



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA
CÁMARA DE DIPUTADOS



La Paz, 30 de noviembre de 2021
CITE: CD/DIP/FMCH Nº 211/2021-22

Señor:
Dip. Freddy Mamani Laura
PRESIDENTE
CAMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
Presente. -



REF.: SOLICITA REPOSICIÓN DE PROYECTOS DE LEY.

De mi mayor consideración:

PL 058-21

En virtud al artículo 117 párrafo tres del Reglamento General de la Cámara de Diputados, tengo a bien solicitar la REPOSICIÓN del siguiente Proyecto de Ley, que se detalla a continuación:

P.L. 323/2020-2021

SE DECLARA DE PRIORIDAD NACIONAL LA INCORPORACION A LA RED VIAL FUNDAMENTAL Y EJECUCION DEL PAVIMENTADO DE LA "DOBLE VIA RED INTERCONEXION Y CORREDOR DE EXPORTACION CARRETERA ORURO - LA PAZ - CIRCUNVALACION VIACHA - LAJA.

A fin de dar continuidad con el procedimiento legislativo establecido en el Art. 163 de la Constitución Política del Estado y el Art. 116 del Reglamento General de la Cámara de Diputados.

Con este particular, saludo a su autoridad, reiterando la mayor consideración.

Atentamente.

FMCH/ah
C.c. Arch.
Ref. Cel. 67025001

Proilan Mamani Choque
DIPUTADO NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL



CÁMARA DE DIPUTADO
SECRETARÍA GENERAL
5427
04 OCT 2021

HORA	11:21	FIRMA
Nº REGISTRO		Nº FOJAS



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA
CÁMARA DE DIPUTADOS

CÁMARA DE DIPUTADOS
PRESIDENCIA
Nº REG. 01 OCT 2021 Nº FOJAS 27
1 CD.
RECIBIDO
Hora: 11:29, Firma:

La Paz, 1 de octubre de 2021
CITE: CD/CIOC/FMCH Nº 183/2021

Señor.
Dip. Freddy Mamani Laura
PRESIDENTE
CAMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
Presente. –

PL 058-21

REF.: PRESENTACION DE PROYECTO DE LEY

PL- 323-20

De mi mayor consideración.

Mediante la presente y en conformidad a lo establecido en el Art. 58 numeral 3 de la Constitución Política del Estado y lo dispuesto por el Art. 116 inc. b) y Art. 117 del Reglamento General de la Cámara de Diputados, tengo a bien remitir en tres ejemplares y formato digital (CD), el siguiente Proyecto de Ley:

- **QUE PROPONE: SE DECLARA DE PRIORIDAD NACIONAL LA INCORPORACION A LA RED VIAL FUNDAMENTAL Y EJECUCION DEL PAVIMENTADO DE LA "DOBLE VIA RED INTERCONEXION Y CORREDOR DE EXPORTACION CARRETERA ORURO- LA PAZ - CIRCUNVALACION VIACHA - LAJA".**

Con este particular, saludo a su presidencia, reiterando la mayor consideración.

Atentamente.

C.c. Arch.
Adj. Lo citado
FMCH/wps

Freddy Mamani Choque
Freddy Mamani Choque
DIPUTADO NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

000010





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA
CÁMARA DE DIPUTADOS

CÁMARA DE DIPUTADOS¹
A LA COMISIÓN DE
ECONOMÍA PLURAL,
PRODUCCIÓN E INDUSTRIA
SECRETARÍA GENERAL

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

ASUNTO: PROYECTO DE LEY P.L. No

QUE PROPONE: SE DECLARA DE PRIORIDAD NACIONAL LA INCORPORACION A LA RED VIAL FUNDAMENTAL Y EJECUCION DEL PAVIMENTADO DE LA "DOBLE VIA RED INTERCONEXION Y CORREDOR DE EXPORTACION CARRETERA ORURO- LA PAZ - CIRCUNVALACION VIACHA - LAJA".

En cumplimiento del numeral 1. Parágrafo I. del Artículo 162 de la Constitución Política del Estado, me corresponde como ciudadano del Estado Plurinacional de Bolivia, presentar el referido Proyecto de Ley al tenor de los siguientes argumentos Técnicos y Jurídicos:

I. ANTECEDENTES

Desde el año 2006, la Revolución Democrática Cultural se orienta a construir un Estado plurinacional y comunitario a través de un proceso de cambio que viabiliza las expectativas y necesidades compartidas del pueblo boliviano, que incluye una profunda transformación de las estructuras coloniales y republicanas económicas, sociales y políticas del país. De este modo, Bolivia retoma su soberanía y dignidad, donde todas las bolivianas y todos los bolivianos tienen el orgullo de haber nacido en Bolivia.

