



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS



La Paz, 29 de enero de 2024
CITE: OABM N° 040./2023 - 2024

Señor:
Dip. Israel Huaytari Mamani.
PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA



Presente.-

REF: PROYECTO DE LEY

PL-297/23-24

De mi consideración:

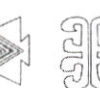
En el Marco del Reglamento General de la Cámara de Diputados, remito a su presidencia el Proyecto de Ley **“QUE MODIFICA EL ARTÍCULO 213 DEL CÓDIGO PENAL TIPIFICANDO LA INTERRUPCIÓN DEL LIBRE TRÁNSITO Y BLOQUEO CARRETERAS Y CAMINOS”**.

Asimismo, en observancia a los requisitos establecidos al efecto adjunto cuatro ejemplares del mencionado Proyecto de Ley y el medio magnético correspondiente.

Con este motivo, saludo a usted con las consideraciones más distinguidas.

Atte.

Oscar Balderrama Montaño
DIPUTADO NACIONAL
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA





**PROYECTO DE LEY
QUE MODIFICA EL ARTÍCULO 213 DEL CÓDIGO PENAL, TIPIFICANDO LA
INTERRUPCIÓN DEL LIBRE TRÁNSITO Y BLOQUEO DE CARRETERAS Y
CAMINOS**

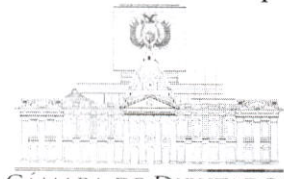
I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Haciendo una breve reseña de este accionar, el “bloqueo de caminos” en Bolivia surgió como una medida de protesta y lucha en contra de las dictaduras militares en los años 70. Fue la Federación Sindical de Trabajadores Campesinos Túpac Katari, a la cabeza del dirigente Genaro Flores quienes por primera vez plantearon el bloqueo de caminos como una medida extrema de último recurso para hacerse escuchar ante los gobiernos de turno que atropellaban y violaban sin impunidad los derechos de los campesinos en aquella época. Esta medida se volvió un método muy eficaz pues coadyuvó en su momento al derrocamiento de varios ex presidentes de facto que asumían el poder político sin el apoyo y respaldo del pueblo, más al contrario solo con el uso de la fuerza militar y las armas.

Cabe resalta que la medida de “bloqueo de caminos” en aquella época era respaldada completamente por la población, puesto que era la única forma de reestablecer el orden democrático y detener la vulneración de derechos que afectaba a la mayoría de la población de alguna manera, demostrando así su derecho de reivindicación a la libre expresión.

El derecho a la protesta tal como ha señalado la Comisión Interamericana de Derechos Humanos “*los Estados están obligados a garantizar y facilitar el ejercicio de los derechos humanos que se ponen en juego durante manifestaciones y protesta e implementar medidas y mecanismos para que estos puedan ejercerse en la práctica*”, es un derecho humano universal garantizado por los Estados democráticos, asimismo reconocido por el estado boliviano, sin embargo, este derecho a lo largo de los años ha sufrido una tergiversación errónea en su interpretación y su accionar.

El derecho a la protesta ya sea de manera individual o colectiva, ha sido y sigue siendo usada muchas veces por grupos o movimientos sociales con criterios equívocos que nada tienen que ver con un derecho humano reivindicatorio que contribuye a la justicia y lo justo, en relación a los otros. A título de “ejercer el derecho a la protesta” algunos grupos sociales





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

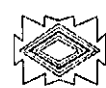
radicales se toman atribuciones que atentan contra la población, como si bloquear e interrumpir carreteras y caminos fuese un derecho, nada más alejado de la verdad.

Los grupos o movimientos sociales constituyen una forma de acción colectiva, que van desde una simple solicitud hasta una manifestación para representar y visibilizar una demanda con la intención de influir en las autoridades gubernamentales como en la opinión pública. Estas acciones han sido asimiladas y utilizadas por la sociedad como una medida efectiva para atraer la atención de terceros, constituyéndose en un fenómeno de presión social psicológico estructural de las sociedades. Estas manifestaciones por lo general conllevan la ocupación de las vías y el bloqueo de las mismas, la acción deliberada del corte o interrupción de carreteras y caminos para impedir la circulación sin tener en cuenta que se vulnera el derecho de otros ciudadanos, incluso atentando no solo contra su economía, sino muchas veces contra la salud y la vida de las personas que necesitan usar esas vías para transportarse, convirtiéndose víctimas de un acto prácticamente criminal.

En la actualidad algunos grupos que hacen uso de este método han cambiado el trasfondo y la esencia de los objetivos con el cual nació, pasando de ser un método de reivindicación justa de derechos mayoritarios, a una forma de presión social, muchas veces sin fundamento legal, sin legitimidad, sin el respaldo mayoritario de la población y lo que es peor y paradójico, atentando contra los derechos de la mayoría de la población boliviana y el estado de derecho.

