



Ciencia Latina
Internacional

Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar, Ciudad de México, México.
ISSN 2707-2207 / ISSN 2707-2215 (en línea), septiembre-octubre 2024,
Volumen 8, Número 5.

https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v8i5

PROPUESTA Y ANÁLISIS DE IMPLEMENTACIÓN DE SANCIONES PENALES, PARA LOS RESPONSABLES DE BLOQUEOS DE CARRETERAS EN BOLIVIA

**PROPOSAL AND ANALYSIS OF IMPLEMENTATION OF
CRIMINAL SANCTIONS FOR THOSE RESPONSIBLE FOR ROAD
BLOCKAGES IN BOLIVIA**

Paola Andrea Betancourt Villamil

Escuela de Policía Metropolitana de Bogotá - Colombia

Alexander Triana Trujillo

Escuela de Policía Metropolitana de Bogotá - Colombia

Siomara Alejandra Bohórquez Garzón

Escuela de Policía Metropolitana de Bogotá- Colombia

Propuesta Y Análisis De Implementación De Sanciones Penales, Para Los Responsables De Bloqueos De Carreteras En Bolivia

Mauricio Víctor Fernández Ovando¹

mauriciofrz.ac26@gmail.com

<https://orcid.org/0009-0002-3889-6554>

Universidad Técnica de Oruro

Oruro - Bolivia

Jhonsamiel Chocata Gomez

chocatagomezjhonsamiel@gmail.com

<https://orcid.org/0009-0008-5499-5521>

Universidad Técnica de Oruro

Oruro - Bolivia

Paola Estela Apaza Marce

Paola.apaza00@gmail.com

<https://orcid.org/0009-0005-5539-3635>

Universidad Técnica de Oruro

Oruro - Bolivia

Oscar Carlos Siles Garcia

oscarsitosiles.garcia20@gmail.com

<https://orcid.org/0009-0005-5276-2562>

Universidad Técnica de Oruro

Oruro - Bolivia

RESUMEN

El presente artículo de investigación tiene como objetivo principal describir y analizar una propuesta de ley que modifique el Código Penal de Bolivia para sancionar a los responsables de bloquear carreteras. Para ello, se empleó realizó una revisión exhaustiva de diversos bloqueos que han tenido lugar en Bolivia. Además, se realizó una encuesta digital pública para recoger la opinión de la población sobre esta problemática. El análisis se desarrolló a partir del método deductivo, partiendo de principios generales sobre la normativa penal y los derechos colectivos, para luego examinar casos concretos de bloqueos y sus implicaciones jurídicas y sociales. De esta manera, se busca ofrecer una comprensión integral del fenómeno y la necesidad de una regulación más estricta en esta materia. En las encuestas nos percatamos que un 82.5 por ciento está de acuerdo con la creación de con un Proyecto de ley que sancione a los responsables de los bloqueos de carreteras. La misma que puede modificar los Artículos 213 y 214 del Código Penal.

Palabras Claves: bloqueos de carreteras, protesta, conflictos, sanciones, Bolivia

¹ Autor Principal

Correspondencia: mauriciofrz.ac26@gmail.com

Proposal And Analysis Of Implementation Of Criminal Sanctions For Those Responsible For Road Blockages In Bolivia

ABSTRACT

The main objective of this research article is to describe and analyze a proposed law that modifies the Penal Code of Bolivia to punish those responsible for blocking roads. To do this, an exhaustive review of various blockades that have taken place in Bolivia was carried out. In addition, a public digital survey was carried out to collect the population's opinion on this problem. The analysis was developed using the deductive method, starting from general principles on criminal regulations and collective rights, and then examining specific cases of blockades and their legal and social implications. In this way, it seeks to offer a comprehensive understanding of the phenomenon and the need for stricter regulation in this matter. In the surveys we realized that 82.5 percent agree with the creation of a Bill that sanctions those responsible for road blockades. The same one that can modify Articles 213 and 214 of the Penal Code.

Keywords: road blocks, protest, conflicts, sanctions, Bolivia

Artículo recibido 10 agosto 2024

Aceptado para publicación: 19 septiembre 2024



INTRODUCCIÓN

Un niño de 8 años de la comunidad de Yunchará, fue trasladado de urgencia en ambulancia al hospital San Juan de Dios de Tarija al presentar peritonitis y riesgo de sepsis. Durante tres horas de viaje vieron que el tramo estaba bloqueado por campesinos de la comunidad que exigían al entonces gobernador, el incremento del bono Prosol de 2.000 a 4.500 bolivianos. Estando varados en un punto de bloqueo, el médico, el chofer y la madre del paciente pidieron a los manifestantes dejarlos pasar explicándoles la emergencia. Los bloqueadores se mostraron escépticos, e hicieron burlas. Después de un largo rato finalmente les permitieron el paso, solo que el médico y la familia tuvieron que retirar las piedras y volver a acomodarlos. El niño falleció en el camino. Este incidente sucedió el 15 de agosto de 2011 y fue denunciado por el director del hospital, Niels Casón. (Sagárnaga, 2020) pese al fallecimiento del niño nadie fue procesado por infanticidio.

Dicho antecedente nos llevó a cuestionar si ¿los bloqueos que surgen en algunos sectores sociales, realmente benefician a la sociedad o solo sirven para resolver sus peticiones particulares? y ¿qué sanciones se les puede dar a los bloqueadores, que afectan a terceros el cumplimiento de sus derechos fundamentales?, como en el presente caso, en que los bloqueadores violen el derecho a la vida de un niño.

Los bloqueos de carreteras en la actualidad se convirtieron en una preocupación recurrente para los bolivianos, puesto que se le considera como: “una estrategia para expresar el descontento, para exigir derechos o ejercer presión en el cumplimiento de políticas públicas”. Los bloqueos, implican el cierre temporal de carreteras, caminos, vías de circulación vehicular, y tienen un significativo impacto en la economía nacional, en la seguridad jurídica, en el acceso a los servicios básicos y la calidad de vida de la población.

El jurista William Bascope en una entrevista brindada al Periódico “El Diario” propuso un anteproyecto de ley a la Asamblea Legislativa, en la que se discuta la posibilidad de criminalizar los bloqueos con hasta 15 años de cárcel mediante una modificación del artículo 213 del Código Penal (Bascopé Laruta, 2024). Del mismo modo podemos enfatizar que hay otros juristas que criminalizan las acciones de quienes lideran o participan en estos bloqueos de carreteras, por considerar que se

niega el derecho al trabajo, derecho a la libertad, derecho a la locomoción y el derecho al libre tránsito de la población en general.