El primer periodo de la Revolución Democrática y Cultural se inició el año 2006 donde se enfrentó a los intereses y fuerzas de la herencia colonial, republicana y neoliberal en el país. En los primeros cuatro años de gestión gubernativa (2006 - 2009), se inició el proceso de transformación de las estructuras institucional del Estado y de la sociedad boliviana, culminando en la refundación del país y en el nacimiento del nuevo Estado Plurinacional. Este proceso fue orientado por una acción política conjunta, desarrollada por los actores políticos y las organizaciones sociales del pueblo boliviano, mismas que sentaron las bases fundamentales de la Revolución Democrática y Cultural del Estado Plurinacional, siendo una de las más importantes la aprobación de la nueva Constitución Política del Estado, el año 2009.

Departamento de La Paz (Bolivia)

La Paz es uno de los nueve departamentos que forman el Estado Plurinacional de Bolivia. Su capital es Nuestra Señora de La Paz, sede del Gobierno Central y del Órgano Legislativo, que se encuentra a una altitud de 3.640 m, y su ciudad más poblada, El Alto. Está ubicado al oeste del país, limitando al norte con Pando, al este con Beni y Cochabamba, al sur con Oruro, al suroeste con Chile y al oeste con Perú y el lago Titicaca. Con 133 985 km² es el tercer departamento más extenso —por detrás de Santa Cruz y Beni—, con 2 706 351 hab. en 2012, el más poblado y con 20,2 hab/km², el segundo más densamente poblado, por detrás de Cochabamba.



CÁMARA DE DIPUTADOS



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA
CÁMARA DE DIPUTADOS

El departamento fue creado a partir de la *Intendencia de La Paz de la Real Audiencia de Charcas*, mediante Decreto Supremo de 23 de enero de 1826.

Según datos oficiales del Instituto Nacional de Estadística de Bolivia, en 2016 la economía de todo el Departamento de La Paz (Producto Interno Bruto) alcanzó los US\$ 9.484 millones de dólares, con lo cual llega a representar al 27,85 % de la Economía Total de Bolivia (34.053 millones). En cuanto al ingreso por habitante (PIB per capita), el departamento cerró el año 2016 con US\$ 3.337 dólares en promedio por cada paceño (a).

Fundada el 20 de octubre de 1548, por Alonso de Mendoza, Nuestra Señora de La Paz o La Paz (ciudad de Bolivia), fue inicialmente ubicada en la localidad de Laja. Posteriormente, a los tres días, fue trasladada provisionalmente al valle de Chuquiabo. Ya en 1550 fue oficializada la ubicación que tiene en la actualidad. Cabe mencionar que pese a los variados intentos de llevar la ciudad a otros lugares, las ventajas geográficas del valle de Chuquiabo (algunos señalan Chuquiago), han evitado que todas estas propuestas prosperasen. La fundación de la ciudad constituye uno de los más antiguos antecedentes de esta unidad territorial y administrativa. Durante la colonia existió como Corregimiento de La Paz integrante del Virreinato del Perú y posteriormente como provincia integrante de la Real Audiencia de Charcas siendo incorporada al Virreinato de Buenos Aires creado en 1681.

En 1782 se definió su existencia en forma de Intendencia de La Paz dentro del mismo Virreinato. Las definiciones geográficas de la época son difusas y hacen referencia a centralidades y circunscripciones religiosas o poblados más que a hitos territoriales como los conocemos hoy en día.⁴ En 1810 se definió una nueva organización política y administrativa para la Audiencia de Charcas en la que se define la existencia de esta unidad política y administrativa bajo el nombre de provincia de La Paz.

Con la instauración de la República se definió, según la Constitución Política (19 de noviembre de 1826) la división política y administrativa del territorio boliviano en Departamentos, provincias y cantones, surgiendo de esta manera esta unidad territorial administrativa en el marco de la Independencia de España.

Durante los siglos posteriores el departamento sufrió transformaciones en su organización interna relacionados con la creación de nuevas subdivisiones (provincias) y nuevas formas de organización territorial y política, las más importantes en el marco de las Leyes de Participación popular de 1994 y la Ley Marco de Autonomías de 2010.

