



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA
CÁMARA DE DIPUTADOS

CÁMARA DE DIPUTADOS PRESIDENCIA RECIBIDO	
13 MAY 2021	
HORA 14:16	FIRMA
Nº REGISTRO	Nº FOJAS 49

La Paz, 12 de mayo de 2021
CITE: CD/CIOC/FMCH Nº 116/2020-21

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

CÁMARA DE DIPUTADO SECRETARIA GENERAL RECIBIDO	
27 82 14 MAY 2021	
HORA 9:20	FIRMA
Nº REGISTRO	Nº FOJAS

REF.: PRESENTACION DE PROYECTO DE LEY

PL--191-20

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: LA INCORPORACION A LA RED VIAL FUNDAMENTAL DE CAMINOS EL TRAMO CARRETERO: TURCO - COSAPA - TRIPARTITO.**

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

Atentamente.

C.c. Arch.
Adj. Lo citado
JZ/wp

Freddy Mamani Choque
DIPUTADO NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL





EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

ASUNTO: PROYECTO DE LEY P.L. No

LEY DE INCORPORACION A LA RED VIAL FUNDAMENTAL DE CAMINOS EL TRAMO CARRETERO TURCO - COSAPA - TRIPARTITO.

En cumplimiento del numeral 2) del párrafo 1, del artículo 162 y del numeral 1) del artículo 163 de la Constitución Política del Estado y del inciso b) del artículo 116 del Reglamento General de la Cámara de Diputados, me corresponde como Diputado Nacional presentar el referido Proyecto de Ley al tenor de los siguientes argumentos Técnicos y Jurídicos:

I. ANTECEDENTES

A partir del 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.

La estructuración de la Agenda Patriótica del Bicentenario enfatiza y consolida la perspectiva de la planificación y establece retos concretos, para el caso del sector de Transportes es: "Priorizar la conclusión de la Red Vial Fundamental, al igual que impulsar los sistemas de comunicación fluvial, férreo y aéreo". ,lo cual es concordante con lo que establece el Pilar N°2 Socialización y universalización de los servicios básicos con soberanía para vivir Bien, cuya meta es que el 100% de las bolivianas y bolivianos están integrados a través de sistemas de comunicación vial, fluvial, aérea y satelital.



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Agenda Patriótica 2025

Es el instrumento que viabilizará la implementación de la Visión de la nueva Constitución Política del Estado. Es el primer plan de largo plazo en la historia del Estado Plurinacional de Bolivia, a fin de que la planificación de mediano y largo plazo de los diferentes niveles del Estado tenga una visión articulada, integrada y homogénea en los planes de desarrollo, encaminados al logro del "Vivir Bien" y consecuente reducción de la pobreza.

En una perspectiva geopolítica adecuadamente planteada, se han diseñado las rutas que serán motivo de inversión en construcción, rehabilitación y conservación; componentes todas ellas de la Red Vial Fundamental, la priorización de la construcción de nuevas vías en el nor este y nor oeste del país es el elemento orientador de los haceres de la ABC en los siguientes años, a su vez, y para alentar a las actividades ya establecidas en las demás regiones del país, se rehabilitarán y conservarán todas las demás rutas del país de esta manera se sienta la presencia del Estado en el territorio y se pone de manifiesto la fortaleza de la estructura económica de Bolivia.

Departamento de La Paz.

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 Poder 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 habs. en 2012, el más poblado y con 20,2 hab/km², el segundo más densamente poblado, por detrás de Cochabamba.