El objetivo de la propuesta planteada en la presente investigación científica va dirigido a equilibrar el derecho a la protesta y a preservar el mantenimiento del orden público, sancionar de forma eficiente a los responsables y resguardar el cumplimiento de los derechos de los ciudadanos. También Analizaremos el marco legal existente, las propuestas de ley presentados a la asamblea legislativa y analizando la legislación comparada de otros países. La presente investigación pretende contribuir al debate público, jurídico y académico sobre la criminalidad de los bloqueos, brindando información crucial para la implementación legislativa y de políticas. Es por estos motivos que proponemos la implementación de sanciones jurídicas en el Código Penal dirigido a los responsables de bloqueos de carreteras en Bolivia.

El problema de la presente investigación radica en la falta de un marco normativo claro y efectivo para abordar los bloqueos de carreteras en Bolivia. A pesar de que la Constitución Política del Estado reconoce el derecho a la protesta, no existe una regulación clara que sancione a los bloqueadores de carreteras, ni mucho menos da solución a problemas legales, sociales y económicos que surgen a la población civil afectada a causa de los manifestantes que bloquean las carreteras.

Es por estas razones y circunstancias que surge la siguiente cuestión: *¿Será que, con la implementación de sanciones jurídicas en el Código Penal Boliviano a los responsables de los bloqueos de carreteras en Bolivia, se evitaran los mismos?*

Marco Teórico

Surgimiento de bloqueos de carreteras en un Estado de derecho

Para comprender que entendemos por bloqueos utilizaremos el concepto de Eduan Díaz Díaz junto a Manuel Marcelo Centeno Rosales, quienes mencionan que:

“Los bloqueos de vías interrumpen el funcionamiento de los servicios básicos, además del servicio de transporte de carga y pasajeros, los cuales se ven impedidos de llegar a sus destinos finales. Se afecta también al turismo externo, con la interrupción de sus cronogramas de actividades para visitar los diferentes destinos turísticos de nuestro país, situación que además ocasiona malestar y riesgos a la integridad física y patrimonial de los turistas, lo cual daña la

imagen del Perú en el extranjero como destino turístico seguro” (Centeno Rosales et al., 2021, pág. 4).

De lo mencionado podemos brindar la siguiente interpretación: Los bloqueos de carreteras hacen referencia a la acción que tiene como propósito obstruir el libre tránsito en vías terrestres de circulación vehicular, como mecanismo de protesta. Siendo que su objetivo es exigir políticas públicas al gobierno, llega a vulnerar los derechos fundamentales de la población, como ser el derecho a la libre circulación y al trabajo, considerando como un acto ilícito.

Los bloqueos de carreteras en Bolivia, nacen en los años 70s, con el fin de incrementar las medidas de presión en las manifestaciones contra los gobiernos dictatoriales de la época. Menciona Humberto Vargas: “Los bloqueos campesinos de carreteras contribuyeron decisivamente a la recuperación de la democracia entre 1979 y 1982” (Vargas et al., pág. 43). Estos bloqueos de carreteras al ser moralmente apoyados por la mayoría de la población, se demostró respaldo por las causas que exigían estos eventos. Ya transcurrido los años utilizando este mecanismo y habiendo derrocado a gobiernos dictatoriales, también se usó para derrocar a gobiernos elegidos democráticamente, como es el caso del expresidente Gonzalo Sánchez de Lozada el año 2003, como también el siguiente presidente Carlos Mesa el año 2005, así también sucedió el año 2019 por la renuncia del expresidente Evo Morales. Siendo que estos expresidentes renunciaron a la presidencia a causa de los bloqueos.

Si bien el plato fuerte de los bloqueos de carreteras es haber derrocado a presidentes, también es un mecanismo que exige demandas consideradas justas por los manifestantes, que generan polémica en la ciudadanía. Puesto que como ya comentamos al efectuar los bloqueos de carreteras vulneran los derechos fundamentales de una gran parte de la población. En la actualidad se siguen siendo frecuentes los bloqueos, en la gran parte de la población se escucha el dicho en forma de sátira: “bloquean hasta para dejar de bloquear”.

Características de los bloqueos en Bolivia

Como vimos los bloqueos de carreteras, son una práctica frecuente dentro de la historia en Bolivia, donde dicho mecanismo de protesta social ha sido una herramienta para la negociación política de las agrupaciones en busca de la reivindicación de derechos. Las características de los bloqueos la son

similares entre sí. Clasificaremos con las siguientes características que tienen los bloqueos de carreteras.

Sectores sociales que convocan a bloquear carreteras

Las convocatorias inician con una marcha pacífica, posteriormente se realiza un cierre de las calles o avenidas al interior de las ciudades y de no ser resueltos sus peticiones, incrementan las medidas de presión con los “bloqueos las carreteras” que unen departamentos y ciudades. Los líderes de las organizaciones indígenas, campesinas, sindicatos, comités cívicos y movimientos sociales son quienes mayormente convocan a las bases a movilizarse.

La duración de los bloqueos en Bolivia

Los bloqueos en Bolivia tienden a ser cortos o prolongados, variando desde una semana hasta varios meses. Por ejemplo, el bloqueo del TIPNIS en 2011 duró aproximadamente 65 días (FIDES, 18), del mismo modo, el bloqueo médico de 2017 se extendió por 47 días (DW, 2018), en ambos casos se reflejó la resistencia de los convocantes y la incapacidad del gobierno para resolver estos conflictos. Algunos bloqueos, como el de exigir la convocatoria a elecciones judiciales, fueron más breves, con una duración de aproximadamente dos semanas (Molina, 8).

Demandas o peticiones de los bloqueadores

Los bloqueos son motivados por demandas económicas, políticas y sociales, en algunos se encuentran acompañadas de pliegos petitorios de los sectores sociales que representan. Por ejemplo, la Guerra del Gas fue impulsada por la oposición sindical a la exportación de gas a Estados Unidos y México a través de Chile (Moras, 2007, pág. 7). Asimismo, el bloqueo del TIPNIS en 2011 se centró en la protección de territorios indígenas (FIDES, 18). Estas demandas reflejan la defensa de derechos territoriales, recursos naturales y la oposición a políticas gubernamentales impopulares.

