



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS



La Paz, 23 de noviembre de 2023
CITE.: ALP-CD/GLHS/N°001/2023-2024

Señor:
Israel Huaytari Martínez
PRESIDENTE CÁMARA DE DIPUTADOS
ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA
Presidente. –



REF.: SOLICITA REPOSICIÓN DEL PL 371/2022-2023


PL 121/23

De mi mayor consideración.

En virtud a lo dispuesto en el Art. Núm.3 de la Constitución Política del Estado y de acuerdo a lo previsto en el Art. 117 y la disposición transitoria segunda del reglamento General de la Cámara de Diputados, tengo a bien solicitar a su autoridad la Reposición del PL 371/2022-2023 **“PROYECTO DE LEY DECLARESE COMO PRIORIDAD Y NECESIDAD NACIONAL LA CONSTRUCCION DEL TRAMO CARRETERO “IBARE – BOCA DEL CHAPARE”**, con la finalidad de proseguir con el tratamiento, y se pueda remitir a la Comisión correspondiente.

Sin otro particular, saludo a su autoridad.

Atentamente.


Lidia Hinojosa Soria
DIPUTADO NACIONAL
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS



La Paz 11 de Mayo de 2023 .
ALP/CD/DIP GLHS/INT/CITE 021 /2022-2023

Señor:
Dip. Jerges Mercado Suarez
PRESIDENTE DE LA CAMARA DE DIPUTADOS
ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA
Presente. -



PL-371/22-23

**REF: PRESENTA PROYECTO DE LEY
GESTION 2023 COMO REFIERE**

Señor Presidente:
Distinguido hermano:

El motivo de la presente es que para presentar el proyecto de ley que DECLARA COMO PRIORIDAD Y NECESIDAD NACIONAL LA CONSTRUCCION DEL TRAMO CARRETERO "IBARE – BOCA DEL CHAPARE" De la que solicito su consideración conforme el Reglamento General de la Cámara de Diputados y el Art. 24, 158 de la Constitución Política del Estado, y sea con las formalidades de ley.

Con este motivo, hago propicia la ocasión para saludar a usted atentamente.
Atentamente

Guido Leonan Hinojosa Soria
DIPUTADO NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

GLHS/vmgc
C/c Arch.
Ref. 75924688





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

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

PROYECTO DE LEY P.L. No. 00/2022-2023

**“DECLARESE COMO PRIORIDAD Y NECESIDAD NACIONAL LA
CONSTRUCCIÓN DEL TRAMO CARRETERO “IBARE – BOCA DEL
CHAPARE”.**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

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 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.

El nombre de Cochabamba tiene su origen en dos vocablos quechuas: q'ucha = lago y panpa, a pampa = llano, planicie. Posteriormente, con el paso del tiempo, aunque no se sabe con precisión en qué momento se puso oficialmente el nombre ya castellanizado de Cochabamba, posiblemente al hacer registros de bautismos.

Originalmente fue llamada Kanata por la presencia de los originarios, los Kanas. Posteriormente el inca Huayna Capac, expandiendo la obra civilizatoria Inca fundó la "llajta" de Q'ochapanpa o Kochaj-pampa, convirtiendo el área en un centro clave de producción agrícola.

Fue fundada dos veces, la primera con el nombre de Villa Real de Oropesa, como parte del Virreinato del Perú, el 15 de agosto de 1571 por el Capitán Gerónimo Osorio, según órdenes del virrey Francisco Álvarez de Toledo quien era originario de Oropesa, con la finalidad de crear un centro de producción agrícola y proporcionar alimentos a las ciudades mineras de la zona, principalmente la ciudad



CÁMARA DE DIPUTADOS



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

minera de Potosí. La segunda fundación fue llevada a cabo el 1 de enero de 1574 por Sebastián Barba de Padilla por encargo también del virrey Francisco Álvarez de Toledo.

La Provincia Chapare fue fundada mediante Decreto Supremo el 10 de junio de 1854 durante el gobierno del presidente Manuel Isidoro Belzu, con capital en el cantón Mendoza, en ese entonces.

La Provincia del Chapare es una de las 16 provincias que conforman el departamento de Cochabamba en Bolivia. Está compuesta por 3 municipios, los cuales son: Municipio de Sacaba, Municipio de Colomi y Municipio de Villa Tunari.

En cuanto a superficie, es la segunda provincia más grande del departamento (después de la Provincia de José Carrasco) con una extensión territorial de 12 445 km². Limita al norte con el departamento de Beni, al este con las provincias de José Carrasco y Tiraque, al sur con las provincias de Punata, Germán Jordán y Cercado, y al oeste con las de Quillacollo y Ayopaya. Cabe mencionar también que la Provincia Chapare se encuentra dentro de las 30 provincias más grandes de Bolivia, ubicándose en el puesto 26.

