

142 DPR 386

[PAG. 560]

El Pueblo de Puerto Rico Demandante-Peticionario

v.

Henry Yip Berríos Acusado-Recurrido

Núm. CE-93-735

Sentencia del Tribunal Superior, Sala de Bayamón Hon. Ramón E. Gómez Colón, J.

San Juan, Puerto Rico, a 30 de enero de 1997

CITese 97 JTS 14

CERTIORARI

OPINION DEL TRIBUNAL EMITIDA POR EL JUEZ ASOCIADO SEÑOR HERNANDEZ
DENTON

Abogado de la parte peticionaria: Hon. Pedro A. Delgado Hernández. Abogado de la parte recurrida: Carmen Ana Rodríguez Maldonado (Sociedad Para Asistencia Legal de P.R.).

Procedimiento Criminal: Detención de Vehículos.

La Policía bloqueó las carreteras que dan acceso a un residencial público como parte de un operativo para diligenciar órdenes de arrestos. Los agentes detenían todo vehículo que entrara o saliera del residencial para revisar las licencias del vehículo y del conductor. El vehículo del recurrido fue detenido y al mostrar la licencia del carro el agente se percató de que no coincidía con la tablilla. Esto escaló la intervención, que culminó con la incautación de un arma que estaba en el vehículo, droga en la persona del arrestado y las correspondientes acusaciones. El acusado solicitó la supresión de evidencia invocando que era fruto de una detención ilegal. El Tribunal Superior suprimió la evidencia y el Pueblo recurrió al Tribunal Supremo. Este, mediante Opinión emitida por el Juez Asociado señor Hernández Denton, confirma la sentencia recurrida al resolver que la detención del vehículo del acusado estaba reñida con la Enmienda Cuarta de la Constitución de Estados Unidos y la Sección 10 del Artículo II de nuestra [PAG. 561] Carta de Derechos. Los Jueces Asociados señores Negrón García y Corrada del Río emitieron Opiniones Disidentes. El Juez Asociado señor Fuster Berlingeri no intervino.

RESUMEN NORMATIVO *

1. Procedimiento Criminal, Registros y Allanamientos, Vehículos y Tránsito, Detención de Vehículos. Sobre la validez de la constitucionalidad de la sección 5-1120(a) de la Ley de Vehículos y Tránsito, bajo la sección 10 del Artículo II de la Carta de Derechos, quare.
2. Derecho Constitucional, Derecho a la Intimidad, Procedimiento Criminal, Registros y Allanamientos. La Enmienda Cuarta de la Constitución de los E.U., lo mismo que la Sección 10 del Artículo II de nuestra Carta de Derechos, tienen como objetivo básico proteger el ámbito de intimidad y dignidad del individuo frente a actuaciones arbitrarias del Estado, impidiendo al gobierno intervenir con la intimidad y libertad de las personas excepto en aquellas instancias en las que el propio ordenamiento lo permita.
3. Id. La Enmienda Cuarta de la Constitución de los E.U. dispone el contenido mínimo de protección que emana de la Sección 10 del Artículo II de la Carta de Derechos de Puerto Rico. Esto significa que Puerto Rico, aunque no puede reducir el ámbito de protección reconocido por la jurisprudencia interpretativa de la Cuarta Enmienda Federal, puede ampliarlo con el objetivo de conceder una mayor protección a la ciudadanía como, en efecto, lo ha hecho.
4. Id. La protección a la intimidad bajo la Carta de Derechos de la Constitución del E.L.A. no se limita al contenido de la Sección 10 del Artículo II, sino que incluye también las Secciones 1 y 8. Esta mayor especificidad y extensión de nuestro texto constitucional implica una "factura más ancha" que la que existe bajo la Constitución Federal.
5. Id. Para reclamar protección bajo la Enmienda Cuarta de la Constitución de los E.U. o la Sección 10 del Artículo II de la Constitución del E.L.A., hay que establecer una razonable expectativa a la intimidad ante la actuación gubernamental impugnada, ya sea un registro, un allanamiento o una incautación. Esto requiere determinar si la persona tiene un derecho razonable a abrigar, donde sea, dentro de las circunstancias del caso específico, la expectativa de que su intimidad se respete.
6. Id. Bajo la Sección 10 del Artículo II de la Constitución del E.L.A., el criterio que determina si la actuación gubernamental es constitucionalmente permisible es la razonabilidad de la intrusión estatal con la intimidad de la persona. Esto normalmente se determina balanceando los intereses del Estado frente a los derechos individuales. El menor o mayor grado de expectativa a la intimidad que nuestro ordenamiento le reconoce a una persona en determinada circunstancia es pertinente para el análisis acerca de la razonabilidad de la actuación gubernamental y, en consecuencia, para determinar el alcance de la protección constitucional. En este contexto, y dado que en Puerto Rico los derechos individuales y particularmente el derecho a la intimidad y dignidad reciben una protección más amplia que en la jurisdicción federal, en nuestra jurisdicción el criterio de razonabilidad es más estricto.
7. Id., Detención de Vehículos. La protección de la Sección 10 del Artículo II de la Constitución del E.L.A. se extiende a circunstancias que envuelven un vehículo de motor, aunque en grado menor que la que existe en relación con una residencia. La validez de la intervención dependerá, en uno u otro caso, en su razonabilidad bajo las circunstancias específicas de la situación en que se produce la intervención.

[PAG. 562] 8. Id., Bloqueo de Carreteras. La detención temporera de una persona que conduce un vehículo de motor, por parte de los agentes del gobierno, constituye una actuación que activa las protecciones de la Enmienda Cuarta y de la Sección 10 del Artículo II de la Carta de Derechos de Puerto Rico, lo que exige razonabilidad de la detención para justificar su validez constitucional. Esto aplica a la detención del vehículo en un bloqueo en la carretera. Puede haber situaciones, sin embargo, en que el bloqueo de carreteras no implique necesariamente la existencia de una incautación que active la protección constitucional; tal es el caso cuando sólo se obliga al conductor a reducir la velocidad del automóvil al atravesar por el "bloqueo."

9. Procedimiento Criminal, Registros y Allanamientos, Causa Probable, Motivos Fundados. Para fines de la Enmienda Cuarta y la Sección 10 del Artículo II de la Constitución del E.L.A., los conceptos de "causa probable" y "motivos fundados" son sinónimos.

10. Procedimiento Criminal, Registros y Allanamientos, Detención de Vehículos. Es válida la detención de un vehículo de motor ante causa probable (motivos fundados) del agente para creer que ha ocurrido una violación a las leyes de tránsito. Para una intervención de grado mayor, como lo sería el registro del interior del vehículo, se requiere orden judicial en ausencia de circunstancias especiales.

11. Id. Es válida la detención de un vehículo de motor, y el arresto de su conductor, por un agente que actúa con causa probable de que ha cometido un delito, aunque sea a base de información colectiva, siempre que quien inicia la cadena de comunicaciones tenga los debidos motivos fundados.

12. Id. La policía puede detener un vehículo o a una persona con propósitos investigativos, como parte de la obligación de patrullar las vías públicas e investigar actividades delictivas, siempre que la persona consienta a la intervención.

13. Id., Bloqueo de Carreteras. Bajo la Enmienda Cuarta de la Constitución de los E.U., es válida la detención de vehículos cerca de las fronteras, como parte de un bloqueo para detectar personas ilegalmente en la nación, sin sospecha individualizada.

14. Procedimiento Criminal, Registros y Allanamientos, Detención de Vehículos. La detención de vehículos al azar para el examen de licencia del conductor y licencia del vehículo, sin algún grado de sospecha individualizada sobre la comisión de algún delito por parte de sus ocupantes, es impermisible bajo la Enmienda Cuarta. La Policía no puede detener vehículos durante un patrullaje preventivo sin que haya sospecha individualizada que lo justifique. La intervención podría ser válida si se utiliza un método que no entrañe discreción y arbitrariedad irrestricta de los agentes en relación a cuál vehículo detener.

15. Id., Bloqueo de Carreteras. Bajo circunstancias apropiadas que inclinen el balance de intereses a favor del gobierno, es válido, bajo la Enmienda Cuarta, el bloqueo de una carretera para un breve examen de los conductores de vehículos para la detección de conductores que conducen bajo los efectos del alcohol.

16. Id. La práctica gubernamental de realizar bloqueos de carreteras y detener vehículos de motor, será razonable -y por tanto válida- dependiendo del resultado del balance de tres (3) factores: (1) grado de interés público servido por la incautación, (2) grado con que dicha incautación adelanta el interés público, y (3) grado de interferencia con la libertad e intimidad individual.

17. Derecho Constitucional, Derecho a la Intimidad, Procedimiento Criminal, Registros y [PAG. 563] Allanamientos. Reconocida la existencia de una expectativa legítima a la intimidad, cualquier actuación gubernamental que pretenda interferir con ese ámbito debe ser razonable de acuerdo a las circunstancias específicas del caso. Hay relación directamente proporcional entre el grado de expectativa legítima a la intimidad y el grado del alcance de la protección constitucional.

18. Id., Detención de Vehículos. La constante actividad policíaca en las carreteras -percibida por la población con normalidad- diluye en alguna medida la expectativa a la intimidad que razonablemente pueda albergar una persona al conducir un vehículo de motor. La sociedad reconoce como válido cierto grado de intervención con el ámbito de intimidad individual cuando se conduce un vehículo de motor en la vía pública.

19. Id., Bloqueo de Carreteras. La intrusión a la intimidad en el caso de detención de vehículos de motor en un bloqueo de carreteras es, en determinadas circunstancias, sustancialmente menor a la que el ordenamiento jurídico condena en ausencia de causa probable.

20. Id. Requerir causa probable para la detención de vehículos en un bloqueo de carretera podría constituir una carga onerosa para el interés público que en determinada circunstancia haya motivado su realización.

