho lograr la satisfacción de su derecho frente a los sujetos deudores de los mismos»¹⁷. En otras palabras, significa que «garantizan la efectividad de los derechos fundamentales, pues si los derechos fundamentales vinculan a todos los poderes públicos, los mismos deben garantizar su efectividad en los términos establecidos por la presente constitución y por la ley»¹⁸. Las garantías

13 Carlos Santiago Nino. *Fundamentos de Derecho Constitucional* (Buenos Aires: Astrea, 1992), p. 259.

14 Eduardo Jorge Prats. *Derecho Constitucional*, Vol. II (Santo Domingo: Ius Novum, 2012), p. 182.

15 Tribunal Constitucional de la República Dominicana, Sentencia No. TC/0391/18 de fecha 11 de octubre del 2018.

16 Corte Constitucional de Colombia, Sentencia No. T-747/15 de fecha 2 de diciembre del 2015

17 Eduardo Jorge Prats. *Derecho Constitucional*, Vol. II (Santo Domingo: Ius Novum, 2012), p. 264.

18 Artículo 68 de la Constitución dominicana.

vendrían a ser prerrogativas mediante las cuales los titulares de facultades constitucionales exigen a los órganos estatales una abstención o servicio de su parte para ejercer su albedrío constitucional satisfactoriamente.

En otras palabras, una garantía es un derecho a gozar otro óptimamente. En efecto, si la constitución consagra la tutela judicial efectiva dentro del capítulo de garantías fundamentales, pero proclama que «toda persona tiene derecho a obtener una tutela judicial efectiva»¹⁹, entonces es igualmente un derecho ya que se constitucionalizó con ese carácter. Lo mismo sucede con todas las garantías fundamentales proclamadas en la Magna Carta de nuestro país, siempre son consagradas como prerrogativas, así, por ejemplo, «toda persona tiene derecho a una acción judicial para conocer de la existencia y acceder a los datos»²⁰, toda persona privada de su libertad o amenazada de serlo, de manera ilegal, arbitraria o irrazonable, tiene derecho a una acción de hábeas corpus²¹, toda persona tiene derecho a una acción de amparo»²². Parece, por tanto, indiscutible, que las garantías son facultades, en virtud de su constitucionalización en esa forma, de exigir determinada labor o abstención del Estado en aras de proteger sus libertades. En todo caso, son un tipo específico de derecho, según la ley suprema, que garantiza la efectividad de las prerrogativas fundamentales.

2. Fundamento constitucional de la garantía de circular con el vehículo de motor legalmente disponible

Considerando la capacidad de conducir el vehículo de motor legalmente disponible un accionar del individuo consistente en trasladarse con su automóvil o el lícitamente prestado por el propietario, ¿es una garantía implícita del derecho

a tránsito? La jurisprudencia constitucional ha establecido que «la facultad de desplazamiento se manifiesta a través del uso de las vías de naturaleza pública o de las vías privadas de uso público, derecho que puede ser ejercido de modo individual y de manera física o a través de la utilización de herramientas tales como vehículos motorizados, locomotores, etc.»²³. El uso de automóviles para transitar es una forma de ejercer la prerrogativa fundamental al libre circular, sin embargo, ¿es el uso de esos medios motores que poseemos y pretendemos concretizar dicha libertad, garantías implícitas derivadas de esta?.

La constitución protege la libre expresión del ser humano consagrando «la prerrogativa que toda persona tiene a expresar libremente sus pensamientos, ideas y opiniones, por cualquier medio, sin que pueda establecerse censura previa»²⁴. El constituyente del 2010 no solo constitucionalizó el derecho a la autónoma palabra, sino también la garantía de expresarse *por cualquier medio*, buscando, haciendo énfasis en la prohibición del veto previo, el amparo de sus modos de ejercicio para garantizar su efectividad fundamental. Así, la facultad de comunicarse por todos los medios es una garantía porque le exige al Estado la abstención de restringirlos para salvaguardar la eficacia del independiente manifestar de creencias. Es decir, se constituye una garantía, ya que permite la praxis eficaz del derecho a la libre expresión. Debiéndose aquello a que, si se consagrara, pero se dejara fuera de su campo de protección acciones como protestar contra una injusticia, ostentar una ideología política o producir largometrajes que manifiesten cierto credo, se lesionaría su núcleo esencial, por cuanto se impide exhibir un pensar, un mensaje de todo hombre o mujer. En consecuencia, si se prohibiera el exponer los pensamientos, por ejemplo,

19 Artículo 69 de la Constitución dominicana.

20 Artículo 70 de la Constitución dominicana.

21 Artículo 71 de la Constitución dominicana.

22 Artículo 72 de la Constitución dominicana.

23 Tribunal Constitucional de la República Dominicana, Sentencia No. TC/0091/18 de fecha 27 de abril de 2018.

24 Artículo 49 de la Constitución dominicana.

mediante protesta, se estaría lesionando una dimensión de este arbitrio constitucional, los gritos de denuncia, los cuales se verían silenciados por la soledad de quien los alza, ante su incapacidad de exteriorizar su queja.

Esta libertad de expresión hay que entenderla como una «manifestación de la intención del constituyente de maximizar las posibilidades de participar en el debate público»²⁵. Lógicamente, no podría haber discusión pública si no existiesen vías idóneas, (audiovisuales, escritos, pancartas, entre otros) para ejercer el albedrío de comunicar el argumento, ya que no sería óptimamente recibido. Igualmente, tampoco habría soberana declaración del pensar si ciertos fines de comunicación estuvieran censurados, ejemplo la exaltación de ideologías, pues es una dimensión inherente al manifestar mensajes. La constitución, consecuentemente, resguarda la autonomía de expresar, prohibiendo la censura previa, «el objeto de dicha disposición es constituirse en una garantía procesal de la libertad de pensamiento, evitando que ciertas personas, grupos, ideas o medios de expresión estén a priori excluidos del debate público»²⁶. Tal conclusión nos conduce a afirmar que los mecanismos de ejercicio de la libre expresión son garantías constitucionales debido a que salvaguardan su existencia misma.