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).³

Geografía

El Departamento de La Paz se divide en tres zonas geográficas:

- La zona Altiplánica formada por la región del lago Titicaca, la isla del Sol, la isla de la Luna y la isla Suriki. Esta zona se encuentra en una extensa planicie ubicada a una altura media de 3.600 msnm, llamada Altiplano Andino, que se extiende entre la Cordillera Real u Oriental y la Cordillera Occidental, ramales en que se bifurca la Cordillera de Los Andes al ingresar a Bolivia.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA
CÁMARA DE DIPUTADOS

- La zona Subandina, que comprende la región conocida como Los Yungas, que abarca el sector noreste de la Cordillera Real hasta los llanos tropicales del norte, y la región de los valles que bordea todo el sector sureste de la Cordillera Real. Ambos sectores se caracterizan por su escarpada geografía y por las formaciones de cavernas y ríos producidos por el agua de deshielo proveniente de la cordillera.
- La zona Amazónica, que está ubicada en la parte norte del departamento y colinda con los departamentos de Beni y Pando, forma parte del ecosistema del río Amazonas. Se caracteriza por su vegetación exuberante, que la hace un lugar apropiado para el turismo de aventura y ecológico.

Clima

En el Departamento de La Paz presenta climas que varían de acuerdo a la altitud: Por sobre los 5000 metros de altitud y nieves perpetuas, el frío es polar. La zona Altiplánica se caracteriza por un clima frígido y por ser la región más húmeda del Altiplano Andino (650 de precipitación pluvial, media anual). En la zona Subandina, la región de los valles presenta un clima templado y menos húmedo que la región de Los Yungas, que se caracteriza por un clima húmedo y caluroso con bancos de niebla frecuentes en las partes más altas. En la zona Amazónica el clima es cálido tropical y húmedo.

Demografía

Evolución Histórica

A partir de mediados del Siglo XVI, Siglo XVII, Siglo XVIII, Siglo XIX e inclusive durante todo el Siglo XX, hasta ya entrado el Siglo XXI, el departamento de La Paz tiene una de las más grandes concentraciones de grupos humanos del país.

A partir de la fundación de la República Bolivia en 1825, el Departamento de La Paz ha recibido grandes olas de inmigración de diferentes partes del país, como así también de otros países. Pero sería a partir del año 1900, cuando después de convertirse en el Departamento sede de gobierno, empezaría el desarrollo económico y social departamental.

Muchos campesinos del altiplano boliviano paceño, emigraron a las grandes ciudades del departamento (La Paz, El Alto, Viacha), así como también del norte tropical paceño y de los valles de Yungas. A la vez, habitantes de otros departamentos también ingresaron al Departamento buscando mejores oportunidades de trabajo y calidad de vida.

Urbanización

En los últimos 70 años (1950-2020), la población rural Paceña ha disminuido considerablemente, esto es debido a la inmigración campo-ciudad de los pobladores de las provincias a las grandes ciudades como La Paz, El Alto y Viacha. Pues cabe mencionar que el despoblamiento de las áreas rurales trae como consecuencia la disminución de la producción de alimentos, que son producidas en el altiplano y valles





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA
CÁMARA DE DIPUTADOS

paceños. Este fenómeno genera el aumento obligatorio de las importaciones de alimentos enlatados transgénicos (químicos conservantes) para consumo en las áreas urbanas.

Área metropolitana departamental

Los datos de población anual están elaborados de acuerdo a los censos oficiales realizados en 2001 y 2012, a principios del Siglo XXI.

El idioma

El idioma que hablan los habitantes de La Paz es el idioma aymara y el castellano

División Político Administrativa

El Departamento de La Paz está dividido en 20 provincias que a la vez se dividen en 87 municipios (antes llamadas secciones de provincia). El departamento es administrado por el Gobernador, quien es representante del Poder Ejecutivo y encargado del cumplimiento de las leyes, mantenimiento de caminos y del bienestar de los habitantes en general. En orden de jerarquía le sigue el alcalde Municipal, encargado de proporcionar los servicios básicos de los municipios. Las provincias tienen como administrador el Subgobernador Provincial (actualmente es nombrado por el Gobierno Departamental de La Paz).