21. Id. En Puerto Rico, la validez de un bloqueo de carreteras para la detención de vehículos de motor está sujeta a un análisis de su razonabilidad, que debe partir de los siguientes criterios: (1) la magnitud del interés público servido por la incautación; (2) el grado con que dicha incautación adelanta el interés público; y (3) el grado de interferencia con la intimidad y libertad individual. Estos factores, a su vez, han estado matizados por las diversas exigencias constitucionales de nuestro ordenamiento jurídico, y si en el balance de intereses resulta irrazonable un menor alcance de la protección constitucional ante el interés público involucrado. Como parte de este análisis hay que examinar el objetivo principal que motiva el bloqueo, para determinar si es suficiente para justificar el grado de intrusión a la intimidad individual que supone la detención del vehículo.

22. Id. El bloqueo de carreteras con el objetivo de hallar a cualquiera que haya cometido un delito no es justificación para la validez de la detención.

23. Id. Como norma general, la utilización de bloqueos de carreteras con propósitos generales de hacer cumplir la ley ("law enforcement purposes") es ilegal.

24. Id. Para la validez de un bloqueo de carreteras y la detención de vehículos, el Estado no puede invocar un objetivo legítimo como pretexto para adelantar objetivos que no satisfacen el

escrutinio constitucional. Al respecto deben examinarse aspectos como la localización del bloqueo, la hora y las prácticas de los agentes estatales durante su operación para determinar si su propósito principal es ajeno al objetivo postulado. Asimismo, es necesario evaluar la efectividad del bloqueo en adelantar el interés público en cuestión. El uso de evidencia empírica puede ser un instrumento adecuado para hacer esta determinación. Además, la existencia de otras alternativas menos onerosas y menos lesivas para la consecución de los objetivos gubernamentales puede justificar una determinación de inconstitucionalidad de la actuación gubernamental.

25. Id. Para la validez de un bloqueo de carreteras y detención de vehículos, la lesión a la intimidad [PAG. 564] personal debe ser mínima. En cuanto a la intrusión objetiva (alcance y duración de la detención), ésta ha de ser breve. Por ello, en ausencia de otras circunstancias que originen motivos fundados para creer que se ha cometido algún delito, resulta excesivo requerirle a una persona que baje del auto, o hacerle preguntas más allá de las necesarias para establecer la identidad del conductor o requerirle los documentos que acrediten su legitimidad como conductor. En cuanto a la intrusión subjetiva, o la intrusión causada por el elemento de aprehensión o sorpresa que genera en las personas el bloqueo: (1) este tiene que ser claramente visible (de ahí la importancia del grado de iluminación en el lugar, así como la existencia de avisos a una distancia razonable, que indiquen actividad policial en la zona), (2) la operación del bloqueo debe garantizar la seguridad de los que por allí transiten, y (3) la interferencia con el flujo normal del tránsito debe ser mínima o, en todo caso, razonable.

26. Id. Para que la detención de un vehículo de motor en un bloqueo de carreteras sea razonable bajo nuestro esquema constitucional deben existir criterios objetivos que eliminen la arbitrariedad por parte de los agentes estatales. Criterios como la raza, sexo o edad de los ocupantes, son sencillamente insostenibles bajo nuestro esquema constitucional. Por ello, en el caso de que todos los vehículos no sean detenidos, deben establecerse previamente patrones objetivos para que las detenciones no sean discriminatorias.

27. Id. Al establecer bloqueos en las carreteras, la arbitrariedad de los oficiales de campo puede ser controlada, a su vez, con la existencia de guías previamente establecidas por oficiales supervisores. La participación de éstos en la elaboración de las guías es mecanismo adecuado para minimizar el grado de discreción que se deja al oficial que labora en la operación del bloqueo. Dichas guías deben incluir aspectos como hora, duración del bloqueo, normas de seguridad, criterios de detención de vehículos, y otros procedimientos inherentes a la operación del bloqueo que restrinja el ejercicio de discreción por parte de los agentes en el campo. Una vez se hayan adoptado estas normas o guías, las mismas deben ser cumplidas de forma estricta.

28. Id. Ante la impugnación judicial de un bloqueo en las carreteras y la detención de vehículos, compete al Estado probar su razonabilidad por constituir una intervención sin orden judicial previa.

29. Id. Bajo circunstancias especiales, puede realizarse un bloqueo de carreteras sin que el gobierno tenga que cumplir con las exigencias o parámetros que regulan la situación ordinaria. Así puede ocurrir en el caso de una situación de emergencia que requiera de la Policía cercar un área o poner una barricada en determinado lugar como medida protectora. Otras situaciones de

emergencia serían insurrecciones, amenazas con explosivos y situaciones que involucren rehenes, entre otras.

30. Id. La existencia de arbitrariedad en la detención de vehículos no es el único factor que debe ser considerado para determinar la validez de un bloqueo. Es preciso evaluar cada bloqueo caso a caso para determinar cuán razonable ha sido la actuación gubernamental a la luz del balance de los intereses involucrados y de la totalidad de las circunstancias que rodean su operación.

31. Id. Detener conductores cuando salen de sus residencias a tempranas horas de la mañana, en sus propias comunidades, para revisar sus licencias de conducir y de registro infringe de forma considerable la intimidad de las personas, más aún cuando el bloqueo no forma parte de un plan estructurado bajo guías neutrales. Este grado de intrusión no puede ser justificado con el interés de velar por el cumplimiento con las leyes sobre vehículos de motor, aun bajo el mínimo de protección individual garantizado bajo la Cuarta Enmienda de la Constitución de Estados Unidos.

[PAG. 565] 32. Id. En ausencia de situación de emergencia o circunstancias especiales, no es válido bloquear las entradas y salidas a un residencial público y detener todo vehículo que entre y salga de ese lugar para cotejar las licencias del conductor y del vehículo, sin sospecha individualizada alguna sobre conducta delictiva o violación a las leyes de tránsito, cuando el objetivo principal real no es el cotejo de las licencias sino el objetivo general de "law enforcement".

33. Procedimiento Criminal, Registros y Allanamientos, Derecho Administrativo, Registro Administrativo, Causa Probable. En el ámbito del registro administrativo, el estándar de causa probable bajo la Sección 10 del Artículo II de la Constitución de Puerto Rico es menos riguroso que en el ámbito criminal.

34. Derecho Constitucional, Revisión Judicial de Leyes. Los tribunales no deben considerar la constitucionalidad o inconstitucionalidad de una ley o de una actuación gubernamental a menos que sea imprescindible, y que la controversia bajo consideración no pueda ser adjudicada por otros fundamentos.

TEXTO COMPLETO DE LA OPINION

{DPR 392} El Ministerio Público nos solicita que revoquemos una resolución del anterior Tribunal Superior, Sala de Bayamón, mediante la cual suprimió cierta evidencia incautada por la Policía de Puerto Rico, luego de que Henry Yip Berríos fuera detenido en un bloqueo vehicular efectuado en las carreteras que daban acceso al Residencial Público Virgilio Dávila de Bayamón. El Tribunal a quo concluyó que la evidencia fue obtenida en violación de la garantía constitucional contra registros, incautaciones y allanamientos irrazonables, ya que la detención fue efectuada sin que la Policía tuviera motivos fundados para creer que el imputado hubiera cometido una violación de ley. El Ministerio Público aduce que el tribunal de instancia suprimió {DPR 393} evidencia ocupada válidamente por la Policía de Puerto Rico durante un "bloqueo en que se intervino indiscriminadamente con todos los vehículos que transcurrieron por éste". Confirmamos.

I

En la mañana del viernes 16 de abril de 1993, entre cincuenta (50) y sesenta (60) agentes de la Policía de Puerto Rico acudieron al Residencial Público Virgilio Dávila de Bayamón para diligenciar varias órdenes de arresto. Como parte de este operativo, la Policía bloqueó las tres (3) carreteras públicas que permitían el acceso al residencial con el objetivo de revisar las licencias de conducir y de registro de todos los vehículos que intentaran entrar o salir del mismo.

Alrededor de las 9:00 de la mañana de ese día, al intentar salir en su automóvil marca Saab, modelo del 1983, del residencial en donde vivía, el acusado Henry Yip Berríos fue detenido por el policía Héctor Ruiz García, quien estaba asignado a una de las vías bloqueadas por la Policía. Según surge de la transcripción de la vista de supresión de evidencia, al detener el vehículo, Ruiz García le ordenó a Yip Berríos que le mostrara su licencia de conducir y la licencia de registro del auto.

La detención y solicitud de los documentos de Yip Berríos ocurrieron sin que el policía Ruiz García tuviera conocimiento o sospecha alguna de que él hubiera cometido o estuviera en vías de cometer algún delito. En particular, no tenía conocimiento o sospecha de que Yip Berríos hubiese incurrido en alguna falta bajo la Ley Núm. 141 de 20 de julio de 1960, 9 L.P.R.A. secs. 301 et seq. (1976), según enmendada, conocida como Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico. Más aún, del expediente ante nos tampoco surge que alguna de las órdenes de arresto que estaban siendo diligenciadas en el residencial estuviera dirigida contra Yip Berríos. {DPR 394} En este contexto, la detención de Yip Berríos fue realizada tan sólo en cumplimiento de la orden que los supervisores de la Policía brindaron para que se detuviera a todo vehículo que entrara o saliera del residencial.

Yip Berríos entregó los documentos solicitados según le fue requerido. Al examinarlos, el agente Ruiz García se percató de que el número de tablilla que indicaba la licencia de registro del auto (50B92) no coincidía con el que llevaba el vehículo (AWM-422). Ante esto el policía le ordenó que bajara del auto. [1] [PAG. 566] Luego de ello, Ruiz García examinó el interior del vehículo y observó un arma de fuego entre los dos asientos delanteros. Al ser cuestionado sobre la misma, Yip Berríos aceptó que no poseía licencia para portar armas. Fue entonces cuando Ruiz García lo puso bajo arresto, le hizo las advertencias de rigor y procedió a registrarlo. Como producto de este registro, la Policía encontró dos envolturas de aluminio en los bolsillos del pantalón que contenían lo que resultó ser heroína. Tanto la heroína como el arma encontrada en el auto fueron incautadas por la Policía.