La provincia tiene una población de 263.137 habitantes y una densidad de 21,14 hab/km² según el último censo boliviano de 2012, haciéndola la tercera provincia más poblada del departamento de Cochabamba

Las principales carreteras que atraviesan la Provincia del Chapare son la Ruta Nacional (carretera nueva Cochabamba-Santa Cruz de la Sierra) y la Ruta Nacional 24 (carretera Villa Tunari-Eterazama-Isinuta). Otra importante ruta es también carretera Villa Tunari-Villa 14 de Septiembre-Villa Porvenir.

La capital de la Provincia es la ciudad de Sacaba que concentra al 56,8 % de la población total de la provincia. Otras pequeñas ciudades, también de importancia por la cantidad de población que tienen son las siguientes respectivamente: Colomi, Eterazama, Villa Tunari, Villa 14 de Septiembre, Villa Porvenir, San Francisco.

La provincia se caracteriza también por poseer una gran riqueza en fauna y flora, y por ser además una de las zonas más lluviosas de la Tierra, con una precipitación promedio de 5850 mm.

El área de estudio se encuentra en el departamento de Cochabamba correspondiente a la región del Trópico, dentro de la jurisdicción del Municipio de Chimoré en la provincia Carrasco, forma parte del Territorio Comunitario de Origen que corresponde a la TCO Yuracaré.

El proyecto pasa por las comunidades de La misión, Nueva Galilea, Uriyuta, Cmd. Trindadcito, Cmd. Barranquilla, Cmd. Limoncito, Cmd. Nueva Esperanza, Cmd. El Carmen, Cmd. Santa Anita, El Remanso, finalizando en la comunidad de Boca





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Chapare la cual se encuentra en la frontera con el departamento de Santa Cruz (nor-oeste de este departamento).

Su topografía es homogénea, se encuentra en la llanura oriental, con ondulaciones suaves en el terreno, los cuales conforman las denominados llanuras de inundación.

De acuerdo al mapa de unidades estratigráficas de Bolivia, el área en cuestión pertenece al CONJUNTO SUBANDINO LLANURA, el cual agrupa al dominio cratonico poco o no deformado como son los LLANOS ORIENTALES, y su margen occidental deformada la cual constituye una faja plegada y corrida de tipo epidérmico y divergencia sudamericana denominado FAJA SUBANDINA, su límite occidental es el Cabalgamiento Frontal Principal.

Mediante la construcción del proyecto se mejorará la interconexión entre los departamentos de Cochabamba, Beni y Santa Cruz y de sus poblaciones, las cuales guardan fuertes relaciones sociales, económicas, comerciales, etc., Así también beneficiara a la Hidrovia Ichilo – Mamore con mejores condiciones de transitabilidad en el tramo existente y con la integración de más comunidades con estas ciudades de gran importancia a nivel nacional, se estaría asegurando un aparato productivo más activo, un mayor dinamismo entre los actores involucrados en los procesos productivos y un movimiento más fluido y ágil de los recursos disponibles en esta zona.

El gran potencial turístico y agrícola de la zona y su impacto en la economía regional, interdepartamental y nacional establece la necesidad de generar las condiciones de infraestructura vial que garanticen el aprovechamiento turístico y económico de la región considerando que el Parque Nacional Carrasco es considerado como una de las más grandes e importantes reservas naturales país.

La participación social es una práctica que permite mejorar los niveles de concertación y coordinación entre instituciones y organizaciones sociales de modo que la gestión sea cada vez más eficiente; la sociedad civil a través de la Municipalidad de Chimoré, la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) y el Gobierno Autónomo Departamental de Cochabamba acuerdan impulsar el proyecto: “Construcción Camino Ibare – Boca de Chapare”, ambas dentro la jurisdicción política administrativa del Municipio del Chimoré, Provincia Chapare (Departamento de Cochabamba).

La construcción del pavimentado del tramo entre las poblaciones de Ibare – Boca de Chapare y comunidades intermedias, permitirá también el mejoramiento de los servicios de salud, educación y vivienda y la posterior mejora en la calidad de vida de los pobladores de las comunidades beneficiadas y del Departamento de Cochabamba, sobre el tramo de proyecto.

Como una consecuencia del Proyecto, se prevé mayor integración de las regiones de gran potencial productivo, la facilitación del intercambio comercial entre estas regiones, así como el desarrollo del área de influencia directa de la carretera.

El territorio del área de influencia del proyecto se encuentra dentro de las provincias Carrasco y Chapare. La provincia Carrasco se encuentra dividida en 5 secciones municipales: Totora, Pojo, Pocona, Chimoré y Puerto Villarroel. Mientras que la





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

provincia Chapare se divide en tres secciones: Sacaba, Colomi y Villa Tunari. Dentro de la provincia Carrasco, el proyecto se encuentra ubicado en la Cuarta sección, el municipio de Chimoré, y en la provincia Chapare está ubicado en la Tercera sección las cuales forman parte de la zona del Trópico de Cochabamba, perteneciente a la región de llanuras extensas y planicies, aluviales que conforman cuencas y microcuencas.