¿Cuál es el sentido de este preámbulo? Así como los medios de ejercicio de la prerrogativa fundamental de expresión son garantías de aquel den razón de permitir la eficacia de elementos de su núcleo esencial, también las herramientas locomotoras para circular son garantías implícitas de la facultad constitucional de circulación. Si la capacidad de libre tránsito «comporta el ejercicio del atributo de *ius movendi et ambulandi*, suponiendo la posibilidad de desplazarse auto determinativamente en función a las propias necesidades y aspiraciones personales»²⁷,

expulsar del ámbito de protección la garantía de manejar cualquier automóvil a disposición de un individuo, cuyo destino se encuentra a días de distancia a pie, despojaría de substancia el derecho a tránsito, por cuanto esos mecanismos de tráfico edifican la consecución, inherentes a la libertad de transitar, de una necesidad y una aspiración personal consistente en moverse en un medio rápido e idóneo para llegar donde llaman sus asuntos y resolverlos de manera óptima con la satisfacción de haber usado su vehículo de motor. Por tanto, si la persona humana desposeyera la autonomía de usar el automóvil que lícitamente posee, no podría trasladarse en búsqueda de subsanar sus dificultades óptimamente, debido a los kilómetros que no puede humanamente recorrer y concretar las tareas propuestas, haciendo ineficaz la constitucionalización de la facultad de circular al no conseguir la locomoción para la realización humana.

Podría alegarse que la protección de las formas de ejercicio, como garantías inherentes a ella, de la libertad de expresión no se extiende obligatoriamente a los medios de la prerrogativa fundamental de circulación, de tal manera que se afirmaría que el constituyente quiso proteger los mecanismos para expresarse libremente pero no las herramientas para desplazarse en función a las necesidades y aspiraciones personales. Señalada alegación partiría de una glosa errónea, ya que «los poderes públicos interpretan y aplican las normas relativas a los derechos fundamentales y sus garantías, en el sentido más favorable a la persona titular de los mismos»²⁸, este precepto interpretativo es el principio pro homine, «un criterio hermenéutico que informa todo el derecho de los derechos humanos, en virtud del cual se debe acudir a la norma más amplia, o a la interpretación más extensiva, cuando se trata de reconocer derechos protegidos»²⁹. En consecuencia, como a la humanidad, soberana

25 Leonel Fernández. *El delito de opinión pública* (Santo Domingo: Funglode, 2011).

26 Eduardo Jorge Prats. *Derecho Constitucional*, Vol. II (Santo Domingo: Ius Novum, 2012), p. 190.

27 Tribunal Constitucional de la República Dominicana, Sentencia No. TC/0392/18 de fecha 11 de octubre de 2018.

28 Artículo 74.4 de la Constitución dominicana.

29 Pinto Mónica. «El principio pro homine: criterios de hermenéutica y pautas para la regulación de derechos humanos». En Martin Abregú y Christian Courts (compiladores). *La aplicación de los tratados sobre derechos humanos por los tribunales locales* (Buenos Aires: Editorial del Puerto, 1997), p.163.

del libre tránsito, le favorece que se reconozca la garantía implícita de usar cualquier herramienta vehicular a su disposición para ejercer la mencionada facultad fundamental, a causa de permitir la consecución de ese tránsito en beneficio de su desarrollo logrando su designio en sí mismo, la regla pro homine nos obliga a adoptar dicha adición, por cuanto está reconociendo una garantía necesariamente protegida por el libre tránsito, debido a que garantiza su raigambre constitucional.

La defensa constitucional de las formas de ejercer la libertad de expresión den razón de garantizar su eficacia implica, consecuencia del principio pro homine, el reconocimiento como garantías implícitas de los mecanismos locomotores del derecho fundamental al libre tránsito, con el fin de prevenirlo de caer en la inutilidad. Ahora bien, ¿son fundamentales esos medios de ejercicio? Es vital destacar que los derechos y garantías constitucionales, rango del que igualmente gozan los tratados internacionales suscritos y ratificados por el Estado en materia de derechos humanos, en función a la Carta Magna de la nación, «no tienen carácter limitativo y no excluyen a otros de igual naturaleza»³⁰.

3. La garantía de circular con el vehículo de motor legalmente disponible como garante del principio de la dignidad humana

¿Cuáles son aquellos derechos fundamentales tácitos que nos menciona la Constitución? Si las prerrogativas y garantías fundamentales son inherentes a la dignidad humana³¹, o sea, «que en su naturaleza están unidos a ella, de modo que no se pueden separar sin perder su esencia»³², , serían fundamentales implícitos todas aquellas que logren «el respeto y la valoración de todo ser humano como ser individual y social con

sus características y condiciones particulares»³³. Esto significa que son iusfundamentales aquellos derechos y garantías que son inherentes al valor de tener humanidad. Situándonos en el derecho a transitar, considerando que este es inherente a aquellas «condiciones mínimas para una vida digna»³⁴, entonces debe ser interpretado como aquella facultad de trasladarse con cualquier vehículo, cumpliendo determinadas regulaciones derivadas del orden público, que el individuo desee, consecuencia de ser esta una garantía que permite la efectividad del libre tránsito al habilitar la realización de ser humano tomando en cuenta una condición particular, yacida en su herramienta locomotora.

En efecto, si el legislador pudiese libremente prohibir el uso de motores en la República Dominicana, muchas personas se verían privadas de su medio de transporte, uno que no pueden reemplazar a causa de sus recursos, y sin el cual no podrían realizar actividades vitales para su día a día, ejemplado en el laborar o dirigirse a un recinto educativo ubicado a larga distancia de sus hogares. Aquello mermaría la capacidad de sectores sociales de realizarse progresivamente, lo que provocaría que tengan una existencia indigna, ya que aquel incapaz de trabajar no puede obtener los peculios para construir su plan de vida, porque gran parte de las necesidades y aspiraciones a cubrir para llegar a la prosperidad personal se construyen mediante dinero, la moneda que compra materias primas, como los alimentos y vivienda, indispensables no solo para la felicidad, sino para la supervivencia de todo hombre o mujer. Ciertamente, la privación del trabajo, debido a su automóvil íntimo, limita la consecución del conspicuo requisito para vivir dignamente, el bienestar propio, haciendo ineficaz la prerrogativa de circulación por no cumplir su fin.

30 Artículo 74.1 de la Constitución dominicana.

31 Artículo 38 de la Constitución dominicana.

32 Real Academia Española: Diccionario de la lengua española, 23.ª ed., [versión en línea]. <https://dle.rae.es/inherente> [23 de marzo del 2023].