Por estos hechos el Ministerio Público acusó a Yip Berríos de violación al Artículo 404(a) de la Ley de Sustancias Controladas, 24 L.P.R.A. sec. 2404 (1979), a la sección 2-801 (7) de la Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico, sección 591 (7) (1976), y a los Artículos 6, 8 y 11 de la Ley de Armas, 25 L.P.R.A. secs. 416, 418 y 421 (1979). {DPR 395} Oportunamente, el imputado solicitó la supresión de la evidencia y alegó que la detención en el Residencial fue ilegal ya que fue efectuada sin que existieran motivos fundados o causa probable para creer que hubiera cometido delito alguno. Por ello, adujo que la evidencia obtenida en tales circunstancias debía ser suprimida.

El Tribunal Superior, Sala de Bayamón (Hon. Ramón E. Gómez Colón, Juez), acogió los planteamientos del imputado y suprimió la evidencia incautada en el bloqueo. Dicho foro concluyó que en ausencia de sospecha individualizada, la detención del imputado Yip Berríos violentó nuestro ordenamiento constitucional, por lo que la evidencia obtenida a raíz de dicha intervención debía ser suprimida. De igual forma, declaró inconstitucional la sección 5-1120(a) de la Ley de Vehículos y Tránsito, 9 L.P.R.A. sec. 1152 (1976), que obliga a los conductores a detenerse y mostrar los documentos necesarios cuando un agente del orden público así lo requiere.

Ante este cuadro, el Estado acudió ante nos mediante recurso de certiorari en el que imputa al tribunal de instancia la comisión de los siguientes cuatro (4) errores:

"1. Si erró el Tribunal Superior al declarar inconstitucional la Sección 5-1120(A) de la Ley de Vehículos y Tránsito y al no aplicar, aun en tal caso, la doctrina del registro de buena fe.

2. Si erró el Tribunal Superior al no aplicar la norma que permite el "bloqueo" de vehículos para cotejar licencias de conducir y del vehículo.

3. Si fue correcta la interpretación que el Tribunal Superior hizo del caso de Delaware v. Prouse, 440 U.S. 648 (1979).

4. Si fue correcta la determinación del Tribunal Superior de que procedía suprimir la evidencia por razón de que su obtención fue fruto de un operativo ilegal."

Oportunamente expedimos el recurso. [2] El primer error señalado requiere pasar juicio sobre la validez constitucional {DPR 396} de la sección 5-1120(A) de la Ley de Tránsito. Los últimos tres errores, por su parte, cuestionan la capacidad constitucional del Estado para realizar bloqueos en las carreteras públicas del país y detener vehículos de motor, sin que exista sospecha individualizada o motivos fundados para creer que su conductor u ocupantes cometieron o estaban cometiendo algún delito o alguna violación a las leyes de tránsito. Su resolución en consecuencia, requiere considerar el alcance de la protección constitucional contra registros, allanamientos e incautaciones irrazonables que provee la Sección 10 del Artículo II de nuestra Constitución y la Cuarta Enmienda Federal, en el contexto específico que plantea el caso ante nos.

Las partes han comparecido. Luego de estudiar sus respectivos escritos consideramos apropiado discutir en primer lugar los últimos tres errores apuntados. Posteriormente, consideraremos la determinación de inconstitucionalidad que hiciera el magistrado de instancia. Así pues, con el beneficio de la comparecencia de las partes, y luego de estudiar el derecho aplicable, resolvemos.

II

La Sección 10 del Artículo II de la Constitución del Estado Libre Asociado de Puerto Rico en lo aquí pertinente dispone:

[PAG. 567] "No se violará el derecho del pueblo a la protección de sus personas, casas, papeles y efectos contra registros, incautaciones y allanamientos irrazonables.

.....

Sólo se expedirán mandamientos autorizando registros, allanamientos o arrestos por autoridad judicial, y ello únicamente cuando exista causa probable apoyada en juramento o afirmación, describiendo particularmente el lugar a registrarse, y las personas a detenerse o las cosas a ocuparse.

{DPR 397} Evidencia obtenida en violación de esta sección será inadmisibile en los tribunales." Art. II, Sección 10, Const. de P.R.

Esta disposición es análoga a la Enmienda Cuarta de la Constitución de Estados Unidos, 3 Diario de Sesiones de la Convención Constituyente 1568 (1961); 3 José Trías Monge, Historia Constitucional de Puerto Rico 191 (1982), y, al igual que su equivalente federal, su objetivo es proteger el ámbito de intimidad y dignidad del individuo frente a actuaciones arbitrarias del Estado. Pueblo v. Santiago Alicea, 95 J.T.S. 45, Opinión y Sentencia de 18 de abril de 1995, ___ D.P.R. ___ (1995); Pueblo en Interés del Menor N.R.O., 94 J.T.S. 118, Opinión y Sentencia de 12 de septiembre de 1994, ___ D.P.R. ___ (1994); Pueblo v. Martínez Torres, 120 D.P.R. 496, 500 (1988); de la jurisdicción federal véanse, U.S. v. Mendenhall, 446 U.S. 544 (1980); Katz v. United States, 389 U.S. 347, 350 (1967). En términos prácticos, dicha disposición constitucional pretende impedir que el Estado interfiera con la intimidad y libertad de las personas excepto en aquellas instancias en las que el propio ordenamiento lo permite. Véanse 1 Ernesto L. Chiesa, Derecho Procesal Penal de Puerto Rico y Estados Unidos 283 (1991); 1 Olga Elena Resumil de Sanfilippo, Práctica Jurídica de Puerto Rico, Derecho Procesal Penal 203 et seq. (1990).

Aunque la garantía constitucional conferida a los individuos en la Sección 10 del Artículo II de nuestra Constitución es análoga a la federal, en el pasado hemos señalado que su contenido es distinto, Pueblo v. Dolce, 105 D.P.R. 422, 429 (1976). En esa ocasión expresamos que "[a]mbas disposiciones respondieron a circunstancias diferentes y es natural que su interpretación se atenga, dentro del marco de nuestras relaciones con Estados Unidos, a las realidades cambiantes de una y otra sociedad". Id.

En este contexto, hemos señalado que la Cuarta Enmienda Federal "describe el ámbito mínimo de la garantía que reconoce". Id., a la pág. 427. Esto significa que los estados {DPR 398} y Puerto Rico, aunque no pueden reducir el ámbito de protección reconocido por la jurisprudencia interpretativa de la Cuarta Enmienda Federal, pueden ampliarlo con el objetivo de conceder una mayor protección a la ciudadanía. United States v. Sibron, 392 U.S. 40, 60-61 (1968); Cooper v. California, 386 U.S. 58, 62 (1967). De hecho, nuestra Constitución contiene dos disposiciones adicionales a la Sección 10 del Artículo II que le imprimen mayor vitalidad a la protección constitucional a la intimidad. Estas son la Sección 1 de nuestra Carta de Derechos, preceptiva de que "[l]a dignidad del ser humano es inviolable", y la Sección 8 que establece el derecho de toda persona "a protección de la ley contra ataques abusivos a su honra, a su reputación y a su vida privada o familiar". Esta mayor especificidad y extensión de nuestro texto constitucional nos ha llevado a afirmar que con relación a la protección del derecho a la intimidad nuestra Constitución

es de "factura más ancha que la tradicional". E.L.A. v. Hermandad de Empleados, 104 D.P.R. 436, 440 (1975); véase además, López Vives v. Policía de Puerto Rico, 118 D.P.R. 219 (1987).

Como es sabido, la determinación de si existe protección bajo la Enmienda Cuarta o bajo su equivalente en Puerto Rico requiere determinar si quien reclama la protección constitucional tiene derecho a abrigar una razonable expectativa a la intimidad ante la actuación gubernamental impugnada, ya sea un registro, un allanamiento o una incautación. Katz v. U.S., 389 U.S. a la pág. 361; California v. Greenwood, 108 S. Ct. 1625 (1988). De este modo, hemos advertido que nuestra protección constitucional requiere determinar "si la persona tiene un derecho razonable a abrigar, donde sea, dentro de las circunstancias del caso específico, la expectativa de que su intimidad se respete". Pueblo v. Lebrón, 108 D.P.R. 324, 331 (1979); {DPR 399} E.L.A. v. Puerto Rico Telephone Co., 114 D.P.R. 394, 402 (1983).

En relación a la Sección 10 del Artículo II de nuestra Constitución, el criterio que determina si la [PAG. 568] actuación gubernamental es constitucionalmente permisible es la razonabilidad de la intrusión estatal con la intimidad de la persona. Esto normalmente se determina balanceando los intereses del Estado frente a los derechos individuales. El menor o mayor grado de expectativa a la intimidad que nuestro ordenamiento le reconoce a una persona en determinada circunstancia es pertinente para el análisis acerca de la razonabilidad de la actuación gubernamental y en consecuencia, para determinar el alcance de la protección constitucional. En este contexto, y dado que en Puerto Rico los derechos individuales y particularmente el derecho a la intimidad y dignidad reciben una protección más amplia que en la jurisdicción federal, en nuestra jurisdicción el criterio de razonabilidad es más estricto.