La Provincia de Pacajes es una de las veinte provincias que conforman el Departamento de La Paz. La capital provincial es Coro Coro. La provincia Pacajes tiene una superficie territorial de 10.584 km² y una población de 55.316 habitantes (según el Censo INE 2012).

El 29 de marzo de 1856, el presidente Jorge Córdova, decide por decreto supremo dividir en 2 partes la provincia, denominándola de la siguiente manera: a la primera con el nombre de Provincia Ingavi (con capital en la población de Viacha) y a la otra parte la denominó Provincia Pacajes (con capital en la población de Coro Coro). Pero cabe mencionar que en vez de convertirse en 2 provincias autónomas, ambas poblaciones siguieron nomás figurando en calidad secciones de una sola provincia única, denominada "Pacajes e Ingavi".

De Provincia Pacajes e Ingavi a solo Pacajes (1880-1909)

El 12 de abril de 1880, el presidente Narciso Campero Leyes decide mediante decreto supremo cambiar de denominación al territorio de la siguiente manera: A partir de ahora (1880) la "Provincia Pacajes e Ingavi" pasará a llamarse solo simplemente "Provincia Pacajes".

Creación de la Segunda Sección Municipal Caquiaviri (1959)

Habían transcurrido unos 50 años desde que la "antigua segunda sección municipal" de la Provincia Pacajes se había separado el año 1909 y se convirtiera en Provincia Ingavi. Desde ese entonces, Pacajes carecía de una segunda sección, y es debido a eso, que mediante ley del 14 de diciembre de 1959, el primer gobierno del presidente Hernán





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Siles Suazo decide crear la segunda sección municipal de la Provincia Pacajes con su capital en Caquiaviri. Esta nueva sección municipal estaría compuesta por los cantones Achiri, Vichaya y Nazacara, Comanche, Jiwacuta, Villa Belén y Kasillunka.

Creación de la Tercera Sección Municipal Calacoto (1961)

El 20 de octubre de 1961, el segundo gobierno del presidente Víctor Paz Estenssoro crea la tercera sección municipal de la provincia con su capital en Calacoto. Esta nueva sección estaría compuesta por los cantones General Camacho, General Campero, General Pérez, Abaroa, Charaña, Rosario y Calacoto.

Creación de la Cuarta Sección Municipal Comanche (1983)

El 2 de marzo de 1983, el segundo gobierno de Hernán Siles Suazo crea mediante ley 534, la cuarta sección municipal de la Provincia Pacajes. Esta nueva sección tendría como capital a Comanche y estaría conformada por los cantones Ballivián, Tuli, Rosaspata y Cantuyo.

Creación de la Quinta Sección Municipal Charaña (1986)

El 3 de abril de 1986, mediante ley 822, se crea la quinta sección municipal de la provincia Pacajes con su capital Charaña durante el cuarto gobierno de Víctor Paz Estenssoro. Esta nueva sección municipal comprende los cantones Berenzuela, Eduardo Avaroa, Gral. Pérez y Río Blanco, Ladislao Cabrera y Chiconabi.

Creación de la Sexta Sección Municipal Waldo Ballivian (1989)

El 21 de febrero de 1989, mediante ley 1087, se crea la sexta sección municipal de la provincia Pacajes Waldo Ballivián con su capital en Tumarapi. Esta nueva sección municipal comprende los cantones Waldo Ballivián, Tumarapi y Tomata.

Creación de la Séptima Sección Municipal Nazacara de Pacajes (1994)

El 17 de marzo de 1994, mediante ley 1540, se crea la séptima sección municipal de la provincia Pacajes Nazacara de Pacajes durante el primer gobierno del presidente Gonzalo Sánchez de Lozada.

Creación de la Octava Sección Municipal Callapa (1994)

El 26 de abril de 1994, mediante ley 1555, se crea la octava sección municipal de la provincia Pacajes con su capital en Santiago de Callapa durante el primer gobierno del presidente Gonzalo Sánchez de Lozada. Esta nueva sección estaría conformada por los cantones Calteca, San Francisco de Yaribay, Romero Pampa y Villa Puchuni.