33 Tribunal Constitucional de la República Dominicana, Sentencia No. TC/0059/13 de fecha 15 de abril de 2013.

34 Tribunal Constitucional de la República Dominicana, Sentencia No. TC/0081/14 de fecha 12 de mayo de 2014.

En símil, una persona humana con un único medio de transporte viable para llegar a un recinto educativo, en razón de su localidad y condición económica, (sea un carro, guagua, motocicleta, entre otros), se vería privado de la educación, una íntima y sempiterna aspiración de la humanidad cuya consecución permite su realización, pero significa también una herramienta que, ausente, desembocaría en la pérdida del bienestar personal de miles de hombres y mujeres al no labrar donde deseen, consecuencia de la nula preparación académica. Ilustra este análisis una realidad, no es dable dejar al arbitrio del legislador la posibilidad de privar a los ciudadanos de un modo de ejercer la prerrogativa fundamental de circular, los vehículos de motor, por cuanto estos son herramientas indispensables para la plenitud del individuo, el prerequisite garante de la dignidad, y si el fin del Estado es protegerla y el derecho al libre tránsito implica una circulación para el desarrollo individual, la libertad de locomoción con el vehículo legalmente disponible ha de ser una de sus garantías fundamentales inherentes para ser eficaz. Lo anterior nos lleva forzosamente a la conclusión de que toda posible garantía, implícita de la libertad de circulación, que construya el camino para el desarrollo de la personalidad mediante la locomoción, es obligatoriamente una garantía tácita protegida por la aludida prerrogativa constitucional, fruto de garantizar su eficacia, ya que «el derecho a la libertad de tránsito es una prerrogativa consagrada en países democráticos donde respetan las libertades fundamentales del ser humano, con el objetivo de que este pueda alcanzar su plena eficacia y desarrollo personal»³⁵.

Podríamos afirmar que, así como un medio quedaría estéril si sus consecuencias no llegan satisfactoriamente al fin, por cuanto encuentran su propósito en concretizar aquel, también el derecho a transitar cuajaría desértico si no existieran garantías que la fusionasen materialmente con la dignidad del hombre, su agua de vida. En búsqueda entonces de llenarse de un manantial de

condiciones indispensables para la subsistencia digna del ser humano, la libertad de circulación debe dejar correr en su raudal fundamental el uso de cualquier automóvil a lícita disposición del individuo para su ejercicio porque permite la dignificación, fin intrínseco del autónomo circular. Aquello implicaría, debido a ser una garantía implícita del libre tránsito, una obligación negativa por parte del Estado de interferir con la circulación de un vehículo de motor, lícitamente adquirido por un particular y cumplimiento las razonables regulaciones legales, debido a que la autónoma locomoción es un derecho-autonomía.

4. La libertad de ejercer el vehículo de motor legalmente disponible sin limitación temporal.

Finalmente, la garantía de ejercer el libre tránsito con el vehículo motorizado legalmente disponible ¿implica la capacidad de trasladarse libremente por el país, usando el medio de motor a nuestra disposición, sin limitación temporal? En primer lugar, debido a la interpretación extensiva de los derechos fundamentales desarrollada anteriormente, que nos manda la constitución, esa facultad de circulación autónoma en el territorio nacional no debe interpretarse de forma restrictiva, limitando el derecho de circular con libertad espacial, es decir, de transitar donde se desee, sino también a una libertad de locomoción estacional, o sea, cuando se aspire. Ciertamente, si existiese un veto de tráfico durante la mañana muchos alumnos no lograrían, igual que si fuese en cualquier hora de la tarde o noche, asistir a clases, causando que gran mayoría de estudiantes escolares o universitarios no pudieran cultivarse, trayéndonos a la forzada conclusión de que, una prohibición temporal impida la realización de las personas en aras de concretar su dignidad a través de la felicidad personal, la cual es conseguida del logro de realizar sus estudios o mediante las oportunidades de prosperidad que abren.

El Tribunal Constitucional dominicano ha dicho que «toda persona, que no tenga impedimento

35 Julio Cano. «Comentario al artículo 46». En Acosta de los Santos, Hermógenes(coord.). *La constitución de la República Dominicana comentada por los jueces y juezas del Poder Judicial*, edición virtual, tomo I (Santo Domingo: Escuela Nacional de la Judicatura, 2023), p. 433.

legal alguno, le asiste el derecho de transitar o movilizarse, sin ningún entorpecimiento, por las vías y espacios públicos o privados de uso público que empalmen con su propiedad»³⁶. Consecuentemente, a todo hombre y mujer posee la prerrogativa de trasladarse sin veto temporal, ya que este se constituye en la mayor traba del libre tránsito. Naturalmente, si el gobierno prohíbe el tráfico por reglado tiempo, los individuos no podrán, valga la redundancia, circular a lo largo del territorio nacional por el temor de la coerción del aparato estatal. En otros términos, como una limitación estacional, en razón de impedir su ejercicio durante determinadas horas, obstaculiza la efectividad de la libertad de circulación, el cual se concretará sin obstáculo según la jurisprudencia, entonces, debe forzosamente consagrarse la independiente locomoción temporal en aras de esa eficacia.

Teniendo en cuenta que la capacidad de ejercer la prerrogativa de locomoción empleando vehículos de motor es una garantía inherente a aquella por concretizar su fin, siendo la consecución de logros y solvencias personales del ser humano, tiene entonces que irradiar de la misma autonomía temporal. La prueba radica en que «si la libertad de tránsito constituye una de las libertades fundamentales y una condición que resulta indispensable para el desarrollo de las personas»³⁷, y se constitucionaliza la garantía de ejercerla a través de un medio motorizado legalmente adquirido para lograr el bienestar del individuo, garantizando su eficacia mediante la cosecha y subsanación de aspiraciones y necesidades humanas, una limitación estacional la forjaría infructífera, lo que a su vez esteriliza sus propósitos en general, suponiendo un obstáculo que constitucionalmente no debe existir. Aquello se justifica en algo sumamente sencillo, la circulación en dignificación de todo hombre y mujer que busca garantizar el transitar independiente, y que se consigue efectivamente

haciendo uso de un automóvil en razón de las largas distancias que nadie puede humanamente recorrer para suplir dificultades, se vería fracasado durante ese margen de tiempo vedado porque las personas no podrían conducir y transportarse óptimamente a distantes lugares, no pudiendo resolver sus penurias y viéndose así privadas del derecho a transitar en búsqueda de su progreso personal.