III

En Pueblo v. Sosa Díaz, 90 D.P.R. 622 (1964), extendimos la protección constitucional que ofrece la Sección 10 del Artículo II de nuestra Constitución específicamente a los vehículos de motor. Sin embargo, hemos advertido que el alcance de la protección de las personas en circunstancias que involucran automóviles es menor. Véanse, Pueblo v. Malavé González, 120 D.P.R. 470, 478 (1988); Pueblo v. Acevedo Escobar, 112 D.P.R. 770, 775 (1982). Esto no significa que al viajar en un automóvil renunciamos a nuestro derecho a la intimidad y a no autoincriminarnos. Pueblo v. Malavé González, 120 D.P.R. ___, a las págs. 478-79. Lo que ocurre es que por las diferencias conceptuales y funcionales existentes entre un vehículo y una residencia, así como por el hecho de que el tránsito por las vías públicas es una materia muy reglamentada, hemos reconocido como {DPR 400} razonable un grado de intrusión gubernamental mayor con el ámbito de intimidad individual en tales circunstancias que la que de ordinario se reconoce en una residencia. Id., a la pág. 478; Pueblo v. Acevedo Escobar, 112 D.P.R. ___, a la pág. 776. No obstante, en uno u otro caso la validez de la intervención gubernamental queda condicionada a que dentro de las circunstancias del caso tal intervención sea razonable.

Tanto bajo la Cuarta Enmienda Federal como bajo la Constitución de Puerto Rico, la detención temporera de una persona que conduce un vehículo de motor por parte de agentes estatales constituye una incautación de la persona aun cuando la detención haya sido por un período breve de tiempo o para un propósito en específico. Whren v. U.S., 116 S.Ct. 1769 (1996); U.S. v.

Brignoni-Ponce, 422 U.S. 873, 878 (1975). Tal es la situación que ocurre cuando un agente estatal detiene un vehículo en un bloqueo de carretera. [3] De este modo, la detención de un vehículo por parte de un miembro de la Policía queda enmarcada dentro del imperativo constitucional de que dentro de las circunstancias del caso, tal incautación sea razonable de forma que no se lesionen los derechos de la ciudadanía. *Whren v. U.S.*, 116 S.Ct. a la pág. 1772.

En el pasado hemos reconocido como razonable la detención de un vehículo de motor bajo circunstancias que originan motivos fundados o causa probable para creer que ha ocurrido una violación de las leyes de tránsito. [4] *Pueblo v. Malavé González*, supra; {DPR 401} *Pueblo v. De Jesús Robles*, 92 D.P.R. 345 (1965); de la jurisdicción federal véanse *Whren v. U.S.*, supra; *Pennsylvania v. Mimms*, 434 U.S. 106, 109 (1977); *Dunaway v. New York*, 442 U.S. 200, 209 (1979). En esa ocasión señalamos que era válida la detención de un vehículo de motor cuando su conductor ha cometido una infracción de tránsito. Al así actuar, indicamos que dicha detención constituye "una detención con propósitos específicos y por un período de tiempo limitado". *Pueblo v. Malavé González*, 120 D.P.R. ___, a la pág. 481. Sin embargo, en cuanto a un grado de intervención mayor, como lo sería el registro del interior del vehículo, expresamos que en ausencia de circunstancias especiales, es necesario obtener una orden judicial para que tal actuación pueda ser constitucionalmente válida. Id.

Más tarde, en *Pueblo v. Martínez Torres*, supra, reconocimos como válida la detención de un vehículo de motor y el arresto de su conductor por parte de un agente de la Policía que actúa a base de información colectiva, cuando el agente que inicia la cadena de comunicaciones tiene motivos fundados para creer que la persona arrestada ha incurrido en una violación de ley.

De igual forma, hemos validado la prerrogativa de la Policía de detener a un ciudadano con propósitos investigativos, como parte de la obligación de dicho cuerpo de patrullar las vías públicas y de investigar la actividad delictiva, siempre que la persona detenida consienta a la intervención. *Pueblo en interés del Menor N.R.O.*, supra; *Pueblo v. Acevedo Escobar*, 112 D.P.R. ___, a la pág. 778.

[PAG. 569] La controversia que hoy está ante nuestra consideración es distinta. La detención del vehículo en que viajaba Yip Berríos, ocurrió sin que la Policía tuviera motivos fundados para creer que éste hubiese infringido alguna disposición de ley. Tampoco tenía el consentimiento del detenido. Ante esto, debemos decidir si una detención en un bloqueo de carreteras efectuada sin que exista algún grado de sospecha {DPR 402} individualizada es permisible bajo nuestro ordenamiento constitucional.

En Puerto Rico, nunca antes habíamos tenido la oportunidad de examinar semejante controversia. En Estados Unidos, por el contrario, la misma ha generado considerable debate, siendo el Tribunal Supremo de ese país, el exponente principal de los principios fundamentales que amparan la protección constitucional contra registros y allanamientos irrazonables bajo la Cuarta Enmienda en ese contexto. Por lo tanto, al resolver el presente caso acudimos a esa jurisdicción para evaluar el tratamiento que se le ha brindado a la garantía constitucional en tales circunstancias, de modo que podamos precisar el ámbito mínimo de la protección constitucional que los estados y Puerto Rico están obligados a conceder a la ciudadanía. Oportunamente, trazaremos los contornos de la protección constitucional bajo nuestra Constitución. La referencia

a casos de otras jurisdicciones es, en este sentido, ilustrativa. En cuanto a la jurisprudencia federal, su uso es únicamente a los fines de precisar el contenido mínimo de la Sección 10 de la Carta de Derechos de nuestra Constitución.

IV

El Tribunal Supremo Federal consideró la validez constitucional de la detención de un vehículo de motor en un bloqueo de carreteras por vez primera en *U.S. v. Martínez-Fuerte*, 428 U.S. 543 (1976). [5] Allí, en varios {DPR 403} casos consolidados, se cuestionaba la validez, bajo la Cuarta Enmienda, de las detenciones efectuadas por la Policía de Frontera en dos bloqueos de carreteras localizados de forma permanente en las cercanías de la frontera estadounidense con Méjico como medida para controlar la entrada de indocumentados. [6]

Al sostener la validez constitucional de las detenciones impugnadas, el Supremo Federal expresó que la Constitución de Estados Unidos permitía la realización de lo que denominó "reasonably located checkpoints", en los cuales los vehículos podían ser detenidos en ausencia de algún grado de sospecha individualizada. *Id.*, a la pág. 562. Para llegar a esta conclusión dicho Foro examinó la razonabilidad de la intervención a la luz del balance de los intereses involucrados. Por un lado, consideró la magnitud del interés público que motivaba la intervención y la eficacia del mecanismo utilizado para adelantar dicho interés. De otro lado, el Tribunal consideró el alcance de la intrusión gubernamental con la intimidad individual.

Al respecto, el Tribunal Supremo de Estados Unidos señaló que el interés gubernamental en el control del tráfico de inmigrantes era muy alto, mientras la intrusión en {DPR 404} la intimidad individual resultante era mínima, pues ni los ocupantes de los vehículos, ni los vehículos mismos eran registrados. *U.S. v. Martínez-Fuerte*, 428 U.S. a la pág. 558. Además, dicho foro sostuvo que la discreción ejercida por los agentes estatales así como el potencial de que los bloqueos interfirieran con las personas que transitaban de forma legítima eran mínimos. [7]

Martínez-Fuerte, elabora una distinción importante en cuanto al tipo de intrusión con la intimidad de la que puede ser objeto una persona, que contribuyó a la determinación de la constitucionalidad de los bloqueos allí impugnados. Por un lado, se encuentra lo que el Tribunal denominó intrusión objetiva, constituida por la detención en sí misma, la inspección visual y cualquier tipo de intercambio verbal entre el detenido y los agentes estatales. Por otro lado, se encuentra la intrusión subjetiva, caracterizada por el sentimiento de aprehensión, temor o aun de sorpresa que ocasiona la detención en quienes transitan por las vías públicas. Según el Tribunal Supremo de Estados Unidos, este último tipo de intrusión o interferencia con la intimidad individual es sustancialmente menor en el caso de los bloqueos, que la que de ordinario ocurre cuando una persona es detenida por un policía que realiza un patrullaje preventivo. Sobre este particular, el Tribunal explicó:

En los bloqueos de tráfico un conductor puede ver que otros {DPR 405} vehículos están siendo detenidos, puede ver signos visibles de la autoridad del oficial y está menos susceptible de ser atemorizado o molestado por [PAG. 570] la intrusión. *U.S. v. Martínez-Fuerte*, 428 U.S. a la pág. 558 (citando con aprobación a *U.S. v. Ortiz*, 422 U.S. a las págs. 894-95). (Traducción nuestra).

En el balance de intereses, el Supremo Federal estimó que dado el interés público involucrado y el alcance de la intrusión con la intimidad de las personas, la intervención gubernamental resultaba razonable, por lo que el bloqueo resistía el escrutinio constitucional.

Tres años más tarde el Tribunal Supremo de Estados Unidos resolvió *Delaware v. Prouse*, 440 U.S. 648 (1979). En éste, un oficial de la Policía que hacía una ronda por el condado de New Castle en Delaware detuvo un vehículo de motor en cuyo interior ocupó marihuana. Según el testimonio brindado por el patrullero, la detención la efectuó de forma rutinaria, sin que tuviera motivos fundados o sospecha razonable para creer que la persona detenida hubiera cometido delito alguno. Tampoco había percibido alguna violación a las leyes de tránsito. El agente de policía tan sólo realizó la detención con el único objetivo de revisar las licencias de conductor y de registro del vehículo. Nótese que distinto a *Martínez-Fuerte* la detención en *Prouse* no fue efectuada como parte de un bloqueo de carreteras, sino como parte de un patrullaje preventivo.

Al evaluar la razonabilidad de la intrusión con la intimidad individual, el Tribunal Supremo de Estados Unidos rechazó la contención de que el interés gubernamental en identificar conductores no autorizados, así como el interés de velar porque las normas de seguridad en la conducción de un vehículo de motor fuesen satisfechas, constituyeran razones suficientes para validar un sistema en el que el agente estatal tuviera discreción absoluta para detener conductores. Por ello concluyó que detener un vehículo y solicitar la licencia de conducir y la del registro del {DPR 406} auto, en ausencia de algún grado de sospecha individualizada sobre la comisión de algún delito por parte de sus ocupantes era impermisible bajo la Cuarta Enmienda. Bajo el mínimo federal exigido por la Constitución de Estados Unidos, a la Policía le está vedado detener un vehículo durante un patrullaje preventivo sin que exista sospecha individualizada que lo justifique.