Participación de los medios de comunicación

Los medios de comunicación tienen una participación activa en los bloqueos, puesto que los manifestantes difunden mensajes a la población para recibir apoyo mediático, como también alertan a la población boliviana a que eviten realizar viajes por esas fechas de bloqueo. Actualmente las redes sociales (Facebook, TikTok, Twitter, etc.) juegan un papel crucial en la difusión de los bloqueos.

La paralización del transporte

La característica principal de los bloqueos en Bolivia es paralizar el transporte público, con el fin de incrementar su medida de presión tanto al gobierno como a la población en general debido a que muchas de las rutas conectan regiones enteras. Al lograr detener el flujo de transporte, los transportistas quedan varados en los puntos de bloqueo. Algunos afectados deciden desviarse por rutas alternas para llegar a su destino, solo que en la mayoría de los casos los caminos alternos no son asfaltados y aumentan el riesgo asimismo son caminos estrechos lo que dificulta el acceso a transporte pesado. Algunos transportistas deciden tomar caminos alternativos para llegar a su destino, pero en la mayoría de los casos estas rutas no están asfaltados, son estrechos y aumentan el riesgo. Además, al transitar por rutas alternas, los comunarios por donde pasan las rutas se organizan y aprovechan en crear puntos de peajes, cobrándoles en las paradas.

Métodos utilizados para evitar el libre tránsito

Los bloqueadores colocan piedras, troncos y vehículos en medio de la carretera con el fin de interrumpir el tránsito, así como ellos se quedan en las vías. Estos métodos han sido constantes en bloqueos como los de 2007 y 2020.

De todo lo expuesto en características de los bloqueos de carreteras en Bolivia podemos mencionar que se caracterizan por ser herramientas poderosas de protesta y presión social, utilizadas principalmente por organizaciones indígenas, sociales y sindicatos para enfrentar decisiones gubernamentales impopulares o injustas. Su efectividad radica en la capacidad de paralizar el transporte y causar un impacto significativo en la economía y la vida diaria, lo que a menudo obliga al gobierno a negociar y ceder ante las demandas.

Tragedias en bloqueos

Se puede medir con un parámetro de antecedentes sobre el nivel de violencia que se emplea en los bloqueos de carreteras, tomando en cuenta que la medida de presión para cumplir con su efectiva petición se ejerce un nivel alto de violencia que en algunos casos provoca la muerte de víctimas de lo mismo, como es el caso de que en el bloqueo en la petición de elecciones del órgano judicial en enero de estos años el viceministro de Defensa Social y Sustancias Controladas, Jaime Mamani confirmó la muerte de 4 personas entre ellos está Bernardo Vallejos, un miembro de la Federación Carrasco de 67

años, falleció en el hospital de Villa Tunari debido a un atragantamiento en pleno bloqueo en el puente Ichilo, ubicado en Bulo Bulo. También dio a conocer que el 24 de enero, se informó el fallecimiento de una mujer de 53 años, quien sufría de hipertensión y no pudo viajar en avión de La Paz a Santa Cruz debido al cierre. Mientras tanto, el 28 de enero ocurrió la muerte de un niño de siete meses con dengue en el camino mientras era trasladado desde Villa Tunari al Hospital del Niño "Manuel Ascencio Villarreal". El 23 de enero, una joven de 10 años sufrió un ataque sexual en el interior de una embarcación en el punto de bloqueo de Parotani. (OPINION, 2024)

También a causa de los bloqueos realizados en el departamento de Santa Cruz el año 2022. La Fiscalía General del Estado (FGE) anunció la agrupación de al menos tres denuncias "por conexidad de casos" contra los principales promotores del paro indefinido, para pedir la realización del Censo, donde se reportó índices altísimos de violencia.

El Ministerio de Defensa que dio a conocer que el 22 de octubre a causa del paro resultó en la muerte de un individuo llamado Julio Taborga debido a una agresión en un punto de bloqueo en Puerto Quijarro. El hombre fue golpeado hasta la muerte por seguidores cívicos que organizaron protestas por el censo en 2023. También, la noche del 9 de noviembre, Eduardo Arancibia, de 22 años, fue asesinado por un cable que pusieron los bloqueadores en un poste a otro poste en un punto de bloqueo.

Según el Ministerio de Salud reporta que los bloqueadores trataron de manera cruel a los enfermos, incluyendo a los niños y adulto mayor, impidiendo el paso de las ambulancias. Hay personas en los puntos de bloqueos que controlan las credenciales del personal médico en los vehículos de emergencia, para permitirles el paso. Los enfermos renales tuvieron una situación similar. Marco Antonio Torres, secretario general de Vida y Esperanza en los centros de hemodiálisis, informó que, debido a los bloqueos, cinco pacientes que requerían hemodiálisis no fueron atendidos a tiempo y murieron, mientras que otros están en terapia intensiva. (Rivera, 2022)

Impacto de los bloques en el área económico y social

Los bloqueos de carreteras tienen un impacto significativo en la economía boliviana, especialmente en sectores como el transporte, la agricultura, comercio, turismo y empresas privadas. La prolongación de los bloqueos evita el transporte suministros que son parte de la canasta familiar, provocando escasez de productos, aumento de precios y pérdidas económicas considerables. En el sector agropecuario se

cuantificó las pérdidas en agosto del año 2020 a través del informe presentado por la Cámara Agropecuaria del Oriente, en el que señaló que las pérdidas diarias son cercanas a los 13 millones de dólares (Justiniano, 2020).

Tras culminar el bloqueo de carreteras que exigían elecciones del Órgano Judicial a comienzos del presente año el Ministerio de Economía y Finanzas Públicas y la Cámara de Industria, Comercio y Servicios de Cochabamba (ICAM) “realizaron un balance de las pérdidas económicas (...) con una afectación a nivel nacional por \$1.000 millones”. Se realizó un análisis y se evidenció que aumento el precio de la carne de res y el kilo de carne de pollo. Asimismo, declaro también que afectó negativamente en la organización del Carnaval de Oruro, en el sector hotelero, la industria gastronómica, los artesanos, los músicos, el transporte y otros servicios. Finalizando su declaración expresa: “Rechazamos absolutamente en nuestro país que se establezca la dictadura del bloqueo y que entiendan que los bloqueos no afectan solamente al sector empresarial, también afecta a las personas” (Montenegro et al., 2024).