En consecuencia, en aras de garantizar la autónoma locomoción eficaz y no obstaculizada, debe garantizarse el mismo arbitrio temporal de circular con automóviles debido a su necesidad para el logro de los fines de esta libertad constitucional. Si uno de los designios constitucionales del Estado es «la obtención de los medios que le permitan perfeccionarse de forma igualitaria, equitativa y progresiva»³⁸, entraría en una antítesis de su función, contrariando la constitución, si estableciera cualquier tipo de veto arbitrario al uso de vehículos locomotores. La razón radica en que miles de personas se verían privadas, durante el periodo de tiempo vedado, de realizar actividades económicas y personales por la falta de su medio locomotor, impidiéndoles la recaudación monetaria que permite su perfeccionamiento. En efecto, si los vehículos motores, como establecimos al principio de este artículo, son maneras de ejercer que maximizan el autónomo transitar del individuo, un derecho fundamental pilar para su desarrollo progresivo, su prohibición estatal le arrebataría ese medio que lo perfecciona mediante la optimización del libre tránsito, el cual ejerce para dignificarse.

IV. Límites a la garantía de circular con el vehículo de motor legalmente disponible

1. El ejercicio de otros derechos fundamentales

¿Podría el legislador regular la manera en la cual ejercemos esta garantía? La Constitución establece que la prerrogativa de locomoción se

36 Tribunal Constitucional de la República Dominicana, Sentencia No. TC/0126/19 de fecha 19 de mayo de 2019.

37 Tribunal Constitucional de la República Dominicana, Sentencia No. TC/0126/15 de fecha 10 de junio de 2015.

38 Artículo 8 de la Constitución dominicana.

ejerce «conforme a las disposiciones legales»³⁹ y la ley que «es función esencial del Estado dominicano la protección efectiva de los derechos fundamentales de quienes habitan en nuestro territorio»⁴⁰. Aquello significa que el gobierno puede limitar el haz de facultades protegidas por la facultad de circulación cuando entra en conflicto con otras de la misma jerarquía, ¿Por qué condicionar el haz de garantías de este arbitrio constitucional? Permitir que la libertad de tránsito impida el ejercicio efectivo de las demás libertades fundamentales provocaría la ineficacia de estas, lo que quebrantaría la dignidad humana de las personas en razón de que sus derechos constitucionales, los cuales son los ladrillos constructores de una vida dignificada por cuanto se realiza a través de ellos y sus garantías, se verían pisoteados e instrumentalizados, en detrimento de su realización como seres humanos autónomos, para la supremacía del libre circular.

Si la función esencial del Estado es la protección de todos los derechos fundamentales en beneficio de la dignidad humana, debe legislar y delimitar el libre tránsito de modo que todo hombre y mujer pueda ejercerlo efectivamente sin pisotear las libertades de los demás; contrariamente, estaría dándole una existencia supradigna a un individuo mediante la imposición de vidas indignas al resto de la población, cumpliendo su responsabilidad irresponsablemente. El absolutismo de las prerrogativas constitucionales traería, paradójicamente, su ineficacia, debido a la colisión de sus diferentes facultades. El clásico conflicto entre el autónomo expresar y el derecho a la intimidad lo ejemplifica. Este derecho «limita la libre expresión cuando se divulgan hechos que pertenecen a la esfera privada. Ahora bien, en el caso de figuras públicas, conforme ha

considerado el Tribunal Constitucional español, el interés público puede justificar que queden fuera de la esfera íntima aspectos de la vida privada que tienen trascendencia pública (STC 171/1990)»⁴¹.

Ejercer todopoderosamente la libertad de expresión, exhibiendo informaciones que ponen en peligro la intimidad de un ser humano, haría que nadie «tenga un respeto y no injerencia en su vida privada y familiar»⁴², lo que impediría su sano desarrollo personal y, por ende, el aborto de su dignidad. La supremacía del derecho a la privacidad a tal grado que impida revelar el rostro de un individuo que cometió un ilícito penal que altera el orden social, «impide que una persona pueda recibir y difundir información de todo tipo, de carácter público»⁴³, impidiendo la construcción de una opinión que los dignifique. Conociendo esto, el constituyente del 2010 establece que «sólo por ley, en los casos permitidos por esta Constitución, podrá regularse el ejercicio de los derechos y garantías fundamentales, y que, en caso de conflicto entre derechos fundamentales, procurarán armonizar los bienes e intereses protegidos por esta Constitución»⁴⁴. Por tanto, no existen las libertades y garantías absolutas, su empleo debe adecuarse armoniosamente con los ingredientes sine qua non de la Carta Magna nacional, como la eficacia de las prerrogativas constitucionales.

Valorar el uso de un medio locomotor legalmente disponible como una garantía implícita de la libertad de circulación nos lleva necesariamente a la conclusión que el legislador puede, por cuanto la habilitación legal que le brinda la constitución para regular este derecho, y debe, debido a que si el Estado no lo regulase estaría yendo contra su misión esencial de protección de los derechos

39 Artículo 46 de la Constitución dominicana.

40 Ver el 6º considerando de la Ley 137-11, Orgánica del Tribunal Constitucional dominicano y de los procedimientos constitucionales, del 15 de junio del 2011.

41 Eduardo Jorge Prats. *Derecho Constitucional*, Vol. II (Santo Domingo: Ius Novum, 2012), p. 201.

42 Artículo 44 de la Constitución dominicana.

43 Artículo 49 de la Constitución dominicana.

44 Artículo 74.2 de la Constitución dominicana.

fundamentales, limitarlos con el fin de precaver el despotismo del libre tránsito. El Pacto de San José, en símil con lo planteado, dice que «el ejercicio de los derechos anteriores no puede ser restringido, sino en virtud de una ley, en la medida de lo indispensable, para prevenir infracciones penales o proteger la seguridad nacional, la seguridad o el orden públicos, la moral o la salud públicas o los derechos y libertades de los demás»⁴⁵. El manejo de un vehículo de motor sin la debida habilidad para conducir pone en peligro la paz pública porque perjudica la estabilidad vial por la ignorancia del conductor torpe, el cual producto de su incompetencia producirá un accidente, por ende, el gobierno tiene que reglar los requisitos para su uso.

2. La intervención regulatoria del Estado

Ahora bien, el hecho de que exista la garantía de circular en el vehículo de motor legalmente adquirido, ¿implica que esos vehículos son omnipotentes a una intervención estatal que bajo ningún concepto puede vetar su circulación en determinados supuestos? No, lo que significa es que, en principio, todo individuo tiene la garantía de transitar con el automóvil que lícitamente posee, hasta que dicho medio de transporte se convierta en un riesgo efectivo al orden público. El Estado, para el mantenimiento de la seguridad...