Está ubicada en una de las regiones más desfavorecidas del país en lo que se refiere a situación alimentaria y disponibilidad de agua, lo que se agrava por lo riguroso del clima (sequía, granizo). La actividad minera en la provincia, especialmente un proyecto de explotación cuprífera a gran escala encarado en 2009, ha impulsado inversiones de infraestructura en la provincia, especialmente en el tema de electrificación rural.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Las demandas y necesidades de diferentes poblaciones de esta provincia, solicitan la construcción de la carretera Turco Cosapa (Oruro) – Tripartito (La Paz) conexión al puerto de Ilo, mismo que comunicara con las comunidades de: Río Blanco, Sepultura, Cosapa.

Es necesario y muy importante que este tramo carretero sea elevado a la red fundamental, entendiéndose que se acortan las distancias respecto a los tramos internacionales de Oruro y Potosí a Puerto Ilo y Puerto Matarani.

Al existir demandas y necesidades básicas en la comunidad Ayllu Siqui, la construcción de la carretera Turco Cosapa (Oruro) – Tripartito (La Paz) conexión al Puerto de Ilo, la misma que pasara por las comunidades: Río Blanco – Sepultura – Chañosirca – Cruce Cosapa – Pucara – Antajrani – Chinocabe – Larancota – Río Putani – Charaña – Llapallapani – Tripartito (frontera Perú y Chile), es necesario que esta carretera sea elevado a Red Vial Fundamental de Caminos.

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.

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

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.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA
CÁMARA DE DIPUTADOS

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

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:





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA
CÁMARA DE DIPUTADOS

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

Decreto Supremo N° 25134 Sección 11 INFRAESTRUCTURA VIAL, establece en el 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.

ARTICULO 2.- REQUISITOS PARA FORMAR PARTE DE LA RED FUNDAMENTAL. Las carreteras que conforman la Red Fundamental ya construidas o por construirse de acuerdo a la capacidad financiera del Estado y de las regiones, deben cumplir con las siguientes condiciones:

- a) vincular las capitales políticas de los departamentos.
- b) Permitir la vinculación de carácter internacional conectándose con las carreteras principales existentes de los países limítrofes.
- c) Conectar en los puntos adecuados dos o más carreteras de la red fundamental
- d) Cumplir condiciones de protección ambiental.

RESOLUCION MUNICIPAL

Resolución Municipal N° 08/2019

Autoriza al ejecutivo municipal mediante sus áreas adecuadas, efectué las acciones pertinentes a efectos de promover la declaración de "RED FUNDAMENTAL" a CARRETERA TURCO – COSAPA – TRIPARTITO (PUERTO ILO REPUBLICA DEL PERU)", ante las autoridades gubernamentales con esta atribución.


Aníbal Mamani Choque
DIPUTADO NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA
CÁMARA DE DIPUTADOS

PROYECTO DE LEY **PL--191-20**

LEY DE INCORPORACION A LA RED VIAL FUNDAMENTAL DE CAMINOS EL TRAMO CARRETERO TURCO - COSAPA - TRIPARTITO.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL,

DECRETA:

Artículo 1. Se declara de prioridad nacional, la incorporación a la Red Vial Fundamental de Caminos, el Tramo Carretero: Turco – Cosapa (Oruro) – Tripartito (La Paz).

Artículo 2. El Órgano Ejecutivo a través del Ministerio de Obras Publicas Servicios y Vivienda (Administradora Boliviana de Carreteras), asignaran los recursos económicos necesarios para el mantenimiento, rehabilitación, mejoramiento y/o construcción de la Red Vial Fundamental de Caminos del Tramo Carretero: Turco – Cosapa (Oruro) – Tripartito (La Paz).

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.


Proilan Mamani Choque
DIPUTADO NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