A pesar de lo anterior, el Supremo Federal implícitamente aceptó que la realización de un bloqueo para revisar licencias podría ser constitucionalmente válida si se utilizaban métodos menos intrusivos en la intimidad individual o métodos que no involucraran un ejercicio de discreción y arbitrariedad irrestricta por parte de los oficiales estatales. Por esto añadió que "[d]etener y hacerle preguntas a todos los vehículos que transiten por un bloqueo de carreteras es una posible alternativa", *id.* a la pág. 674 (traducción nuestra), para suprimir esa arbitrariedad.

La validez de un bloqueo de carreteras nuevamente se puso a prueba en *Michigan State Police v. Sitz*, 496 U.S. 444 (1990). Allí, el Tribunal Supremo Federal pasó juicio sobre la validez de un programa estatal de control de alcohol que operaba mediante el establecimiento de bloqueos o puntos de examen de conductores en las carreteras. El bloqueo impugnado en *Sitz* era realizado siguiendo unas guías pre-establecidas en cuya preparación habían participado no sólo la Policía de Michigan sino también miembros de la fiscalía del estado y el University of Michigan Transportation Research Institute.

Siguiendo los precedentes de *Martínez-Fuerte* y *Prouse*, el Tribunal Supremo de Estados Unidos estimó que el grado de intrusión con la intimidad individual, tanto en su vertiente objetiva, como en su vertiente subjetiva, era mínimo, por lo que al ser sopesado con el interés gubernamental involucrado --reducir accidentes causados por personas en estado de embriaguez-- y con la efectividad del mismo en el logro de {DPR 407} ese objetivo, la decisión debía recaer a favor

del programa gubernamental. Asimismo, el Tribunal señaló que los bloqueos de control del alcohol en Sitz no otorgaban la discreción irrestricta a los oficiales estatales que fue condenada en Prouse. Por ello, el Tribunal validó la detención inicial de los conductores en los bloqueos de carreteras bajo su consideración, como intento para reducir los accidentes causados por conductores ebrios.

Múltiples jurisdicciones estatales, a su vez, han considerado la controversia que nos ocupa llegando a resultados diversos, los cuales han estado matizados por las exigencias de sus respectivas constituciones estatales. [8] En este contexto, algunos tribunales han validado los bloqueos que tan sólo obligan al [PAG. 571] conductor a reducir la velocidad al acercarse a ellos y le dejan la opción de iniciar una conversación con el policía o continuar su marcha. {DPR 408} State v. Talbot, 792 P.2d 489 (Utah App. 1990); Little v. State, 479 A.2d 903 (Md. 1984). Otros han permitido al conductor que se aproxima a un bloqueo tomar una vía alterna y evadir el contacto con el mismo. State v. Talbot, supra; Ingresoll v. Palmer, 43 Cal.3d 1321, 743 P.2d 1299 (1987); State v. Superior Court, 143 Ariz. 45, 691 P.2d 1073 (1984). Aun otros han requerido que el Estado obtenga una previa autorización judicial para poder establecer el bloqueo. State v. Olgaard, 248 N.W.2d 392 (S.D. 1976).

Algunos tribunales estatales han sido más precisos y han identificado una serie de requisitos o factores que deben ser considerados al momento de evaluar la validez constitucional de un bloqueo de carreteras. [9] No obstante, la vasta jurisprudencia existente que valida la práctica gubernamental de realizar bloqueos de carreteras ha sido consecuente al utilizar como metodología de análisis el escrutinio desarrollado por la jurisprudencia federal. De este modo, la razonabilidad de la actuación gubernamental ha estado sujeta al resultado del balance de los siguientes tres factores: (1) la magnitud del interés público servido por la incautación; (2) el grado con que dicha incautación adelanta el interés público; y (3) el grado de interferencia con la intimidad y libertad individual. Estos factores, a su vez, han estado matizados por las diversas exigencias constitucionales de los estados en cuanto al grado de protección que le confieren al ámbito de intimidad individual. El {DPR 409} resultado de este análisis determina la validez constitucional del bloqueo en cuestión.

La evaluación del bloqueo de carreteras bajo nuestra consideración, a la luz de estos criterios, requiere determinar previamente si la incautación que de ordinario supone una detención en un bloqueo es permisible bajo nuestro esquema constitucional. Si este análisis revela que tal detención resulta permisible, debemos entonces evaluar la constitucionalidad del bloqueo en específico que está bajo nuestra consideración.

V

El criterio que permea la Sección 10 del Artículo II de nuestra Constitución y que delimita el grado de intrusión estatal permisible en el ámbito de intimidad individual es el de razonabilidad. Como parte integral de esta evaluación se levanta la expectativa a la intimidad albergada por una persona en determinado contexto. Reconocida la existencia de una expectativa legítima a la intimidad, cualquier actuación gubernamental que pretenda interferir con ese ámbito debe ser razonable de acuerdo a las circunstancias específicas del caso. Cuanto mayor sea la expectativa legítima a la intimidad, mayor será el alcance de la protección constitucional. Mientras menor

sea la expectativa legítima a la intimidad, menor será el alcance de la protección constitucional, y por tanto, el grado de interferencia estatal jurídicamente permisible en ese ámbito, será mayor. En ambos casos, "[e]l análisis del alcance de la protección constitucional se hará de acuerdo con la aplicación de la doctrina del balance de intereses". Olga Elena Resumil, *supra*, a la pág. 205.

Al examinar la naturaleza de la detención de un vehículo en un bloqueo de carreteras debemos destacar que el Estado regula, controla y limita el uso de las vías públicas en múltiples formas con el fin de mantener y promover {DPR 410} la seguridad de las personas que a diario transitan por ellas. 37 A.L.R.4th 10; 7A A.Jur.2d §101. Con este propósito se le exige a los conductores que tengan una licencia de conducir y que los vehículos de motor estén inscritos en el Departamento de Transportación y Obras Públicas de Puerto Rico. Véase, Ley Núm. 141 de julio 20 de 1960, 9 L.P.R.A. secs. 301 et seq. (1976), según enmendada. Quien quiera conducir un vehículo de motor de forma legal tiene que cumplir con las exigencias estatutarias y reglamentarias que nuestro ordenamiento prescribe para ello.

Al hacer uso de las carreteras, las personas saben que la Policía fiscaliza continuamente las vías públicas. La constante actividad policíaca en las carreteras del País es incluso percibida por la población con normalidad. Esta situación diluye en alguna medida la expectativa a la intimidad que razonablemente puede albergar una persona cuando conduce un vehículo de motor y ejemplifica el hecho de que la sociedad reconoce como válido cierto grado de intervención con el ámbito de intimidad individual cuando se conduce un vehículo de motor en las vías públicas.

[PAG. 572] Por otro lado, la individualización que existe en el caso de una detención en un patrullaje preventivo o en un arresto es casi inexistente en el caso de una detención de un vehículo de motor en un bloqueo de carreteras. Notamos que todos los que transitan por un bloqueo de carreteras están expuestos a ser detenidos por los agentes estatales. A los ojos del público, la intrusión estatal en ese contexto es menos ofensiva, y por ende, el efecto en la reputación del detenido es menor o casi inexistente. [10] La intrusión estatal adquiere así, otro matiz, otro alcance. Se trata de una intrusión estatal que en determinadas circunstancias podría resultar sustancialmente menor a la {DPR 411} que nuestro ordenamiento condena en ausencia de causa probable.

A la luz de lo anterior, requerir causa probable para realizar la detención de un vehículo en un bloqueo podría constituir una carga onerosa para el interés público que en determinada circunstancia haya motivado su realización. En consecuencia resolvemos que la validez de un bloqueo de carreteras en nuestra jurisdicción queda sujeta a un análisis de su razonabilidad. Dicho análisis debe partir de los criterios que la jurisprudencia federal y estatal han reconocido como pertinentes y que adoptamos. Estos son: (1) la magnitud del interés público que motiva la realización del bloqueo; (2) el grado con que el mismo adelanta dicho interés; y (3) el alcance de la intrusión con la intimidad. Cada bloqueo debe ser evaluado individualmente para determinar si se ajusta a las exigencias constitucionales de nuestro ordenamiento y si en el balance de intereses, resulta razonable un menor alcance de la protección constitucional ante el interés público involucrado.

Como parte de este análisis debe examinarse el objetivo principal que motiva la realización del bloqueo para determinar si el mismo es suficiente para justificar el grado de intrusión a la

intimidad individual que supone la detención de un vehículo de motor. En este extremo, coincidimos con lo resuelto en casi todas las jurisdicciones de los Estados Unidos de que la realización de un bloqueo de carreteras con el objetivo de encontrar a cualquiera que haya cometido un delito, no es justificación para la validación de la detención. Véanse *U.S. v. McFayden*, 865 F.2d 1306 (D. 1989); *Galberth v. U.S.*, supra. Por ello, como norma general, la utilización de bloqueos de carreteras con propósitos generales ("general enforcement purposes") es ilegal.

De igual modo, el Estado no puede postular la existencia de un objetivo legítimo como pretexto para adelantar objetivos que no satisfacen el escrutinio constitucional. Al {DPR 412} respecto deben examinarse aspectos como la localización del bloqueo, la hora y las prácticas de los agentes estatales durante su operación para determinar si su propósito principal es ajeno al objetivo postulado. Véanse, *U.S. v. McFayden*, supra; *U.S. v. Morales-Zamora*, 974 F.2d 149 (1992). Asimismo, es necesario evaluar la efectividad del bloqueo en adelantar el interés público en cuestión. El uso de evidencia empírica puede ser un instrumento adecuado para hacer esta determinación. Además, la existencia de otras alternativas menos onerosas y menos lesivas para la consecución de los objetivos gubernamentales puede justificar una determinación de inconstitucionalidad de la actuación gubernamental.