...puede utilizar con toda lógica fórmulas jurídicas con una operatividad preventiva y de control, como son las autorizaciones, las prohibiciones e inspecciones. En efecto, en una concepción clásica de policía que se le reconoce a la Administración, esta tiene la facultad de intervenir con carácter limitativo en la actividad de los particulares. Con estas fórmulas se pretende evitar y rechazar los peligros que pudieran alterar el orden público. Sin embargo, la actividad de la administración en materia de seguridad es hoy busca, más que orden público, la regulación y gestión de riesgos producto de la actividad humana⁴⁶.

Situémonos en un clima de ausencia de orden público derivado de la no prevención de riesgos, ¿Podrían bajo esas condiciones gozarse de los derechos fundamentales? En absoluto, nadie gozaría plenamente de integridad física si cualquier persona pudiese circular con un coche de motor inestable, pues sería una bomba móvil que pondría en peligro la seguridad de la ciudadanía. En símil, si cualquiera libremente adquiriese un helicóptero y lo pilotea donde desee, esto causaría daños a las infraestructuras vecinas, lesionando el hogar de varias familias. Finalmente, si haciendo uso de su prerrogativa de propiedad un individuo construyese una fábrica en una zona residencial que generara gas metano, las personas se verían expuestas a un vaivén que actuaría en perjuicio de su derecho a la salud. En ese tenor, para que puedan ejercerse efectivamente las prerrogativas constitucionales, debe la Administración Pública tomar medidas que impidan su ejercicio en determinados supuestos, para que se evadan o minimicen riesgos que afectarían la integridad de la ciudadanía.

En el caso de los automóviles, ciertamente la Administración Pública debe vetar y prohibir la circulación de ciertos tipos de medios de transporte en aras de proteger el interés general tomando en cuenta sus características, año de fabricación, etcétera. En efecto, un modelo automovilístico cuyo diseño tenga un desperfecto en el freno debe ser vetado por el Estado y, quien lo posea tiene que desistir de su uso una vez prohibido, para así poder salvaguardar su integridad física y la de los demás. Igualmente, aquel que haya adquirido lícitamente una marca de vehículo hace 30 años, que en la actualidad sufrió un veto por parte de las autoridades administrativas justificándose en motivos de seguridad por su antigüedad, le corresponde abstenerse de usarlo. Ahora bien, el hecho que puedan restringir el uso de determinados vehículos no significa que dicha facultad le sea de libre uso, poseen límites marcados.

45 Artículo 22.3 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos.

46 José Esteve Pardo. Lecciones de Derecho administrativo, 10a ed. (Barcelona: Marcial Pons, 2021), 360.

3. Delimitación a los límites de la garantía de circular con un vehículo locomotor lícitamente adquirido

En primer lugar, respecto al rol de policía administrativa que funge el Estado, este no puede ejercerlo, prohibiendo la circulación de vehículos de motor, por cualquier motivo, sino con la finalidad de prevención de determinados riesgos, efectivamente definidos y delimitados mediante expertos y técnicos en la materia. Las decisiones que adoptamos sobre los riesgos, también por supuesto las que se adoptan por las normas jurídicas y las autoridades públicas, no son decisiones que imponen la exclusión de todo riesgo, ni decisiones entre riesgo y no riesgo. Son decisiones que, ineludiblemente, se plantean como opciones entre riesgos. Se opta por un riesgo por otro o por un determinado nivel de riesgo⁴⁷.

¿Cómo determinamos entre un riesgo u otro? Mediante una «fase de conocimiento y valoración en la que predominan las valoraciones técnicas y científicas y en una gestión del riesgo permitido, es decir, se trata de ejercer un control sobre el riesgo»⁴⁸. Esto implica que el riesgo no lo determinan las corrientes partidarias que abogan en su campaña por la prohibición de tal o cual actividad porque consideran afecta a la colectividad, sino un grupo de expertos que, amparados por investigaciones e informes objetivos de carácter técnico, auxilian a la Administración, quien la decisión objetiva de adoptar un riesgo mediante una orden o autorización, con el fin de evadir otro de mayor gravedad.

En ese tenor, supongamos que una marca de vehículos XCF iniciase efectiva y legítimamente su comercialización en la República Dominicana, vendiendo miles a cientos de familias, y que pasados los 5 años se descubriese la existencia de un gas cancerígeno en el país que está matando a gran cantidad de dominicanos, cuya aparición

coincide con la circulación de los automóviles XCF. La Administración no debería, con base en un perjuicio y suposición, usar su facultad de policía y vetar su tráfico. En primer lugar, tiene que proceder a un estudio y valoración técnico-científica del problema, determinando mediante científicos la causa cierta del gas cancerígeno. Aquello debido a que la decisión que tome para prevenir el riesgo del auge del cáncer en el territorio supone adoptar el riesgo de perjudicar todo el mercado económico automovilístico por lo que, ha de decidir con el fundamento científico de que la prohibición de dicha clase de medios de transporte es beneficiosa para la salud general, caso contrario, no estaría solucionando una crisis, crearía otra igual de perjudicial. Es importante señalar, no es que no los puede restringir, debe restringirlos una vez tenga la certeza que son el peligro real y efectivo, la fuente del nuevo gas fatal, constatándolo una vez realicen los informes pertinentes.

Continuando el hipotético, supongamos dos escenarios posibles: 1) Que las investigaciones científicas arrojen que el gas cancerígeno proviene directamente de las emisiones de esta nueva clase de automóviles; y 2) que los informes científicos descubran que la causa del gas cancerígeno es una combinación de gases de diversas industrias, entre ellas el de XCF, que, combinadas todas juntas, producen el resultado mortal. En ambos casos, deberán ponderar los riesgos existentes, debiendo concluir por aquel que produzca el menor daño ambiental, social, salubre y económico posible. En ese sentido, si bien elegir el riesgo que supone el veto del vehículo de motor XCF parece ser el menos nocivo en el primer escenario, pues evidentemente la salud de la población se encuentra por encima de la estabilidad económica en este caso, en la segunda casuística la respuesta no aparece tan sencilla. En efecto, la Administración puede optar por vetar otra empresa, restringir su funcionamiento

47 José Esteve Pardo. *Lecciones de Derecho administrativo*, 10a ed (Barcelona: Marcial Pons, 2021), 363.

48 *Lecciones de Derecho administrativo*, 364.

a determinados periodos, etcétera. Lo importante a destacar es que el Estado no podría decidir arbitrariamente solo porque la circulación de esos medios locomotores represente un riesgo, sino que debe resolver con base en que científicamente el tránsito de la marca XCF es el más dañino.