El pasado febrero de la presente gestión, la Cámara Nacional de Industrias junto con empresarios privados presentaron un informe sobre el avance de los bloqueos de carreteras en Bolivia, el cual indica que el PIB se vio afectado en más del 2%, las exportaciones industriales tuvieron una pérdida de 171 millones de dólares y las importaciones industriales perdieron más de 122 millones de dólares. También hubo pérdidas de más de 84 millones de dólares en otros sectores como el turismo, las actividades culturales, las festividades y otras producciones. También dieron detalles de que, en el lapso de 14 años, Bolivia experimentó 2.000 bloqueos entre 2010 y 2023. Y solamente entre el 2021 al 2023, se alcanzó 466 bloqueos (Camara Nacional de Industrias, 2024).

Las pérdidas económicas en Bolivia a causa de los bloqueos son masivas también en el sector de transporte, así indica Beatriz Patton, presidenta del Transporte Internacional de Pasajeros de Bolivia, en junio de la presente gestión advirtió que posibles bloqueos de caminos, causarían pérdidas diarias de al menos \$ 6.000 por bus (Díaz Saravia, 2024).

Se ha demostrado que las pérdidas económicas cuantificables son significativas, y los "bloqueos de carreteras" son las causas. Es crucial destacar que, independientemente de si se encuentran dentro o fuera de los bloqueos de carreteras, toda la población se ve afectada económicamente, ya sea por la

subida de precios de la canasta familiar o por estar varados en medio de los puntos de bloqueo. El análisis expuesto solamente llega a ser de acontecimientos recientes y de datos que más nos causó impacto.

La penalización de los bloqueos debe tener en cuenta estas implicaciones económicas y sociales, buscando soluciones que minimicen el impacto negativo sobre la población vulnerable y promuevan el desarrollo equitativo.

Reacción De La Población Afectada Por Bloqueos

Los bloqueos tienen un impacto significativo en la vida cotidiana, limitando el acceso a alimentos, medicamentos y servicios esenciales, lo que incrementa los costos y genera tensiones sociales. Las personas afectadas por los bloqueos, como transportistas y pasajeros, suelen exigir la reapertura de las vías, el restablecimiento del suministro de bienes esenciales y la intervención del gobierno para resolver el conflicto. Durante la pandemia de COVID-19, los afectados pidieron la liberación de las rutas para permitir la distribución de oxígeno y suministros médicos.

Reacción Del Gobierno

Ante la convocatoria de los bloqueos, la respuesta del gobierno a menudo incluye negociaciones con los bloqueadores y en muchos casos la concesión de sus demandas. Esto puede ser percibido como una forma de presión o "chantaje", ya que el gobierno cede para evitar la escalada del conflicto. Un ejemplo claro de esto fue la renuncia del presidente Gonzalo Sánchez de Lozada tras la Guerra del Gas. En otros casos, el gobierno ha optado por la represión y el uso de la fuerza para disolver los bloqueos, lo que ha llevado a enfrentamientos violentos y, en algunos casos a muertes, como ocurrió en los bloqueos poselectorales de 2019.

El gobierno boliviano de la actual gestión, ha sido criticado por no sancionar de manera efectiva a los responsables de convocar a bloqueos de carreteras que afectan gravemente a la población, optando en su lugar por utilizar la justicia de forma selectiva y con fines políticos. Un ejemplo de ello es la aprehensión de Fernando Camacho en diciembre de 2022, quien fue acusado de Terrorismo y otros delitos relacionados con los conflictos posterior a las elecciones del 2019. Mientras que a Camacho se le atribuyen responsabilidades políticas, otros actores involucrados en conflictos similares o bloqueos

que impactan directamente en la población, como los bloqueos por el COVID-19 en 2020, no han enfrentado las mismas consecuencias legales.

Esta selectividad en la aplicación de la justicia genera una percepción de impunidad y politización, debilitando la confianza en las instituciones y el Estado de derecho en el país. Este análisis muestra que los bloqueos de carreteras en Bolivia comparten características comunes, que incluyen la persistencia en las demandas, la capacidad de paralizar el país, y una interacción compleja entre los convocantes, el gobierno y los afectados. Las fuentes mencionadas provienen de Bolivia y Latinoamérica, proporcionando un contexto adecuado para comprender estos fenómenos.

Marco Jurídico

Para evaluar el sistema legal, es importante considerar lo que se establece en el numeral 7 del artículo 21 de nuestra Constitución Política del Estado, que menciona la protección de la libertad de tránsito y circulación en todo el territorio boliviano. "Las bolivianas y los bolivianos tienen los siguientes derechos: A la libertad de residencia, permanencia y circulación en todo el territorio boliviano, que incluye la salida e ingreso del país", según lo mencionado en la cita. De esta manera, se demuestra que la libertad de circulación en todo el territorio boliviano está protegida por nuestra Constitución.

También el Parágrafo I del Artículo 13 menciona: "Los derechos reconocidos por esta Constitución son inviolables, universales, interdependientes, indivisibles y progresivos", de este párrafo interpretamos que el estado tiene la obligación de garantizar la protección de los derechos fundamentales como ser el derecho a la vida, libertad, y educación. Hacemos referencia a este artículo debido a que la prolongación de los bloqueos resulta en la obstaculización del cumplimiento de derechos fundamentales, al cerrar las vías de transporte, evitan la circulación de los suministros de la canasta familiar, los cuales se estancan por los bloqueos, así como los medicamentos, combustible y otros usos que son de gran importancia para la población boliviana.

El Código Penal Boliviano, tipifica a los delitos relacionados con la obstrucción de vías públicas con el Artículo 213 Modificado por el Art.17 de la Ley No.2494, del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana, donde establece sanciones para: "quien impidiere, perturbare o pusiere en peligro la seguridad o la regularidad de los transportes públicos, por tierra, aire o agua, será sancionado con reclusión de uno a cuatro años". Asimismo, el Artículo 214 no dice que: "El que, por cualquier medio,

atentare contra la seguridad o el funcionamiento normal de los servicios públicos de agua, luz, substancias energéticas, energía eléctrica u otras, y la circulación en las vías públicas, incurrirá en privación de libertad de dos a seis años”.