Viacha

Desde la concepción de la historia regional, se entiende a Viacha como una multiforme geografía compuesta por pisos ecológicos desde la puna hacia los valles de Achocalla y Luribay. Desde la presencia de pueblos nómadas como los *viscachanenses* y *chiripas*, este hombre andino se habituó a la montaña como cazadores y recolectores de productos animales y vegetales silvestres. Pervivió legando una serie de artefactos como puntas de flechas y marcas de su religión animista. Evidentemente, hubo presencia de población tiwanakota, construyendo sukaquillus y terrazas donde se climatizó la papa, como alimento necesario para complementar la dieta diaria de sus



CÁMARA DE DIPUTADOS

000008



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA
CÁMARA DE DIPUTADOS

pobladores. Desde entonces, la presencia de este imperio teocrático conformó núcleos de asentamiento, como muestra de los enclaves poblacionales que se constituyeron, antes de la expansión del imperio de Tiwanaku.

La presencia permanente de sociedades aymaras hizo de este espacio territorial, propio de los Pacajes, un inusitado control de pisos ecológicos desde la costa, sierra andina, puna y altiplano lacustre (Espacio territorial que ahora conforman países latinoamericanos como Perú, Chile y Bolivia) que se reconoce parte de su lógica de complementariedad ecosimbiótica entre *Araja* y *Majasa* (Ariba y abajo) en torno a la sayas que se posesionaron de este territorio pacajeño. Para el caso de Viacha se tendrán ayllus en torno a la cuenca del Río Aullaqas (Desaguadero) entre el lago Titicaca y el Poopo. También la presencia de ayllus ubicados en la colonia por la administración hispana, como los de Caquingora hacia la parte alta de este territorio, que se concentró población para el repartimiento mitayo hacia Potosí, y la consecutiva presencia de encomenderos que pusieron un estricto control sobre las comunidades de origen aymara, entre los siglos XVI, XVII y XVIII.

Aunque hubo una presencia esporádica del imperio incaico, (1490 – 1530) por la expansión territorial del noveno y décimo Inca, entre Tupa Inqa Yupanqui y Huayna Kapac, que definitivamente influyó en la territorialidad de Viacha, pues generó un entramado de redes camineras, entre costa, puna y valle en torno al *tampu* de Wiyacha hizo que esta población se notara, dentro del espacio macro-regional andino, pues generó una dinámica étnica bastante importante entre pueblos quechuas, aymaras y urus.

Durante la República, luego de la Batalla de Ingavi, Viacha es declarada como "villa" donde obtuvo una cobertura institucional desde la alcaldía paceña. A fines del siglo XIX, existen fuertes intereses de la oligarquía minera, por asentar y establecer redes ferroviarias en torno a este centro poblado, y a inicios del siglo XX se da pie a la construcción de este medio de transporte modernizador, instalándose estaciones de las empresas privadas como la del Ferrocarril Guaqui – La Paz, Oruro – Viacha, y Arica – La Paz ocurrido entre 1903, 1908 y 1913 respectivamente. Esta instalación de estaciones ferrocarrileras se debió a la estratégica posición geográfica que representaba el territorio de Viacha, conectando a esta región andina entre las ciudades de la costa del Pacífico con los distritos mineros del sur y norte del occidente de Bolivia. La población de Viacha tiene origen en la antigua cultura aymara de los Pacajes, que asimiló gran parte del legado cultural milenario de los tiwanakotas. Estructurándose entre las zonas de uma y urku suyus posee vertiente aymara, porque asimiló gran parte del legado ancestral de los señoríos aymaras establecidos entre la cordillera de Los Andes, en la parte meridional del Sud América, adaptándose a climas de extremo rígidos en la puna, y adentrándose en los valles templados de Chuquiwapu y Khana Pata. A la llegada de los españoles, constituyeron una serie de poblaciones intermedias, estableciéndose en nexos de contacto comunicacional. En este caso Viacha fue un tambo inca, y como tal fue adaptado para un mesón de corte español. Con la presencia de los encomenderos, las poblaciones pacajeñas fueron reducidas en curatos y pueblos de indios, para concentrar mano de obra dirigida a la mita minera de Potosí.