Situémonos en el primer escenario, y la Administración Pública opta por el riesgo que implica la prohibición de circulación de los vehículos XCF. No se trata ahora de desentenderse del problema financiero y económico que supone para miles de dominicanos, deben ocuparse de la crisis y tomar las medidas de lugar para reducir al mínimo el daño provocado por su decisión, ¿Cómo gestionar efectivamente el riesgo? Hay muchas vertientes que ocupar, pero con relación al tema que estamos desarrollando, debe concentrarse en el principal perjudicado, el dominicano común que tuvo la desdicha de adquirir el vehículo XCF, un medio de transporte que funge como una garantía para desarrollar plenamente una locomoción en busca de su desarrollo. ¿De qué manera tramitarlo? Partiendo del principio general de la dignidad humana.

En efecto, si es función esencial del Estado, conforme al constituyente,

...la protección efectiva de los derechos de la persona, el respeto de su dignidad y la obtención de los medios que le permitan perfeccionarse de forma igualitaria, equitativa y progresiva, dentro de un marco de libertad individual y justicia social, compatibles con el orden público, el bienestar general y los derechos de todos y todas»⁴⁹.

Entonces, la Administración «debe procurar el mantenimiento de dichos medios de tal forma que se garantice el respeto a las libertades políticas, del espíritu y de la realización de los postulados de ecuanimidad social»⁵⁰. El veto de una determinada

marca de vehículos por motivos de seguridad por parte de la Administración no debe significar la privación a un sector ciudadano de aquellos mecanismos que permiten la realización plena de sus derechos fundamentales y, en consecuencia, su dignidad. Aquello debido a que

...el concepto de dignidad de la constitución es uno en el que dicha dignidad no solo aparece en su perspectiva exclusivamente formal de prohibición de instrumentalización del hombre, o sea, de poner al hombre al servicio del Estado, sino también en su vertiente material y social, que presupone que la dignidad queda comprometida en aquel ordenamiento que obliga o permite que el hombre tenga que subsistir en condiciones infrahumanas, en una situación de desamparo, exclusión, marginación y opresión social que lo degradan a la condición de objeto⁵¹.

La gestión del riesgo derivado de las implicaciones de restringir el uso de automóviles XFC realizado de tal modo que desampare a las personas de recursos que permiten la realización plena de su libre tránsito, implica una violación a la dignidad humana en sus dos vertientes y, por ende, una contradicción a esa función esencial del Estado de protegerla. En efecto, bien explicamos previamente que, un transporte constituye un medio que permite que el derecho de circulación favorezca el desarrollo del plan de vida del individuo y, en consecuencia, la construcción de su dignidad, por lo cual, privarlo de dicha herramienta en aras de satisfacer la seguridad general sería instrumentalizarlo para la consecución de un fin estatal, pues se está sacrificando esa locomoción del hombre en pro de su progreso para servicios estatales. Igualmente, un dominicano de clase media baja cuyo solo recurso para subsistir dignamente sea su automóvil XFC se vería obligado, fruto de la decisión de la Administración,

49 Artículo 8 de la Constitución dominicana.

50 Eduardo Jorge Prats. *Derecho Constitucional*, Vol. I (Santo Domingo: Ius Novum, 2013), 596.

51 Eduardo Jorge Prats. *Derecho Constitucional*, Vol. I (Santo Domingo: Ius Novum, 2013), 597.

a vivir una situación de exclusión y marginalidad resultado de la pérdida del único mecanismo que permitía ingresos a su hogar, consecuentemente, estaría violando su dignidad al obligarlo a sobrevivir, producto de su accionar, en condiciones que degradan su condición como persona.

¿Qué implica entonces una gestión de riesgos que parta del principio de la dignidad humana? Significa una donde la restricción del uso del vehículo de motor específico que tenga un individuo no implique el deterioro de una autónoma circulación en pro de su desarrollo efectivo. No envuelve a que necesariamente la Administración deba de comprarle un automóvil a cada dominicano que ya no podrá usar un XFC fruto de su decisión. La obligación del Estado radica en analizar la manera en la cual esa herramienta locomotora fungía como un medio en la realización del libre tránsito y dignidad de los individuos afectados por la prohibición, reemplazándola por otro mecanismo que permita igualmente su perfeccionamiento progresivo.

Todo esto puede resumirse en que toda restricción y regulación de la garantía de circular con el vehículo de motor legalmente adquirido debe realizarse de forma proporcional «a la gravedad y la inminencia del riesgo que se considera. Se trata por tanto de ponderar el alcance de la precaución sujetándolo a la racionalidad»⁵².

El Pacto San José dice que toda normalización a la prerrogativa de transitar debe hacerse en la medida de lo indispensable. Aquello significa que, para garantizar los bienes constitucionales referidos anteriormente, deben agotarse todas las medidas posibles. En otras palabras, que la restricción a la circulación tenga un carácter de última ratio, siendo la opción extrema, y buscar vías más idóneas que permitan el máximo arbitrio

posible al ejercicio de locomoción. Si bien es cierto que el artículo ut supra citado únicamente habla de la limitación razonable de los derechos de tránsito citados y no de sus garantías, la Convención Americana sobre Derechos Humanos especifica claramente que ninguna disposición en ella se interpreta de modo que «se limite el goce y ejercicio de cualquier derecho o libertad que pueda estar reconocido de acuerdo con las leyes de cualquiera de los Estados Parte»⁵³. En consecuencia, la razonabilidad en su regulación se extiende a todos los derechos y garantías, fundamentales o no, debido a su consagración como principio en la constitución dominicana.