El artículo 213, menciona el “atentado contra la seguridad de los transportes” donde sanciona a quienes incurran en este delito a quien impidiere o perturbare a esto refiere a la seguridad del transporte público y por perturbar podemos deducir que se trata de obstaculizar los caminos. Y el artículo 214 se divide hace mención a más de una modalidad en el que sanciona también a atentar a la circulación de vías públicas, a esto es lo que denominamos “bloqueos de caminos”. En el presente artículo hacemos una mención al Dr. Rodolfo Fuentes Borda (2022) en su libro Lección De Derecho Penal Boliviano Tomo II, realiza una crítica de la siguiente manera: “se critica al legislador el hecho de que este artículo no es limitativo, sino enunciativo, toda vez que se utiliza el término “u otros”. Con el que se corre en riesgo de caer en la analogía” (Fuentes Borda et al. pág. 277). Este artículo llega a ser enunciativo, es decir, expresa la idea de forma abierta para la comprensión de los lectores.

Analizando los mismos artículos advertimos que el 29 de enero de 2024 el Diputado Oscar Balderas Montaña presento el “Proyecto de Ley que modifica el artículo 213 del Código Penal, tipificando la interrupción del libre tránsito y bloqueos de carreteras de caminos”. Artículo modificado menciona lo siguiente: “Quien bloqueare y/o interrumpiere por cualquier medio el libre tránsito de vehículos y/o personas por carreteras principales o caminos secundarios del país, será sancionado con privación de libertad de 5 a 8 años”. Este proyecto de ley a la fecha se encuentra en revisión de la cámara de diputados. Es posible afirmar que se ha logrado un avance en la implementación de sanciones contra aquellos que impiden el paso de vehículos en las carreteras, lo cual demuestra el descontento de la población civil con las llamadas a “bloquear carreteras en Bolivia”.

Si bien el derecho a la protesta está garantizado por la Constitución Política del Estado, estableciendo en el Artículo 21: “Derecho a la libertad de pensamiento”, es importante recalcar que solo se puede ejercer de manera pacífica y respetando los derechos de terceros.

En términos legales, tanto el Código Penal boliviano y la Constitución Política del Estado, no cuentan con disposiciones precisas que establezcan los límites y condiciones que debe tener la realización de bloqueos de carreteras como forma de protesta en Bolivia. Al no contemplar algo específico en la

normativa legal, se dificulta la aplicación de medidas punitivas y genera la autodeterminación de los manifestantes en propagar la protesta de forma indeterminada sin sanciones legales, aumentando la incertidumbre de las autoridades por no tener una base legal para mantener el orden público.

Legislación Comparada

Legislación Peruana

Haciendo un análisis sobre las legislaciones de los vecinos países, tenemos el antecedente del Perú en que el Artículo 315, Numeral. 3 del Decreto 1589, menciona lo siguiente: “Si se afecta vías terrestres nacionales, departamentales, locales y fluviales; infraestructura portuaria; infraestructura, para la generación, transmisión y distribución de energía; infraestructura para la extracción, procesamiento, transporte, almacenamiento y distribución de hidrocarburos líquidos, gas natural, otros derivados de petróleo y recursos mineros; infraestructura ferroviaria, aeroportuaria; y, las destinadas para el servicio de navegación aérea, para los servicios de agua, saneamiento, salud pública, telecomunicaciones, sanidad agropecuaria e inocuidad agroalimentaria, infraestructura física y de tecnologías de la información del sistema satelital, registro civil, migratorio, registral, cartográfico, policial, militar, penitenciario, meteorológico, defensa civil, financiero y tributario; bienes culturales muebles e inmuebles integrantes del Patrimonio Cultural de la Nación, será reprimido con pena privativa de la libertad no menor de diez ni mayor de quince años y con trescientos sesenta y cinco a mil días multa.

Del mencionado artículo evidenciamos que sanciona a quien dañe o interfiera con infraestructuras de importancia estratégica, tales como vías terrestres, entre otras. Nos hace referencia al tema de que las personas no atenten contra la seguridad vial de otras. Su pena privativa de la libertad “no será menor de diez ni mayor de quince años y con trescientos sesenta y cinco a mil días multa” lo que nos hace dar cuenta la rigurosidad que tiene este decreto para sancionar a los que obstruyan el paso de la circulación vial.

Legislación Mexicana

En el Código Penal Federal el Artículo 167, Numeral 3 menciona que: “Se impondrán de uno a cinco años de prisión y de cien a diez mil días multa: Al que, para detener los vehículos en un camino público, o impedir el paso de una locomotora, o hacer descarrilar esta o los vagones, quite o destruya los objetos que menciona la fracción I, ponga algún estorbo, o cualquier obstáculo adecuado”. En la

legislación mexicana se observa que la sanción es menor a comparación de la de Perú y da mención a quien “ponga algún estorbo” dando a entender la obstrucción o perturbación que debe tener el acto cometido por el infractor para que se sancione penalmente.

Legislación Argentina

Dentro del Código Penal Argentino en su Artículo 194, hace mención a lo siguiente: “El que, sin crear una situación de peligro común, impidiere, estorbare o entorpeciere el normal funcionamiento de los transportes por tierra, agua o aire o los servicios públicos de comunicación, de provisión de agua, de electricidad o de sustancias energéticas, será reprimido con prisión de tres meses a dos años”. A su vez el año 2023, durante el cambio de gobierno, el presidente Javier Milei, a través del Ministerio de Seguridad, promulgo la Resolución 943/2023 denominado "Protocolo Anti piquetes". Este protocolo especifica cómo las fuerzas de seguridad pueden intervenir y disuadir las manifestaciones públicas que corten u obstruyan la circulación de vehículos. Asimismo, agravando con la sanción penal mencionado en su presente código.

METODOLOGÍA

Encuestas

Los cuestionarios realizados fueron utilizando escalas de Likert y preguntas cerradas con opciones predefinidas (por ejemplo, "Sí/No") para recopilar datos de la población en general, a cerca de la problemática planteada. Estas encuestas estarán orientadas a medir la opinión pública y la percepción sobre los bloqueos de carreteras y las sanciones penales propuestas. El objetivo es recoger los datos cuantitativos sobre la aceptación y apoyo de la población hacia la implementación de sanciones penales por bloqueos de carreteras.