En términos generales, la lesión a la intimidad personal debe ser mínima. Siguiendo la distinción elaborada por el caso *Martínez-Fuerte*, esto tiene un carácter dual: en cuanto a la intrusión objetiva, es decir en cuanto al alcance y duración de la detención, ésta ha de ser breve. Por ello, en ausencia de otras circunstancias que originen motivos fundados para creer que se ha cometido algún delito, resulta excesivo requerirle a una persona que baje del auto, o hacerle preguntas más allá de las necesarias para establecer la identidad del conductor o requerirle los documentos que acrediten su legitimidad como conductor. Véase *Igersoll v. Palmer*, 43 Cal. 3d 1321, 743 P.2d 1299 (Cal. 1987), (en donde existía personal que tomaba el tiempo de duración de las detenciones, las cuales en su fase inicial tenían una duración aproximada de 28 segundos, y las de las personas que eran llevadas a una segunda área de examen de 6 minutos y 13 segundos).

En cuanto a la intrusión subjetiva, o la intrusión causada por el elemento de aprehensión o sorpresa que genera en las personas la realización del bloqueo, debemos señalar lo siguiente: (1) el bloqueo tiene que ser claramente visible, por ello el grado de iluminación que exista en el lugar, así como la existencia de avisos a una distancia razonable que {DPR 413} indiquen la actividad policial en la zona resultan importantes, véase *U.S. v. Hernández*, 739 F.2d 484 (9th Cir.), cert. denied, 469 U.S. 1021 (1984); (2) la operación del [PAG. 573] bloqueo debe garantizar la seguridad de los que por allí transiten; y (3) la interferencia con el flujo normal del tránsito debe ser mínima, o en todo caso, razonable. [11]

Por otro lado, para que una detención de un vehículo de motor en un bloqueo de carreteras sea razonable bajo nuestro esquema constitucional deben existir criterios objetivos que eliminen la arbitrariedad por parte de los agentes estatales. Criterios como la raza, sexo o edad de los ocupantes, son sencillamente insostenibles bajo nuestro esquema constitucional. [12] Por ello, en el caso de que todos los vehículos no sean detenidos, deben establecerse previamente patrones objetivos para que las detenciones no sean discriminatorias. [13]

La arbitrariedad de los oficiales en el campo puede ser controlada, a su vez, con la existencia de guías previamente establecidas por oficiales supervisores. La participación de oficiales superiores en la elaboración de estas guías ha sido vista como un mecanismo adecuado para minimizar {DPR 414} el grado de discreción que se le deja al oficial que labora en la operación del bloqueo. Véase *Little v. State*, supra. Dichas guías deben incluir aspectos como hora, duración del bloqueo, normas de seguridad, criterios de detención de vehículos, y otros procedimientos inherentes a la operación del bloqueo que restrinja el ejercicio de discreción por parte de los agentes en el campo. Una vez se hayan adoptado estas normas o guías, las mismas deben ser cumplidas de forma estricta. Véase, *Commonwealth v. Anderson*, 547 N.E.2d 1134 (Mass. 1989) (en donde el Tribunal declaró inconstitucional el bloqueo impugnado debido a que la duración previamente establecida fue prolongada sin seguir las normas preestablecidas para su extensión).

Los anteriores lineamientos doctrinales le imprimen razonabilidad bajo nuestra Constitución a la incautación que representa una detención en un bloqueo de carreteras. Ante una impugnación judicial de este tipo de actuación gubernamental, por constituir una incautación sin una orden judicial previa, compete al Estado probar su razonabilidad.

Advertimos, sin embargo, que pueden surgir instancias que ameriten la realización de un bloqueo de una vía sin que sea estrictamente necesario cumplir con los parámetros de razonabilidad que hemos esbozado. Tal puede ser el caso de una situación de emergencia que requiriera de la Policía cercar un área o poner una barricada en determinado lugar como medida protectora. Estas instancias excepcionales podrían justificar un desvío de la norma general que hemos postulado y deberán ser examinadas a la luz de los hechos concretos en las que surjan. [14]

Con este trasfondo, evaluemos el contexto de la detención de la que fue objeto el señor Yip Berríos. {DPR 415}

VI

El bloqueo de carreteras bajo nuestra consideración fue efectuado por la Policía de Puerto Rico en la mañana de un viernes, sin previo aviso, en las tres vías que permitían la entrada y salida al Residencial Virgilio Dávila en donde vivía el imputado Yip Berríos. Según surge de los autos del caso, en el bloqueo impugnado se detenía a todos los vehículos que intentaran entrar o salir al residencial sin que existiera algún grado de sospecha individualizada de que la persona detenida hubiera cometido un delito o alguna violación a las leyes de tránsito. Al ser detenidos, se solicitaba al conductor su licencia de conducir y la licencia del registro del vehículo. Bajo estas circunstancias fue que ocurrió la detención e incautación del vehículo en que viajaba Yip Berríos que posteriormente desemboca en la percepción de la anomalía en la tablilla del vehículo y en la confiscación de la evidencia delictiva. Ante este cuadro debemos determinar si la detención inicial del vehículo de Yip Berríos fue constitucionalmente válida a la luz de los parámetros de razonabilidad que hemos delineado para las detenciones efectuadas en bloqueos de carreteras.

En su escrito, el Ministerio Público nos indica que el bloqueo de carreteras efectuado ese día en el Residencial Virgilio Dávila tenía como objetivo básico la revisión de las licencias de conducir

y de registro del vehículo de los conductores que transitaran por las vías bloqueadas. Por ello nos afirma:

"El plan era el típico "bloqueo": solicitar del conductor de todo vehículo, que entrara o saliera, la registración [sic] del automóvil y la licencia del conductor."

[PAG. 574] Alegato del Peticionario, a la pág. 4.

Más adelante, el Ministerio Público nos señala que, "[e]l bloqueo establecido por la policía en la mañana del 16 de abril de 1993 en el residencial Virgilio Dávila es uno reconocido por Delaware v. Prouse, supra, para cotejar licencias del vehículo y de conductor". Id. a la pág. 13. {DPR 416} Por ello, nos plantea que el interés estatal en "proteger la propiedad vehicular y disminuir el crimen que se comete con ayuda de vehículos ilegalmente obtenidos, refuerza la validez de los bloqueos para cotejar licencias de conducir y de vehículos", id., y nos solicita que validemos el bloqueo efectuado en el caso de autos y por ende la detención del imputado Yip Berríos.

Ciertamente la detección de delitos relacionados a las leyes de tránsito y de propiedad vehicular es un interés estatal que merece considerable deferencia. De hecho, en el pasado hemos reconocido que "dada su movilidad el automóvil en ocasiones es el medio utilizado por los delincuentes para sus actividades ilícitas y que con frecuencia es el producto del delito". Pueblo v. Malavé González, 120 D.P.R. ___, a la pág. 479. Sin embargo, un análisis ponderado de todas las circunstancias que rodearon la operación del bloqueo en el caso de autos levanta serias dudas sobre la validez de la contención gubernamental en términos de que el bloqueo efectuado en el Residencial Virgilio Dávila tenía como objetivo principal la revisión sistemática de las licencias de conducir y de registro del vehículo.

Debemos destacar que ese día la Policía estaba diligenciando varias órdenes de arresto en el mismo residencial en el que fue efectuado el bloqueo de carreteras. No podemos concebir que la Policía haya efectuado ambas gestiones de forma simultánea sin una planificación previa al respecto. No obstante, el Ministerio Público no nos expresa que el mismo fuese realizado como medida cautelar para evitar la evasión de alguna de las personas cuyas órdenes de arresto estaban siendo diligenciadas. Ni siquiera nos señala que el bloqueo fue efectuado como medida excepcional para aplacar una situación de peligrosidad o emergencia para el público. El Estado descansa única y exclusivamente en el argumento de que el bloqueo fue efectuado como un "típico bloqueo" para revisar las licencias de los vehículos de las personas que por allí transitaban. Aunque ante nos tan {DPR 417} sólo se ha planteado la validez de la detención de Yip Berríos en el bloqueo de carreteras, el operativo que estaba siendo realizado en el residencial de forma simultánea con el bloqueo sugiere que el objetivo principal de éste no era exclusivamente la revisión sistemática de las licencias de conducir y de registro de los que transitaran por ellos como plantea el Ministerio Público. "Los jueces no debemos, después de todo, ser tan inocentes como para creer declaraciones que nadie más creería". Pueblo v. Luciano Arroyo, 83 D.P.R. 573, 582 (1961).

El bloqueo del caso de autos se asemeja al tipo de bloqueos que en otras jurisdicciones ha sido rechazado por carecer de un objetivo o interés público específico que lo motive, y por ser estructurado con objetivos diversos, o dicho en otras palabras, "en busca de alguien que haya

cometido un delito". Véanse *Hagood v. Town of Town Creek*, supra; *Galberth v. U.S.*, supra; *Wirin v. Horrall*, 85 Cal.App.2d 497, 193 P.2d 470 (1948). En este sentido, el bloqueo impugnado reúne las características del tipo de bloqueo que el profesor LaFave nos advierte que representa un serio atentado a la garantía constitucional contra registros y allanamientos irrazonables cuando expresa:

"It is not permissible for the police to celebrate Buglary Prevention Week by setting up random roadblocks to search cars for burglary tools, to blockade a highcrime area of that city and search leaving that area, or to establish roadblocks "to curb the juvenile problem" or for the purpose of "detering drug traffic and violence". Such tactics as these pose "the most serious threat to the interest in privacy".