000007



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Arribando a la época republicana, Viacha concentró gran cantidad de haciendas en manos privadas, por su cercanía a la Ciudad de La Paz, haciendo su aparición evidente de los pongos y mitanis en trabajo agrícola y doméstico en estas fincas de corte español. Se registraron importantes comunidades de origen, entre ellos fueron Uncasuca, Hilata, Collagua, Mamani, y los ayllus de Hisca Irpa, Achica, Ingavi, Tilata y Surusaya. Debido a la presencia de hacendados que partían de su fuero político, generaron una economía local bastante dinámica dirigida a aprovisionar la urbe paceña. Entre el arribo de tropas bolivianas en la campaña de Ingavi, y la aparición de guarniciones militares en esta villa, se generó una importante dinámica poblacional, fruto del persistente contacto sociocultural entre sociedades tradicionales y modernas, debido al arribo de los ferrocarriles que incluyó una mano de obra calificada, como fueron los ingenieros ferroviarios y de la maestranza de las empresas como, la Bolivian Railway, la Peruvian Co. y la Antofagasta and Bolivian Railway Co.

La concentración de fuerzas militares del Estado, intensificó el arribo de sociedades alternas, entre la sociedad rural y la urbana, generando un dinamismo multicultural entre sociedades indígenas y sociedades mestizas venidas de otras regiones de Bolivia y el exterior.

La presencia de unidades educativas de primaria y secundaria, con rica tradición en el campo educativo, generó el complemento ideal para concebir una sociedad urbanizada, con un fuerte contacto poblacional entre esta urbe andina y la ciudad de La Paz, debido a la construcción de la vía terrestre, asfaltada entre Viacha y El Alto en la década de los 60's del siglo XX.

La economía viacheña tiene sus propias aristas para comprender su erección como capital productiva de Bolivia, gracias al potencial ganadero, agrícola y de materias primas para la explotación y producción de insumos en el ramo de la construcción, como es la cerámica y el cemento proveniente de esta región andina. En el periodo colonial erigió el tributo hacia los encomenderos españoles con productos de la tierra y el ganado camélido, al igual que la fibra textil y manufacturada, elaboradas para resistir el rudo frío que impera en la estación invernal. El otro ingreso natural que generó Viacha, fue la presencia de mano de obra mitaya, desde gran parte de las comunidades de origen, reclutándose por los capitanes de mita, que generalmente eran encargados, los mismos caciques de este distrito reducido en repartimiento de indígenas.

Luego de lograda la independencia de la República de Bolivia, Viacha generó una importante movilidad económica, insertándose a un doble mercado interregional, primero a la costa del Pacífico y seguidamente al distrito minero de Potosí. La creación de enclaves de explotación minera en la provincia Pacajes, como fue la minería del cobre, con un fuerte interés de capitales extranjeros, hizo que la capital se desplace desde Caquiaviri a Corocoro, y seguidamente se activó una ruta alterna para el traslado de este mineral, vía el Desaguadero boliviano, coincidiendo con otros enclaves económicos en el rubro minero, como Atocha, Pulacayo, Huanuni y Machacamarca. Estableciéndose los ferrocarriles Antofagasta – Oruro (1908) Guaqui – La Paz (1903) y Arica – La Paz (1913) concentrándose en Viacha, una verdadera capital ferroviaria a nivel de Bolivia, aunque tardará en posesionarse como una empresa en manos





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA
CÁMARA DE DIPUTADOS

estatales, (1950 – 1960) constituyéndose a la postre en la Empresa Nacional de Ferrocarriles del Estado ENFE.

Dentro de la fabricación generada en Viacha, para los inicios del siglo XX esta localidad aportó con importantes productos como la del rubro cervecero, bebidas refrescantes, la industria cerámica, la del cemento, la harina y otros aditivos como materia prima para construcción de edificios civiles, los cuales fueron trasladados hasta la ciudad de La Paz, por medio de automóviles y ferrocarriles, que conectaron hasta no hace poco, las uves paceña y viacheña. Dentro de los grados de instrucción escolarizado y militar, la existencia de centros de adiestramiento bélico y ciudadano, como colegios, escuelas, cuarteles e institutos militares, hizo que la población beneficiada con estos centros de trabajo, fortaleciéndose así, la población toda, con el acelerado crecimiento poblacional con las áreas educativas y cívicas y desde el ramo industrial.

VIACHA ELEVADA AL RANGO DE CIUDAD

Dentro la lógica de poblamiento y progresivo urbanismo de la ciudad de Viacha se tuvo una consecuencia inmediata, es la paulatina intromisión de Ferrocarriles, expresadas en vías férreas y estaciones ferroviarias. La primera la de Guaqui-La Paz (1903) ubicada en la Avenida Montes; la segunda la de Oruro-Viacha (1908) con su ligazón en el exterior a la ex ciudad boliviana de Antofagasta, también en la Avenida Montes; la tercera fue la de Arica-La Paz terminada en el año de 1913, la misma que se construyó su Estación en la actual zona Ferroviaria delante de la Maestranza.