RESULTADOS

A continuación, presentamos los resultados y las gráficas de nuestro artículo de investigación:

- Del total de la población encuestada, el 64.3% de las personas encuestadas declaró estar familiarizado con los bloqueos de carreteras, en cambio, el 35.7% dijo que no lo está.
- En cuanto si conocen que los bloqueos no están regulados legalmente, el 61.9 % por ciento de los encuestados indicó de manera afirmativa, mientras que el 38.1% señaló que no.
- Por otra parte, un 84.4 % de los encuestados mencionaron que ellos o alguien de su familia, han

sido víctimas de bloqueos de carreteras mientras viajaban y solo un 15.6 por ciento dijo que no.

- Por un lado, un 88.9% mencionó que se sienten afectados económicamente a causa de los bloqueos, frente a un 11.1% que no lo percibe de esa manera. El 65.8% responde que se siente afectado físicamente a causa de los bloqueos, y el 34.2% responde que no.
- Por otra parte, un 98 % de los encuestados considera que los bloqueos perjudican a gran parte de la población boliviana en forma económica y social, mientras un 2 % opino de manera contraria. Un 54.1% reconoce la variedad de movimientos pacíficos que existen para exigir políticas públicas y el 45.9 afirmó también conocerlas de manera más vana.
- En cuanto a la siguiente pregunta de opción múltiple, nos mencionan que un 61.9 % considera que los motivos por los que se realizan los bloqueos de carreteras son motivos políticos, mientras que un 54.9 por ciento considera que los bloqueos son para llamar la atención del gobierno, y un 33.6 % considera que los motivos son exigencias justas.
- Respecto a la pregunta sobre a qué sectores sociales cree que mayormente afectan los bloqueos en las carreteras un 68.2 % responde que afectan mayormente a los comerciantes, en cambio, el 57 % menciona que afecta mayormente al sector público, el 56.6 % considera que al sector que mayormente es afectado son los transportistas, en cambio el 47.1 % considera que se afecta mayormente al sector turístico, y solo el 9.5 % menciona que los principales afectados con los bloqueos es al gobierno.
- Planteamos otra pregunta sobre si estarían de acuerdo con la realización de bloqueos en las carreteras y el 89.3% menciona estar en contra, mientras que el 10.7 % expresó estar a favor de que lleven a cabo en esos espacios.
- Para finalizar, el 82.5 % está de acuerdo con la creación de un Proyecto de ley que sancione a los responsables de los bloqueos de carreteras, el otro 17.5 por ciento está en desacuerdo.

Gráficos y Tablas

Gráfico 1.

¿Esta Familiarizado con los bloqueos?

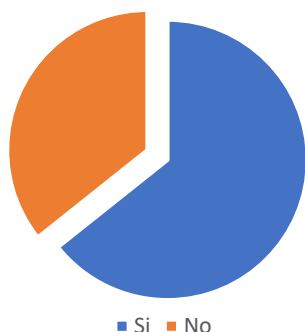


Gráfico 2.

¿Conoce usted, que los bloqueos no están regulados legalmente?



Gráfico 3.

¿Usted o alguien de su familia ha sido víctima de bloqueo de carreteras al ir de viaje?

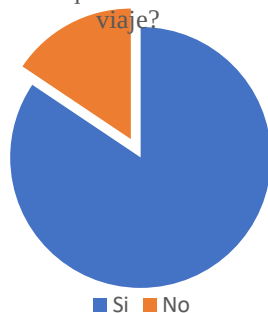


Gráfico 4.

¿Se siente afectado económicamente, a causa de los bloqueos?

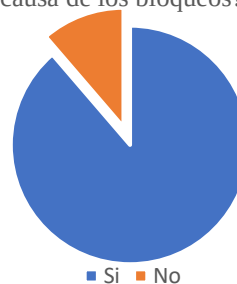


Gráfico 5.

¿Se siente afectado físicamente, a causa de los bloqueos?



Gráfico 6.

¿Sabe que los bloqueos perjudican a gran parte de la población boliviana en forma. económica y social?

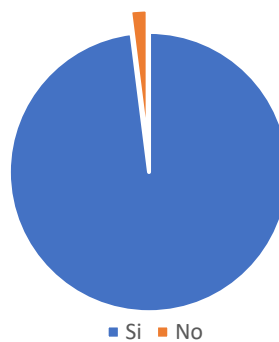


Gráfico 7.

¿Conoce la variedad de movimientos pacíficos que existen para exigir políticas públicas?



Gráfico 8.

¿Cuales son los motivos por los que se realizan los bloqueos de carreteras?

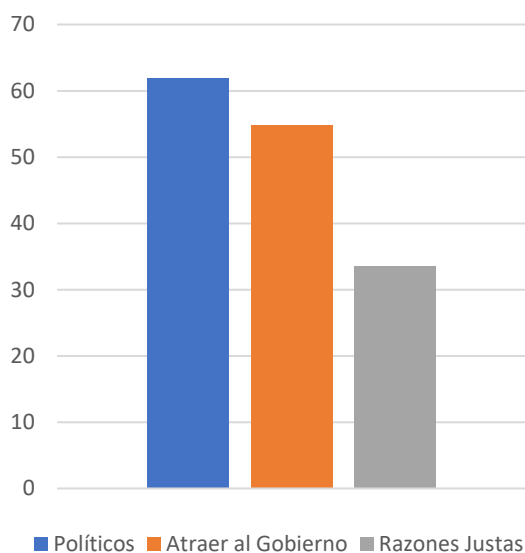


Gráfico 10.

¿Está usted de acuerdo con que se realicen estos bloqueos en las carreteras?

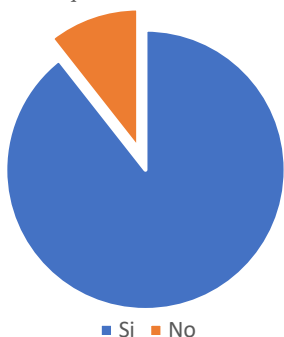


Gráfico 9.

¿A qué sectores sociales cree usted que mayormente afectan los bloqueos en las carreteras?