En efecto, la regulación de todos los derechos y garantías fundamentales debe ser respetando su contenido esencial y el principio de razonabilidad⁵⁴. Este último implica un deber de «que las normas jurídicas que limiten ámbitos de libertad en un Estado Democrático de Derecho queden sometidas a un orden racional como fundamento axiológico para su validez»⁵⁵, lo que requiere «una proporción en el medio elegido para promover un fin válido y que no haya una alternativa menos restrictiva para el derecho que se limita»⁵⁶. Ciertamente, resultaría inútil consagrar un catálogo de libertades constitucionales, los cuales son indiscutibles esferas de soberanía por cuanto consagran autonomías de acción del individuo para la consecución de la dignidad humana, si luego el legislador pudiese limitarlos a su capricho, de tal modo que los vuelva inoperantes para conseguir tales fines, en razón de que su libre arbitrio impediría la eficacia de los medios para el pleno desarrollo humano, haciendo risible su existencia.

En ese sentido, el principio de razonabilidad es una garantía frente a los poderes públicos que permite a los derechos fundamentales cumplir su fin de

52 José Esteve Pardo. *Lecciones de Derecho administrativo*, 10a ed (Barcelona: Marcial Pons, 2021), 381.

53 Artículo 29 inciso b de la Convención Americana sobre Derechos Humanos.

54 Artículo 74.2 de la Constitución dominicana.

55 Tribunal Constitucional de la República Dominicana, Sentencia No. TC/0099/12 de fecha 21 de diciembre de 2012.

56 Tribunal Constitucional de la República Dominicana, Sentencia No. TC/0044/12 de fecha 21 de septiembre de 2012.

garantizar el desarrollo de los seres humanos, ya que los protege contra las limitaciones arbitrarias legislativas y administrativas al obligar a optar por mecanismos constitucionales, y entre aquellos a los menos restrictivos, al tiempo que moldea tales regulaciones, las cuales solo se activan para propósitos jurídicamente legítimos para la protección de la dignidad humana, el fin más constitucional. Las razones del legislador, en base en la razonabilidad:

...han de ser coherentes con los fines a los que la norma legal ha de orientarse, es decir, susceptibles de explicar satisfactoriamente la adecuación a esos fines de los medios y las técnicas puestas en juego, su potencial aptitud, por lo tanto, para servir a los fines perseguidos, así como su capacidad para alcanzarlos sin imponer sacrificios innecesarios»⁵⁷.

Siendo la racionalidad en las leyes una obligación para su validez, cuyo incumplimiento la llevaría a un vicio de constitucionalidad que se puede atacar causando su expulsión del sistema jurídico dominicano, debe necesariamente poder ser exigida por el ser humano para ser efectiva, porque ese requisito se consagra para prevenir que la irracionalidad lacere innecesariamente sus intereses, en consecuencia, es el principal sujeto de la razonabilidad.

En otras palabras, si consideramos que ser reglado por leyes irracionales sometería al individuo a limitaciones que impedirían su realización dignificada, obstaculizando su capacidad de vivir una vida digna porque limitaría la eficacia de los medios, sus prerrogativas constitucionales congénitas a dicho fin, podríamos afirmar que existe una garantía a ser sujeto a disposiciones jurídicas razonables o que limiten su arbitrio constitucional en la medida de lo indispensable, en razón de que protegería el derecho a una dignidad humana, y todos los derechos fundamentales inherentes a esta, de una expiación sobrada.

Sencillamente,

...el único poder que la constitución acepta como legítimo, en su concreto ejercicio, es, pues, el que se presenta como resultado de una voluntad racional, es decir, de una voluntad racionalmente justificada y, por tanto, susceptible de ser entendida y compartida por los ciudadanos, contribuyendo a renovar el consenso sobre el que descansa la convivencia pacífica del conjunto social»⁵⁸.

Consecuentemente, toda legislación que establezca prohibiciones arbitrarias viola la facultad de cada persona a un albedrío razonablemente regulado, cayendo en la inconstitucionalidad.

Entendiendo el uso de un medio de transporte legalmente adquirido como una garantía del libre tránsito, su regulación o restricción legal debe necesariamente estar amparada igualmente por el principio de razonabilidad. Justificándose esto en el supuesto que, fuese infecundo consagrar una garantía de usar el vehículo locomotor lícitamente poseído para que el individuo ejerza su libertad de circulación en búsqueda de su desarrollo humano, si luego una legislación u acto administrativo impidiese ejercerla arbitrariamente a una persona común. Sencillamente sería como si nunca se hubiese consagrado, haciendo de su facultad de locomoción un absurdo, debido a que no permite el logro de su dignidad. Reluce, consecuencia de este argumento, la siguiente pregunta, ¿cómo se construye la racionalidad en una disposición jurídica?

La jurisprudencia dominicana ha establecido en varias sentencias como puede probarse la razonabilidad en una legislación, estableciendo que:

...se necesita que el fin buscado por la medida sea justo y útil a la comunidad, los medios empleados conformes con la constitución en cumplimiento de los requisitos formales para

57 Fernández, Tomas-Ramón. *Discrecionalidad, arbitrariedad y control judicial* (Lima: Palestra, 2006), 308.

58 *Discrecionalidad, arbitrariedad y control judicial*, 160.

su elaboración y que la relación se presente de modo que el medio sea propicio y oportuno para cumplir el fin⁵⁹.

Atentaría, según el Tribunal Constitucional dominicano, contra la garantía del uso de un transporte locomotor por irrazonable un reglamento que exija para el carné de conducción ser nacional, porque esa vía es contraria a la Magna Carta por discriminatoria. Igual se daría el caso si se exigiese ser ingeniero, por cuanto esa disposición es desproporcionada y no idónea con el fin perseguido, la seguridad vial, siendo aquel logrado con la simple comprobación de que el conductor tiene las habilidades necesarias para manejo del vehículo por el cual optará la licencia. Finalmente, exigirles a los vehículos un accesorio extra para poder circular en las calles y justificarlo en que es necesario para satisfacer las necesidades presidenciales, es igualmente irracional por ser un fin inconstitucional.

En síntesis, el principio de razonabilidad garantiza la eficacia en favor de la dignidad humana de todos los derechos fundamentales al protegerlos de arbitrariedades legislativas y administrativas. Respecto al libre tránsito, el legislador o la Administración mermarían su naturaleza si pudiese libremente establecer, por ejemplo, la prohibición de circulación de una persona en un vehículo de motor, ya que impediría que este derecho cumpla su función esencial de abrigar las condiciones mínimas para una vida digna, por cuanto limita a ciertos individuos de oportunidades de realizarse progresivamente en el plano laboral y personal al privarlos del uso óptimo de su transporte necesario. En consecuencia, debe la garantía de poseer el medio locomotor legalmente disponible estar ensalzada del mismo fundamento razonable para que pueda garantizar la efectividad de la autónoma locomoción. Podría decirse que, fruto del principio de razonabilidad y el pro homine, así como todo individuo es inocente hasta que se demuestre lo contrario, también todo ser humano tiene la facultad de usar, racionalmente, el

automóvil en la forma que le apetezca, hasta tanto el Tribunal Constitucional o decisión legislativa racional pruebe lo inverso.