Es importante mencionar los graves perjuicios económicos y transgresiones que los bloqueos de carreteras y caminos generan al estado y su población como ser: la afectación al derecho de circulación de cada persona, afectación al comercio, la producción, el transporte, el empleo, la provisión de bienes y la inversión. Asimismo, muestra una imagen internacional negativa del país, ocasionando un auto enclaustramiento económico a nivel internacional, ya que varias de estas carreteras interrumpidas son también enlaces importantes con países vecinos.

Según el periódico internacional digital France 24, *"el bloqueo de carreteras que inicio el 23 de enero de la presente gestión por grupos radicales afines al ex presidente Evo Morales, afecta a cinco regiones en Bolivia y ha causado solo en tres días, pérdidas por al menos 100 millones de dólares, sumando que el contexto de la economía boliviana es complicado por la escasez de dólares, la fragilidad del abastecimiento de combustibles, la reducción de las*





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

reservas del Banco Central a 1.709 millones de dólares, y el aumento de la informalidad (superior al 85%)”.

Según el Instituto Boliviano de Comercio Exterior (IBCE), el bloqueo de carreteras entre Santa Cruz y Cochabamba, durante 11 días por campesinos en Buena Vista en la gestión 2023, generó una pérdida de económica de 10 millones de dólares para estos dos departamentos.

Según la Cámara Nacional de Comercio, en la gestión 2012, existió una pérdida de aproximadamente 160 millones de dólares producto del bloqueo de caminos y carreteras protagonizadas por cooperativistas mineros en todo el país.

El Instituto Boliviano de Comercio Exterior (IBCE) informó que Bolivia pierde 14 millones de dólares aproximadamente por cada día que sufre bloqueo de carreteras de vías principales.

En Bolivia, el Código Penal no establece disposiciones sancionatorias específicas sobre el bloqueo de caminos y carreteras, solo tipifica en su artículo 213 “el atentado contra la seguridad de los transportes” con una pena mínima de 1 a 4 años, que además dicho artículo ha es cuestionado puesto no tiene una interpretación clara, ya que menciona a los transportes, pero no la afectación producto de bloqueo e interrupción de carreteras y caminos que trasgrede al ciudadano y al desarrollo del país como tal. He ahí la importancia de generar una tipificación específica en el código penal boliviano al igual que en otros países, que sancione este daño a los ciudadanos y al estado.

II. FUNDAMENTO JURÍDICO

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO

ARTÍCULO 21, NUMERAL 7

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.

ARTÍCULO 54, PARAGRAFO II

Es deber del Estado y de la sociedad la protección y defensa del aparato industrial y de los servicios estatales.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

CÓDIGO PENAL BOLIVIANO

ARTÍCULO 213°.-(ATENTADO CONTRA LA SEGURIDAD DE LOS TRANSPORTES). El que por cualquier medio 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.

LEGISLACIÓN COMPARADA

PERÚ
DECRETO 1589
ARTÍCULO 315, NUMERAL 3

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.

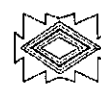
MEXICO

CÓDIGO PENAL FEDERAL

ARTÍCULO 167, NUMERAL 3

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 ésta o los vagones, quite o destruya los objetos que menciona la fracción I, ponga algún estorbo, o cualquier obstáculo adecuado.





LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACIÓN

ARTÍCULO 533

A quienes dañen, perjudiquen o destruyan las vías generales de comunicación, o los medios de transporte, o interrumpan la construcción de dichas vías, o para obtener un lucro interrumpan el tránsito de los medios de transporte y la operación de los servicios de peaje, o total o parcialmente interrumpan o deterioren los demás servicios que operen en las vías generales de comunicación o los medios de transporte, se impondrá sanción de tres meses a siete años de prisión y multa de 100 a 500 veces el valor diario de la Unidad de Medida y de actualización.

III. CONCLUSIONES

Por todo lo anteriormente expuesto, es de suma importancia tipificar y penar la interrupción del libre tránsito y bloqueo de carreteras y caminos que tanto perjuicio y daño causa a las familias bolivianas y al estado.


DIPUTADO NACIONAL
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

PROYECTO DE LEY

**QUE MODIFICA EL ARTÍCULO 213 DEL CÓDIGO PENAL, TIPIFICANDO LA
INTERRUPCIÓN DEL LIBRE TRÁNSITO Y BLOQUEO DE CARRETERAS Y
CAMINOS**

ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA

PL-297/23-24

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

DECRETA:

Artículo Único.- Se modifica el artículo 213 del Código Penal Boliviano con el siguiente texto:

ARTÍCULO 213, INTERRUPCIÓN DEL LIBRE TRÁNSITO Y BLOQUEO DE CARRETERAS Y CAMINOS: Quien bloquee 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.

Disposición transitoria: Quedan abrogadas y derogadas todas las demás disposiciones contrarias a esta ley.

Es dada en la Sala de sesiones de la Asamblea Legislativa Plurinacional.


Oscar Izquierdo Alvarado
DIPUTADO NACIONAL
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA