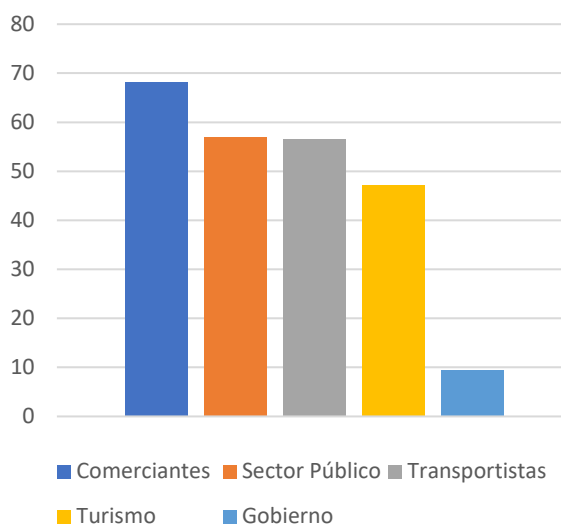
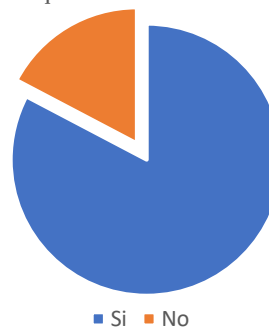


Gráfico 11.

¿Estaría de acuerdo con un Proyecto de ley que sancione a los responsables de los bloqueos de carreteras?



DISCUSIONES

Los datos de la encuesta revelan una percepción generalizada de los bloqueos de carreteras como una práctica negativa y perjudicial para la sociedad boliviana. Un porcentaje significativo de la población reporta verse afectada económicamente por los bloqueos, y un 98% considera que estos eventos perjudican a gran parte de la población tanto económica como socialmente. Eso se resume en un sentimiento de afectación que tiene la población, misma que se extiende a los ámbitos físico y social, lo que demuestra el impacto integral que tienen los bloqueos en la vida cotidiana de los bolivianos.

Los datos de la encuesta dan a conocer que la mayoría de las personas en Bolivia ven a los bloqueos de carreteras como algo negativo y perjudicial para la sociedad. Un porcentaje significativo considera que estos bloqueos de carreteras tienen un impacto negativo en la economía y seguridad de una gran parte de la población. Los afectados experimentan una sensación de afectación que se extiende a los ámbitos físico y social, lo que demuestra el gran impacto que los bloqueos tienen en la vida diaria de los bolivianos.

Además, los resultados indican que la mayoría de los encuestados asocian los bloqueos con motivaciones políticas, siendo estas vistas como la razón principal detrás de estas acciones (61.9%). También se percibe que los bloqueos afectan desproporcionadamente a ciertos sectores, especialmente a comerciantes, transportistas, y el sector público, lo que resalta la carga desigual de estas medidas sobre diferentes grupos dentro de la sociedad.

Además, los hallazgos muestran que la mayoría de los encuestados relacionan los bloqueos con motivaciones políticas, siendo que en el pasado las razones eran para derrocar a gobiernos dictatoriales o protestar en contra de demandas que se consideraban justas y contaban con el apoyo de la población. Sin embargo, en la actualidad, se observa que para la población busca la negociación política a través de los bloqueos por causas cada vez más particulares o hasta personales.

Observamos el respaldo a la creación de un Proyecto de Ley que sancione a los responsables de los bloqueos, con el 82.5% de los encuestados a favor de esta medida. Este apoyo demuestra un deseo de la población por encontrar soluciones legales para minimizar o evitar los bloqueos de carreteras.

CONCLUSIÓN

Este artículo científico, ha revelado la complejidad y las diversas dimensiones de los bloqueos de carreteras en Bolivia. La falta de regulación jurídica específica para sancionar estos actos ha perpetuado la impunidad y la ineficacia en la gestión de estos conflictos. La implementación de sanciones penales según el artículo 213 bis del Código Penal boliviano se vislumbra como una medida crucial para disuadir los bloqueos de las vías públicas y proteger el derecho a la libre circulación.

Además, tomamos en cuenta que, según la legislación comparada, las sanciones que se otorgan a los bloqueadores, llegan a ser significativamente mayor en unos países a comparación de otros y el término bloqueo no es empleado y se utilizan otras referencias como ser interfiere, perturbare y obstruyere.

Es importante destacar que la propuesta planteada de crear un proyecto de ley que sancione a los responsables de los bloqueos de carreteras, vías y la circulación de vehículos, no viole el derecho a la protesta. Por ejemplo, en Argentina con la implementación de protocolo “Anti piquetes”, garantizar que las fuerzas encargadas de mantener el orden, disuadan el bloqueo sin exceder su poder al reprimir los movimientos. Tomando en cuenta este aspecto se respalda el derecho por la libertad de expresión y el derecho a la protesta mismos que no pueden ser negociados.

Sin embargo, las protestas deben estar sujetas a regulaciones, el hecho de que en una protesta se mande a cerrar carreteras y caminos, llega a presentar un efecto negativo en la población, al evitar el tránsito de servicios básicos, la circulación de insumos de salud, entre otros. Lo cual viola los derechos fundamentales que afectan a la colectividad como el derecho a la vida, así mismo a otros derechos aledaños como ser, derecho a la movilidad, el derecho al trabajo, y el derecho a la libertad.

Los artículos 213 y 214 del código penal deben ser modificados y adecuados a propuesta de una ley que modifique el Código Penal, o así mismo crear los artículos 213 bis y 214 bis, en el cual se especifique claramente que “se sancionará a quienes convoquen a bloquear” y la pena debe ser ajustada a los términos legales del Código Penal que especifican en los delitos de “Atentado contra la seguridad de los transportes” y “Atentado contra la seguridad de los servicios públicos” aplicando la legislación comparada, lo que garantizará una sanción justa a todos los infractores. Y en el caso de

existir daños civiles, las partes demandadas, ya sean los líderes de la movilización o los manifestantes de forma particular, deben resarcir los daños y ser sancionado multas de 1 a 500 días.

La policía nacional en protestas sociales, debe actuar de conformidad con la ley y siempre respetando los derechos fundamentales, colaborando a los afectados y también a los manifestantes, con el único propósito de disuadir la manifestación y aprehendiendo a quienes muestran resistencia violenta y a los líderes que convocaron a bloquear.

Por último, se enfatiza la necesidad de promover el diálogo y la cooperación entre todas las partes de la sociedad para lograr una gestión de conflictos pacífica y constructiva, evitando así los movimientos violentos que pueden generarse a causa de los bloqueos. La respuesta del Estado a estos bloqueos debe, por tanto, ir más allá de la mera represión y considerar la implementación de políticas que aborden las causas subyacentes de los conflictos. Sin embargo, la prolongación de estos bloqueos también refleja la dificultad de resolver conflictos profundamente arraigados en las estructuras socioeconómicas y políticas del país. El gobierno no sanciona a los responsables de forma general sino lo realiza de forma selectiva y con fines políticos.