V. Conclusión

Conforme a lo planteado, el uso del vehículo de motor legalmente disponible apunta a ser una garantía inherente al libre tránsito en razón de alcanzar su vigor, la cual se manifiesta en la locomoción de hombres y mujeres en búsqueda de su realización individual. Ciertamente, si la libertad de circulación implica una circular para suplir necesidades y aspiraciones personales, no podría ser eficaz si se restringen los medios que permiten ese tránsito en virtud de la consecución de una meta personal. Aquello debido a que esta libertad ya no serviría para permitir el desarrollo humano, desconectándolo de su inherencia con la dignidad humana, quitándole todo resquicio de sentido y eficacia.

Este razonamiento lleva a dos necesarias consecuencias: el arbitrio de poseer el medio locomotor lícitamente adquirido sin restricción temporal y material irrazonable a su ejercicio. La primera implicación responde sencillamente a una interpretación extensiva de los derechos y garantías fundamentales que nos manda a ser la constitución, basándose en ella, la palabra libremente no puede limitarse a una libertad de transitar donde se desee, sino cuando se quiera. En consecuencia, como el uso de un automóvil legalmente disponible es una garantía fundamental inherente al libre tránsito, se extiende el mismo argumento. Por otro lado, el principio de razonabilidad, que irradia de igual forma la regulación de derechos y garantías fundamentales y a toda norma que limite la autonomía del individuo, ordena normalizar de tal modo que se lesione el albedrío humano en la medida de lo indispensable.

La lógica empleada para considerar el uso de los vehículos de motor legalmente disponibles como garantías inherentes al libre tránsito, en razón de

59 Tribunal Constitucional de la República Dominicana, Sentencia No. TC/0066/18 de fecha 23 de marzo de 2018.

permitir su plena eficacia, lleva a varias ideas que deben ser tratadas en una futura investigación. Por ejemplo, si las herramientas locomotoras poseídas son tan indispensables para garantizar la libertad de circulación, ¿no deberían ser, independientemente de su tenencia, una garantía inherente a ella? Igual modo, si las garantías implican exigencias al Estado para afianzar los derechos fundamentales, ¿implica que tienen el deber de poner a disposición del individuo medios de transporte para resguardar su facultad fundamental de transitar? Estas cuestiones nos llevan a una conclusión, la autónoma locomoción debe ser repensada en esta época de primacía de la dignidad para descubrir sus nuevas dimensiones.

Referencias

- Eduardo Jorge Prats. *Derecho Constitucional*, Volumen II. Santo Domingo, República Dominicana: Ius Novum, 2012.
- Eduardo Jorge Prats. *Derecho Constitucional*, Volumen I. Santo Domingo, República Dominicana: Ius Novum, 2013.
- Convención Americana de Derechos Humanos, ratificada por la República Dominicana el 21 de enero de 1978. Gaceta Oficial núm. 9460, publicada el 11 de febrero del 1978.
- Corte Suprema de Argentina, Fallo núm. 307:430, de fecha 20 de agosto de 1985.
- Carlos Santiago Nino. *Fundamentos de Derecho Constitucional*. Buenos Aires, Argentina: Astrea, Año 1992.
- Constitución política de la República Dominicana, promulgada el 13 de junio de 2015. Gaceta Oficial núm. 10805, publicada el 10 de julio de 2011.
- Corte Constitucional de Colombia, Sentencia núm. T-747/15 de fecha 2 de diciembre del 2015
- John Locke. *Segundo tratado sobre el gobierno civil*. Madrid, España: Alianza Editorial, 1990.
- José Esteve Pardo. *Lecciones de Derecho administrativo*, 10a ed. Barcelona, España: Marcial Pons, 2021.
- Julio Cano. «Comentario al artículo 46», en: *La constitución de la República Dominicana comentada por los jueces y juezas del Poder Judicial*, coordinado por Hermógenes Acosta de los Santos, edición virtual, tomo I. Santo Domingo, República Dominicana: Escuela Nacional de la Judicatura, 2023.
- Leonel Fernández. *El delito de opinión pública*. Santo Domingo, República Dominicana: Funglode, 2011.
- Ley 137-11, Orgánica del Tribunal Constitucional y de los Procedimientos Constitucionales, promulgada el 13 de junio de 2011. Gaceta Oficial núm. 10622, publicada el 15 de junio de 2011.
- Mónica Pinto. «El principio pro homine: criterios de hermenéutica y pautas para la regulación de derechos humanos», en *La aplicación de los tratados sobre derechos humanos por los tribunales locales* de Martín Abregú y Christian Courts (compiladores). Buenos Aires, Argentina: Editorial del Puerto, 1997.
- Montesquieu. *Del espíritu de las leyes*. Madrid, España: Tecnos, 2002.
- Tomás-Ramón Fernández. *De la arbitrariedad del legislador*. Madrid, España: Civitas, 1998.
- Tomás-Ramón Fernández. *Discrecionalidad, arbitrariedad y control judicial*. Lima, Perú: Palestra, 2006.
- Tribunal Constitucional de la República Dominicana, Sentencia núm. TC/0044/12 de fecha 21 de septiembre de 2012.
- _____, Sentencia núm. TC/0099/12 de fecha 21 de diciembre de 2012.
- _____, Sentencia núm. TC/0059/13 de fecha 15 de abril de 2013.

_____, Sentencia núm.
TC/0071/13 de fecha 07 de mayo de 2013.

_____, Sentencia núm.
TC/0081/14 de fecha 12 de mayo de 2014.

_____, Sentencia núm.
TC/0126/15 de fecha 10 de junio de 2015

_____, Sentencia núm.
TC/0066/18 de fecha 23 de marzo de 2018.

_____, Sentencia núm.
TC/0091/18 de fecha 27 de abril de 2018.

_____, Sentencia núm.
TC/0391/18 de fecha 11 de octubre de 2018.

_____, Sentencia núm.
TC/0392/18 de fecha 11 de octubre de 2018.

_____, Sentencia núm.
TC/0126/19 de fecha 29 de mayo de 2019