Con esta condición urbana, la ciudad de Viacha se convirtió en el primer nexo comunicacional que regía a la población de las ciudades entre Oruro, La Paz, Potosí y Chuquisaca, convirtiéndose en la primera ciudad intermedia del país, que luego le seguirían en el proceso de urbanización Quillacollo de Cochabamba y Montero de Santa Cruz. Pero es necesario recalcar que Viacha no sólo tenía la importancia por su condición de nexo, sino de contacto internacional entre las capitales de las ciudades de Arequipa y Puno, al sur del Perú y Antofagasta-Arica al norte de Chile, y posteriormente con las poblaciones del norte de Argentina. Con estos antecedentes, el 5 de diciembre de 1906 Viacha es elevada al Rango de 'Ciudad', a la que antes era considerada una 'Villa', durante la presidencia del Presidente Ismael Montes.

La Doble Vía "Red Interconexión y Corredor de Exportación Carretera Oruro – La Paz – Circunvalación Viacha – Laja", tiene una notable influencia, para el desarrollo de una ciudad industrial en el municipio de Viacha y también poder contrarrestar la contaminación ambiental que se produce con el autotransporte pesado, en calles sin ningún tipo de tratamiento, es necesario poder lograr como acciones inmediatas completar la construcción de vías de importancia. La presente Vía se encuentra orientado a mejorar la accesibilidad y ofrecer una adecuada transitabilidad acortando el tiempo que se requiere para llegar a distintos destinos, es que se plantea la implementación de proyectos de impacto, los cuales conectan las principales redes de conexión vial, llegando a conectar municipios, e incluso hermanos países vecinos.

El Gobierno Autónomo Municipal de Viacha, tiene como objetivo principal mejorar las condiciones de vida de la población, satisfaciendo las necesidades básicas de las





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA
CÁMARA DE DIPUTADOS

familias, promoviendo la formación de un capital humano líder y emprendedor, con un decidido apoyo de mejorar el desarrollo del sistema económico municipal, planificando el crecimiento de la economía con la ciudad industrial de Viacha.

La Doble Vía "Red Interconexión y Corredor de Exportación Carretera Oruro – La Paz – Circunvalación Viacha – Laja", cuenta con una superficie de concreto asfáltico y concreto alternando tramos y vías con carpeta de rodadura de tierra, respecto a su altitud fluctúa entre 3950msnm y 3865 msnm en su parte más baja.

El proyecto a ejecutarse, respecto a la doble vía Circunvalación Viacha central se desarrolla íntegramente en el municipio de Viacha de la provincia Ingavi del departamento de La Paz.

II. MARCO JURIDICO APLICABLE

Los fundamentos Jurídicos que sustentan el presente Proyecto de Ley de referencia, son las siguientes disposiciones legales:

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA. DE FECHA 07 DE FEBRERO DE 2009.

La Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia, en el Artículo No 298, numeral 9 del párrafo II, establece que la competencia del Poder Central del Estado relativa a la planificación, diseño, construcción, conservación y administración de carreteras de la Red Vial Fundamental.

II. De acuerdo a las competencias exclusivas de los Numeral 9, Párrafo II del, Artículo 298, de la Constitución Política del Estado, el nivel central del Estado tiene las siguientes competencias exclusivas:

9. Planificación, diseño, construcción, conservación y administración de carreteras de la Red Fundamental.

LEYES.

LEY 031 "LEY MARCO DE AUTONOMIAS Y DESCENTRALIZACION, DE FECHA 19 DE JULIO DE 2010.

La Ley de Marco de Autonomías y Descentralización "Andrés Ibáñez" No. 031 de 19 de julio de 2010, define las bases del Régimen de Autonomías a nivel departamental, municipal, regional y otros determinando su finalidad, atribuciones así como su estructura orgánica adecuada a sus propias necesidades. El numeral 1 del párrafo 11 del Artículo 96, señala que es competencia exclusiva del nivel central del Estado: Planificar, diseñar, construir, mantener y administrar las carreteras de la Red Vial Fundamental.

LEY No. 165, LEY GENERAL DE TRANSPORTE, DE FECHA 16 DE AGOSTO DE 2011.