Recomendaciones

Con base en los resultados obtenidos, se recomienda implementar un marco normativo integral que regule de manera efectiva los bloqueos de carreteras en Bolivia. Este marco debería incluir la aprobación de un proyecto de ley específico que establezca sanciones claras y proporcionales para quienes obstruyan el libre tránsito de vehículos, personas o mercaderías. Es esencial que estas sanciones se fundamenten en principios de proporcionalidad y justicia, garantizando así el respeto de los derechos fundamentales y la seguridad jurídica de todos los ciudadanos.

Además, se sugiere fortalecer los mecanismos de mediación y resolución alternativa de conflictos como estrategia preventiva. La promoción del diálogo y la concertación entre los diversos actores sociales y políticos es fundamental para gestionar de manera pacífica las diferencias y evitar la escalada de tensiones que suelen derivarse de los bloqueos de carreteras. Esto no solo contribuirá a mantener la paz social, sino que también fortalecerá la democracia participativa y la cohesión social en el país.

Es crucial también fomentar la educación cívica y el respeto por el Estado de derecho desde temprana edad, integrando estos valores en el currículo educativo nacional. Esto ayudará a cultivar una cultura de legalidad y responsabilidad ciudadana, promoviendo el cumplimiento de las normativas y el entendimiento de los derechos y deberes de cada individuo dentro de la sociedad boliviana.

Finalmente, se recomienda la capacitación continua de los operadores de justicia y los funcionarios públicos en materia de derechos humanos y resolución de conflictos. Esto garantizará una aplicación coherente y equitativa de las leyes, fortaleciendo así la confianza de la ciudadanía en las instituciones democráticas y en el sistema judicial del país.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Bascope Laruta, W. (01 de enero de 2024). Jurista propone que bloqueos tengan hasta 15 años de cárcel. *El Diario*. Obtenido de <https://www.eldiario.net/portal/2024/01/28/jurista-propone-que-bloqueos-tengan-hasta-15-anos-de-carcel/>

Cámara Nacional de Industrias. (19 de febrero de 2024). Proyecto de ley antibloqueos pide hasta 10 años de cárcel; empresarios esperan que la ALP apruebe. *Opinión*. Obtenido de <https://www.opinion.com.bo/articulo/pais/proyecto-ley-bloqueos-pide-sancionar-diez-anos-carcel-tambien-preven-evitar-vandalismo/20240219214621937425.html>

Centeno Rosales, M. M., & Díaz Díaz, E. (2021). *Incorporación del costeo en los planes de operaciones de control del orden público durante los conflictos sociales*. Pontificia Universidad Católica del Perú PUCP.

Díaz Saravia, M. (20 de junio de 2024). Transporte Internacional advierte pérdidas de hasta 6.000 por bus si hay bloqueos. *La Razon*. Obtenido de <https://www.la-razon.com/economia/2024/06/20/transporte-internacional-advierde-perdidas-de-hasta-6-000-por-bus-si-hay-bloqueos/>

DW. (9 de enero de 2018). Médicos bolivianos ponen fin a huelga tras 47 días. *DW*. Obtenido de <https://www.dw.com/es/m%C3%A9dicos-bolivianos-ponen-fin-a-huelga-tras-47-d%C3%ADas/a-42074849>

FIDES, A. (2011 de octubre de 18). Cronología de la marcha del TIPNIS. *FIDES*. Obtenido de <https://www.noticiasfides.com/nacional/sociedad/cronologia-de-la-marcha-del-tipnis-309560>



- Fuentes Borda, R., & Fuentes Gutierrez, S. (2022). *Lección De Derecho Penal Boliviano Tomo II*. Andina Editores.
- Justiniano, Ó. (2020). *Por los bloqueos el agro pierde USD 13 millones por día*. COPROFAM. Obtenido de <https://coprofam.org/2020/08/11/por-los-bloqueos-el-agro-pierde-usd-13-millones-por-dia/>
- Molina, F. (2024 de febrero de 8). Dos semanas de bloqueos propiciados por Evo Morales logran la convocatoria de elecciones judiciales en Bolivia. *El País*. Obtenido de <https://elpais.com/america/2024-02-08/dos-semanas-de-bloqueos-propiciados-por-evo-morales-logran-la-convocatoria-de-elecciones-judiciales-en-bolivia.html>
- Montenegro, M., & Rocha, A. (2024). *Los bloqueos de caminos generaron pérdidas económicas irreversibles y el incremento de precios de los alimentos*. Ministerio de Economía y Finanzas Públicas. Obtenido de <https://www.economiayfinanzas.gob.bo/index.php/node/9954>
- Moras, R. (2007). *La Guerra del Gas en Bolivia: Más allá de la resistencia al neoliberalismo*. Buenos Aires: VII Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires. Obtenido de <https://cdsa.aacademica.org/000-106/564.pdf>
- OPINION. (01 de febrero de 2024). Gobierno denuncia 4 muertos a causa de bloqueos del 'evismo'; el último es un adulto mayor. *OPINION*. Obtenido de <https://www.opinion.com.bo/articulo/pais/suman-fallecidos-causa-bloqueos-evistas-movilizados-vuelven-mas-violentos-denuncia-gobierno/20240201105257935754.html>
- Rivera, M. (07 de diciembre de 2022). Dirigentes en la mira: muertes, violencia y racismo en 36 días de paro en Santa Cruz. *La Razon*. Obtenido de <https://www.la-razon.com/sociedad/2022/12/07/dirigentes-en-la-mira-muertes-violencia-y-racismo-en-36-dias-de-paro-en-santa-cruz/>
- Sagárnaga, R. (08 de agosto de 2020). Bolivia, ¿un país adicto a los bloqueos? *Los Tiempos*. Obtenido de <https://www.lostiempos.com/oh/actualidad/20200827/bolivia-pais-adicto-bloqueos>
- Vargas, H. R., & Córdova, E. E. (2003). Bolivia: un país de re-configuraciones por una cultura de pactos políticos y de conflictos. En *Movimientos sociales y conflicto en América Latina* (pág. 43). Buenos Aires: CLACSO. Obtenido de <https://core.ac.uk/download/pdf/35175663.pdf>