4 LaFave, supra, a las págs. 313-14 (notas al calce omitidas).

Por otro lado, no nos parece que la ubicación del bloqueo en las entradas del residencial haya sido el mecanismo más adecuado para detectar violaciones a las leyes de tránsito y de propiedad vehicular. Es preciso resaltar que los afectados por el bloqueo eran prácticamente los que {DPR 418} residían en el residencial, y no la población en general que transcurre por otras vías, incluso más concurridas, y en donde la ubicación del bloqueo hubiese representado una forma más adecuada de adelantar el interés estatal postulado. El Estado no proveyó evidencia que demostrara que en el Residencial Virgilio Dávila existiera un serio problema [PAG. 575] relacionado con las leyes de tránsito o que por el residencial transitara un gran número de vehículos. En este sentido, no ha demostrado que la ubicación del bloqueo hiciera del medio utilizado el más razonable para adelantar el interés señalado por el Estado de revisar licencias de conducir y de registro de vehículos.

Asimismo, las características del bloqueo efectuado en el Residencial Virgilio Dávila revelan que el grado de intrusión a la intimidad de la cual fueron objeto los que por allí transitaban fue de considerable envergadura. Al bloquear los tres accesos del residencial, se afectó de forma exclusiva a las personas que residían allí. Quien quisiera salir o entrar al mismo en automóvil necesariamente tenía que pasar por el bloqueo. De este modo, más que un bloqueo de carreteras, nos encontramos ante una ocupación de una comunidad en particular.

Nótese, además, que el bloqueo impugnado fue realizado a tempranas horas de la mañana, cuando las personas usualmente salen de sus hogares en dirección a sus trabajos, a la escuela, o a realizar todo tipo de actividades en nuestra sociedad. Fue en ese momento en que se intervino con todas las personas que salían de sus hogares en sus vehículos. Estas circunstancias tienen el efecto de agravar la magnitud de la intrusión a la intimidad individual de las personas que por allí transitaban, incluyendo la del recurrido Yip Berríos.

Por otro lado, un análisis ponderado de los autos revela que el bloqueo fue efectuado sin que existieran normas o guías que delimitaran el ámbito de acción de los policías asignados al bloqueo. De hecho, en su escrito, el Ministerio Público {DPR 419} no nos expresa que el bloqueo vehicular fuera realizado como parte de un plan previo, concebido bajo normas neutrales que limitara la posibilidad de arbitrariedad por parte de la Policía. El Ministerio Público, en cambio, nos invita a que validemos la detención efectuada en el Residencial Virgilio Dávila por

el sólo hecho de que allí se intervenía con todos los vehículos que transitaban por las vías bloqueadas, de forma que no existía arbitrariedad alguna en las detenciones. Apoya esta contención en *Delaware v. Prouse*, supra.

Ciertamente, en *Prouse* el Tribunal Supremo Federal deja implícita la posibilidad de realizar bloqueos de carreteras por parte de la Policía bajo circunstancias en las que no exista arbitrariedad en la detención de los vehículos. No obstante, en *Prouse* no se decretó la constitucionalidad a priori de todo bloqueo en el que se detuviera a todos los conductores que transcurrieran por ellos. Las expresiones de ese foro tan sólo deben ser entendidas en el sentido de que una posible alternativa para eliminar la arbitrariedad en la operación de los bloqueos podría ser la detención de todos los vehículos. Sin embargo, la existencia de arbitrariedad en la detención de los vehículos no es el único factor que debe ser considerado para determinar la validez de un bloqueo. Es preciso evaluar cada bloqueo caso a caso para determinar cuán razonable ha sido la actuación gubernamental a la luz del balance de los intereses involucrados y de la totalidad de las circunstancias que rodean su operación.

Ante todo lo anterior, concluimos que la detención de la cual fue objeto el imputado Yip Berríos violentó la protección constitucional contra registros, allanamientos e incautaciones irrazonables que provee nuestra Carta de Derechos. El Estado no probó la validez constitucional de la incautación de la persona, por lo que no erró el Tribunal de instancia al decretar la supresión de la evidencia.

Aun considerando los hechos del presente caso a la luz {DPR 420} del mínimo que provee la Constitución de Estados Unidos en su Cuarta Enmienda, es decir, bajo un criterio de razonabilidad menos estricto, llegaríamos a la misma conclusión. En primer lugar, el bloqueo que plantea el caso de autos es distinto al tipo de bloqueos que ha sido validado por el Tribunal Supremo de Estados Unidos en los casos de *Martínez-Fuerte*, y *Sitz*, particularmente por el hecho de que más que un bloqueo de carreteras, la gestión policial constituía un bloqueo de toda una comunidad. En segundo lugar, un análisis de la razonabilidad del bloqueo efectuado a la luz del escrutinio de razonabilidad desarrollado en la jurisdicción federal, nos lleva a concluir que la intrusión a la intimidad resultante fue irrazonable. Nótese que el interés postulado no puede ser eficientemente adelantado mediante la metodología utilizada. La ubicación del bloqueo, como antes expresamos, limita en gran medida la eficiencia que pueda tener en adelantar el objetivo postulado. Enfrentados estos factores con la intrusión a la intimidad que experimentó Yip Berríos y los otros residentes del residencial, bajo el análisis federal, la decisión debe recaer a favor del imputado.

[PAG. 576] Detener conductores cuando salen de sus residencias a tempranas horas de la mañana, en sus propias comunidades, para revisar sus licencias de conducir y de registro infringe de forma considerable la intimidad de las personas, más aún cuando el bloqueo no forma parte de un plan estructurado bajo guías neutrales. Este grado de intrusión no puede ser justificado con el interés de velar por el cumplimiento con las leyes sobre vehículos de motor, aun bajo el mínimo de protección individual garantizado bajo la Cuarta Enmienda de la Constitución de Estados Unidos. {DPR 421}

VII

Resta considerar la constitucionalidad de la sección 5-1120 (a) de la Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico que hiciera el magistrado de instancia. La sección declarada inconstitucional dispone:

"(a) Todo conductor de vehículos deberá detenerse inmediatamente cuando un agente del orden público se lo requiriere y vendrá obligado igualmente a identificarse con dicho agente si así se lo solicitare, y también deberá mostrarle todos los documentos que de acuerdo con este Capítulo y sus reglamentos debe llevar consigo o en el vehículo". 9 L.P.R.A. sección 1152 (a) (1976).

Como es sabido, desde la década de 1950 hemos expresado que los tribunales no debemos entrar a considerar la constitucionalidad o inconstitucionalidad de una ley o de una actuación a menos que ello sea imprescindible y que la controversia bajo consideración no pueda ser adjudicada por otros fundamentos. Véanse, *Pueblo v. Ramos Santos*, 95 J.T.S. 94, Opinión y Sentencia de 30 de junio de 1995, ___ D.P.R. ___ (1995); *Caquíás Mendoza v. Asociación de Residentes de Mansiones de Río Piedras*, 93 J.T.S. 127, Opinión y Sentencia de 25 de agosto de 1993, ___ D.P.R. ___ (1993); *La Facultad para las Ciencias Sociales Aplicadas v. C.E.S.*, 93 J.T.S. 88, Opinión y Sentencia de 2 de junio de 1993, ___ D.P.R. ___ (1993); *P.P.D. v. Administrador General de Elecciones*, 111 D.P.R. 199 (1981).

Esa es la situación del presente caso. Una vez se ha determinado que la actuación gubernamental fue irrazonable, y que por lo tanto, la evidencia incautada debe ser suprimida, es innecesario considerar el planteamiento sobre la constitucionalidad de la sección 5-1120 (a) de la Ley de Vehículos y Tránsito. En este sentido, el foro de instancia se excedió al considerar el planteamiento sobre la constitucionalidad de la citada sección cuando existían otros fundamentos que permitían disponer del caso. Erró el tribunal de instancia al así actuar. Por ello, su determinación en cuanto a este aspecto debe ser revocada.

Se dictará sentencia de conformidad.

FEDERICO HERNANDEZ DENTON Juez Asociado

SENTENCIA

Por los fundamentos expuestos en la Opinión que antecede, la cual se hace formar parte integrante de la presente, se expide el auto de certiorari y se confirma la supresión de la evidencia incautada, por entender que el bloqueo de carreteras efectuado en el caso de autos por la Policía violentó la Sección 10 del Artículo II de la Constitución del Estado Libre Asociado de Puerto Rico; y se revoca la determinación de inconstitucionalidad de la sección 5-1120(a) de la Ley de Vehículos y Tránsito. Se devuelve el caso al tribunal de instancia para cualquier trámite ulterior consecuente con lo aquí resuelto.

Así lo pronunció y manda el Tribunal y certifica el señor Secretario General. El Juez Asociado señor Negrón García emitió Opinión Disidente. El Juez Asociado señor Corrada del Río emitió Opinión Disidente. El Juez Asociado señor Fuster Berlinger no interviene.

Francisco R. Agrait Lladó Secretario General

1. En su escrito de Petición de Certiorari, el Ministerio Público dirige nuestra atención hacia una contradicción entre lo expresado por el Magistrado de instancia en la Vista de Supresión de Evidencia y lo que finalmente señaló en la Resolución recurrida. Dicha discrepancia gira en torno a si la orden que le dio el oficial de policía a Yip Berríos para que bajara del auto fue anterior o posterior a la determinación de la incongruencia en el número de la tablilla del auto. Hemos observado que en el expediente ante nos hay expresiones del agente Ruiz García que tienden a indicar que la orden de bajar del auto ocurrió antes de que se percatara de la anomalía con el número de la tablilla. Véase, Petición de Certiorari, Apéndice IV. Sin embargo, aunque tal incongruencia existe, la misma no dispone de la controversia que plantea el caso, pues, aun asumiendo la posición más ventajosa para el Estado, esto es, que la solicitud de bajar del auto ocurrió luego de que el agente se percatara de la anomalía, llegamos a la misma conclusión a la luz de la totalidad de las circunstancias presentes en la operación del bloqueo. Véase, Transcripción de la Vista de Supresión de Evidencia, a la pág. 3, Petición de Certiorari, Apéndice IV, a la pág. 31.