000004



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA
CÁMARA DE DIPUTADOS

La administración de la Red Vial Fundamental (RVF) se enmarca en lo establecido y en cumplimiento a la Ley No 165 (LEY GENERAL DE TRANSPORTES) en sus Artículos 192, 193. Se explica los Artículos que tienen relación con lo solicitado.

Art. 192 (CLASIFICACION DE CARRETERAS). Las carreteras se clasifican en:

- Carreteras de la Red Vial Fundamental.
- Carreteras de la Red Departamental.
- Carreteras de la Red Municipal.
- Carreteras de la Red Vecinal y Comunales.

Art. 193 (CARRETERAS DE LA RED VIAL FUNDAMENTAL).

- Queda bajo competencia del Nivel Central la Red Vial Fundamental (RVF) que comprende carreteras que:
- Vinculen entre sí las capitales de los Departamentos.
- Sean parte de la conexión con carreteras internacionales que vinculan al país con los países limítrofes.
- Conecten entre sí dos o más carreteras de la Red Vial Fundamental.

LEY N° 786 DE 09 DE MARZO DE 2016

PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL 2016-2020

En el marco del desarrollo integral para vivir bien, de acuerdo al artículo 2. Se aprueba el plan de desarrollo económico y social 2016-2020.

Que el Artículo 3. De la Ley 786 señala El contenido del plan de desarrollo económico y social 2016-2020, En el marco del desarrollo integral para vivir bien, se formula a partir de los trece (13) pilares de la agenda patriótica del Bicentenario 2025, que se constituye en el plan general de desarrollo establecido en el numeral 9 del artículo 316 de la Constitución Política del Estado.

Que, El Plan de Desarrollo Económico y Social 2016 – 2020, respecto a Transporte carretero se constituye en un eje transversal importante en el desarrollo y crecimiento del país, por tanto, el Estado tiene como reto la construcción, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura de la Red Vial Fundamental acorde a los estándares de la región en busca de mejorar la integración de las carreteras del país que permita optimizar las potencialidades productivas de cada región.

DECRETOS SUPREMOS:

DECRETO SUPREMO No 25134, DE 21 DE AGOSTO DE 1998.

El D.S.N° 25134, establece en su Artículo 1 el Concepto General del Sistema Nacional de Carreteras, como el conjunto de la infraestructura de carreteras en Bolivia conformada por: Red Fundamental, Redes Departamentales y Redes Municipales.



Froilan Mamani Choque
Froilan Mamani Choque
DIPUTADO NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

000003



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA
CÁMARA DE DIPUTADOS

PROYECTO DE LEY

LEY QUE PROPONE: SE DECLARA DE PRIORIDAD NACIONAL LA INCORPORACION A LA RED VIAL FUNDAMENTAL Y EJECUCION DEL PAVIMENTADO DE LA "DOBLE VIA RED INTERCONEXION Y CORREDOR DE EXPORTACION CARRETERA ORURO- LA PAZ - CIRCUNVALACION VIACHA - LAJA".

PL 008-21

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL,

DECRETA: **PL- 323-20**

Artículo 1. Se declara de prioridad nacional, la incorporación a la Red Vial Fundamental de Caminos, el Tramo Carretero: Interconexión y Corredor de Exportación Carretera Oruro- La Paz - Circunvalación Viacha – Laja, ubicado en el municipio de Viacha, provincia Ingavi y municipio de Laja, provincia Los Andes del departamento de La Paz.

Artículo 2. Se declara de prioridad nacional la ejecución del proyecto "Pavimentado de la Doble Vía Red Interconexión y Corredor de Exportación Carretera Oruro- La Paz - Circunvalación Viacha - Laja".

Artículo 3. El Órgano Ejecutivo, a través del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, y la Administradora Boliviana de Carreteras – ABC, y las entidades Territoriales Autónomas correspondientes, en el marco de sus competencias, quedan encargados de gestionar los recursos económicos necesarios para la ejecución del proyecto "Pavimentado de la Doble Vía Red Interconexión y Corredor de Exportación Carretera Oruro- La Paz - Circunvalación Viacha – Laja".

Remítase a la Cámara de Senadores, para su revisión y fines constitucionales.

Es dada en la Sala de Sesiones de la Asamblea Legislativa Plurinacional, a los.....del mes de del año dos mil veintiuno.

Froilan Mamani Choque
Froilan Mamani Choque
DIPUTADO NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

000002