2. Mediante Resolución de 7 de diciembre de 1993 paralizamos los procedimientos en el foro de instancia y solicitamos que se elevaran los autos originales del caso. En esa ocasión, el Juez Asociado señor Rebollo López hizo constar que tenía "reservas sobre la validez de la detención del vehículo del recurrido".

3. Advertimos, sin embargo, que pueden haber instancias en las que la realización de un bloqueo de carreteras no implique necesariamente la existencia de una incautación de la persona. Este podría ser el caso de un bloqueo en el que tan sólo se obliga al conductor a reducir la velocidad del automóvil al atravesar por éste.

4. Los conceptos causa probable y motivos fundados son sinónimos. En el pasado los hemos definido como "aquella información y conocimiento que lleven a una persona ordinaria y prudente a creer que el arrestado ha cometido un delito, independientemente de que luego se establezca o no la comisión del delito". *Pueblo v. Martínez Torres*, 120 D.P.R. a la pág. 504 (bastardillas en el original); véase además, *Pueblo v. González Rivera*, 100 D.P.R. 651, 654-55 (1972).

5. La jurisprudencia previa del Tribunal Supremo de Estados Unidos había considerado tan sólo la validez constitucional de registros efectuados en bloqueos de carreteras o de detenciones efectuadas por agentes estatales mientras realizaban patrullaje preventivo en circunstancias en las que los agentes carecían de sospecha individualizada de que los ocupantes de los vehículos hubieran cometido alguna violación de ley. Al respecto, véanse, *Carroll v. U.S.*, 267 U.S. 132 (1925), (en donde se determinó que la detención y registro de un vehículo podía ser hecha sin orden judicial previa tan sólo en aquellos casos en que la detención era efectuada basada en causa probable para creer que los autos detenidos contenían bebidas alcohólicas ilegales); *Almeida-Sánchez v. U.S.*, 413 U.S. 266 (1973), (en donde se rechazó la contención gubernamental de que el interés nacional de controlar la inmigración fuese justificación suficiente para eximir del requisito de causa probable u orden judicial previa a los agentes patrulleros estatales para que éstos pudieran registrar válidamente un vehículo de motor); *U.S. v. Brignoni-Ponce*, supra, (en donde se declaró inconstitucional la detención de un vehículo de motor por miembros de la Patrulla de Frontera durante un patrullaje preventivo por la única razón de que sus ocupantes parecían de ascendencia mejicana); *U.S. v. Ortiz*, 422 U.S. 891 (1975), (en donde se determinó que bajo las exigencias de la Cuarta Enmienda Federal, la policía no puede registrar un vehículo de motor en ausencia de causa probable o el consentimiento del conductor).

6. En uno de los bloqueos impugnados todos los vehículos eran detenidos. En el otro, los vehículos reducían su marcha al atravesar por el bloqueo mientras un oficial los observaba. Si este oficial, a su vez, concluía que algún vehículo parecía sospechoso, dirigía el mismo a un área secundaria de inspección en donde se les preguntaba a sus ocupantes sobre su ciudadanía y estatus como inmigrante.

7. Al respecto, el Tribunal expresó:

[PAG. 578] "La localización de un bloqueo permanente no es escogida por oficiales en el campo, sino por oficiales responsables de tomar decisiones generales en cuanto a la utilización más efectiva de los recursos limitados. Podemos asumir que tales oficiales estarán menos dispuestos a localizar un bloqueo de carreteras en un lugar en

donde afecte de forma arbitraria u opresiva a los conductores como clase. Además, en la medida en que los oficiales tan sólo pueden detener a aquellos vehículos que pasan por el bloqueo, existe menos margen para detenciones de individuos de forma abusiva u hostigante que el que existía en las detenciones efectuadas en patrullajes preventivos."

U.S. v. Martínez-Fuerte, 428 U.S. a la pág. 559 (traducción nuestra).

8. Para casos de otras jurisdicciones en donde se validó el uso de bloqueos establecidos de forma sistemática véanse, *Merrett v. Moore*, 58 F.3d 1547 (11th Cir. 1995); *State v. Bates*, 902 P.2d 1060 (N.M. App. 1995); *State v. Loyd*, 530 N.W.2d 708 (Iowa 1995); *Hooten v. State*, 442 S.E. 2d. 836 (Ga. App. 1994); *People v. Wells*, 608 N.E.2d 578 (Ill. App. 1993); *People v. Wells*, 608 N.E.2d 578 (1993); *U.S. v. Corral*, 823 F. 2d 1389 (10th Cir. 1987), cert. denegado 108 S.Ct. 2820 (1988); *U.S. v. Miller*, 608 F.2d 1089 (5th Cir. 1979) cert. denegado, 447 U.S. 926 (1980); *Smith v. State*, 515 So.2d 149, 152 (Ala. Crim. App. 1987); *Miller v. State*, 373 So.2d 1004 (Miss. 1979); *State v. Cloukey*, 486 A.2d 143 (Me. 1985).

Para algunos casos en los que el bloqueo impugnado fue declarado inconstitucional véanse, *Hagood v. Town of Town Creek*, 628 So.2d 1057 (Ala. Cr. App. 1993) (en donde el Tribunal declaró inconstitucional el bloqueo impugnado por haber sido ubicado en frente de un edificio de apartamentos con objetivos diversos, sin seguir normas escritas preconcebidas y sin que existieran medidas de seguridad adecuadas, por lo que a juicio del Tribunal, el Estado no satisfizo el peso de la prueba de demostrar la razonabilidad de su actuación); *People v. Evans*, 579 N.Y.S.2d 853 (1992) (en donde el Tribunal declaró inválido un bloqueo de carreteras efectuado en un área de alta incidencia de prostitución con el único propósito de combatir este problema); *State v. Sims*, 808 P.2d 141 (Utah App. 1991) (entre los factores que contribuyeron a la determinación de inconstitucionalidad estaban: inexistencia de un plan explícito en la conducción del bloqueo; ausencias de oficiales supervisores que participaran en la conducción del bloqueo e indicadores que evidenciaran que la autorización de la realización del bloqueo estuviera basada en un análisis previo del interés público protegido por la estrategia, su efectividad y el grado de intrusión en la intimidad individual); *Galberth v. U.S.*, 590 A.2d 990 (D.C. App. 1991) (en donde se determinó que el interés general en controlar el crimen no era razón suficiente para justificar el bloqueo impugnado, más aún cuando no había evidencia empírica que apoyara la contención gubernamental de que el bloqueo era un mecanismo adecuado para reducir los delitos vinculados a las drogas).

9. Un caso particularmente ilustrativo lo es *State v. Deskins*, 673 P.2d 1174 (Kan. 1983), en donde el Tribunal Supremo de Kansas esbozó los siguientes factores para evaluar la validez de los bloqueos de carreteras: (1) el grado de discreción, si alguno, dejado al oficial de la policía; (2) la localización del bloqueo; (3) la hora en que el bloqueo es efectuado y su duración; (4) los estándares establecidos por oficiales superiores; (5) si hubo notificación previa al público en general; (6) si existían avisos o advertencias previas para los conductores que se acercan al lugar del bloqueo; (7) el mantenimiento de condiciones de seguridad; (8) el grado de temor y ansiedad que genera el modo de operación; (9) la duración promedio de la detención de las personas; (10) los factores físicos involucrados en la localización, tipo y modo de operación; (11) la existencia de métodos menos intrusivos para combatir el problema; (12) el grado de efectividad del procedimiento; y (13) cualquier circunstancia adicional relevante que pueda contribuir en el escrutinio.

10. Por una razón similar en *E.L.A. v. Coca Cola Bott. Co.*, 115 D.P.R. 197 (1984), adoptamos un estándar menos riguroso que en el ámbito criminal para determinar causa probable en casos de registros administrativos.

11. En otras jurisdicciones este último aspecto ha sido un factor crucial al momento de determinar el grado de interferencia con la libertad e intimidad individual de la que ha sido objeto una persona. Véanse *Merrett v. Moore*, supra; *U.S. v. Place*, 462 U.S. 696 (1983); véase además, *Ingersoll v. Palmer*, supra a la pág. 1316, (en donde se dijo: [PAG. 579] "Minimizar el tiempo promedio durante el cual cada conductor está detenido es crítico tanto para reducir el grado de intrusión de la detención como para mantener la seguridad evitando congestiones de tránsito").

12. Llamamos la atención sobre un comunicado de prensa difundido por la American Civil Liberties Union (A.C.L.U.) en 22 de mayo de 1996. En éste, la A.C.L.U. difundía los resultados de un estudio que concluía que en el Estado de Maryland los conductores negros eran detenidos y registrados por la Policía en busca de drogas ilícitas en

una proporción cuatro veces mayor que las detenciones de las cuales fueron objeto conductores blancos, lo que podría reflejar un patrón de detenciones basadas en consideraciones raciales. Tal práctica, es sencillamente insostenible tanto bajo nuestra Constitución como bajo la Constitución Federal.

13. Véanse por ejemplo, *State v. Barcia*, 562 A.2d 246 (N.J.Super.A.D. 1989) (en donde se detenía un vehículo por cada veinte que pasaban por el bloqueo); *Ingersoll v. Palmer*, *supra*, (en donde se detenía cada quinto vehículo que transcurría por el bloqueo).

14. Algunas situaciones que podrían ser consideradas como situaciones de emergencia son insurrecciones, amenazas con explosivos y situaciones que involucren rehenes, entre otras. Véase, 4 Wayne R. LaFave, *Search and Seizures: A Treatise on the Fourth Amendment* 64 et seq. (3ra ed. 1996).