Actualmente no existe un acceso a la zona de proyecto, la única ruta que comunica el Puerto Cochabamba con la comunidad de Ibaré es una senda abierta por los mismos comunarios, la cual presenta condiciones de transitabilidad baja debido a la abundante vegetación presentada en la zona.

Por otra parte, existe otro acceso que es por la carretera en fundamental F4 Cochabamba – Santa Cruz a la altura del Km. 175 (Senda 3). Se ingresa hacia el norte en dirección a puerto Aurora, luego de 18 Km. de recorrido se desvía hacia el oeste aproximadamente 20 km hasta llegar a la población de La Misión, desde allí se accede por río hasta el Inicio del proyecto Ibaré.

El proyecto pasa por las comunidades de La misión, Nueva Galilea, Trinidadcito, Barranquilla, Limoncito, Nueva Esperanza, El Carmen, Santa Anita, El Remanso, finalizando en la comunidad de Boca Chapare la cual se encuentra en la frontera con el departamento de Santa Cruz (Noroeste de este departamento).

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 11, 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 11 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 carretas 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.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
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.

LEY N° 071 DE 21 DE DICIEMBRE DE 2010

LEY DE DERECHOS DE LA MADRE TIERRA

Artículo 2. (PRINCIPIOS). Los principios de obligatorio cumplimiento, que rigen la presente ley son:



CÁMARA DE DIPUTADOS



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Armonía. Las actividades humanas, en el marco de la pluralidad y la diversidad, deben lograr equilibrios dinámicos con los ciclos y procesos inherentes a la Madre Tierra.

Bien Colectivo. El interés de la sociedad, en el marco de los derechos de la Madre Tierra, prevalecen en toda actividad humana y por sobre cualquier derecho adquirido.

Garantía de regeneración de la Madre Tierra. El Estado en sus diferentes niveles y la sociedad, en armonía con el interés común, deben garantizar las condiciones necesarias para que los diversos sistemas de vida de la Madre Tierra puedan absorber daños, adaptarse a las perturbaciones, y regenerarse sin alterar significativamente sus características de estructura y funcionalidad, reconociendo que los sistemas de vida tienen límites en su capacidad de regenerarse, y que las humanidades tienen límites en su capacidad de revertir sus acciones.

Respeto y defensa de los Derechos de la Madre Tierra. El Estado y cualquier persona individual o colectiva respetan, protegen y garantizan los derechos de la Madre Tierra para el Vivir Bien de las generaciones actuales y las futuras.

Interculturalidad. El ejercicio de los derechos de la Madre Tierra requiere del reconocimiento, recuperación, respeto, protección, y diálogo de la diversidad de sentires, valores, saberes, conocimientos, prácticas, habilidades, trascendencias, transformaciones, ciencias, tecnologías y normas, de todas las culturas del mundo que buscan convivir en armonía con la naturaleza.

Artículo 9. (DEBERES DE LAS PERSONAS) Son deberes de las personas naturales y jurídicas, públicas o privadas:

Defender y respetar los derechos de la Madre Tierra.

Promover la armonía en la Madre Tierra en todos los ámbitos de su relacionamiento con el resto de las comunidades humanas y el resto de la naturaleza en los sistemas de vida.

Participar de forma activa, personal o colectivamente, en la generación de propuestas orientadas al respeto y la defensa de los derechos de la Madre Tierra.

LEY N° 450 DE 4 DE DICIEMBRE DE 2013

LEY DE PROTECCIÓN A NACIONES Y PUEBLOS INDÍGENA ORIGINARIOS EN SITUACIÓN DE ALTA VULNERABILIDAD

ARTÍCULO 10. (ÁMBITO TERRITORIAL).

I. Ante acciones de agresión que sufran en sus territorios o zonas de influencia, que pongan en peligro directamente el mantenimiento de las culturas y sistemas de vida de los titulares de la presente ley, se activarán los siguientes mecanismos de protección:

5. Planificar con la participación de los titulares de la presente Ley, el desarrollo integral de sus sistemas de vida, fortaleciendo sus usos y costumbres.

ARTÍCULO 15. (ÁMBITO DE RECUPERACIÓN Y REGENERACIÓN DE SISTEMAS DE VIDA). Ante las diferentes situaciones de alta vulnerabilidad que debiliten las capacidades de regeneración y reproducción de los sistemas de vida de los titulares de la presente Ley, se activarán los siguientes mecanismos de fortalecimiento:



CÁMARA DE DIPUTADOS
2011 2025



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

1. Ejecutar estrategias y acciones para mantener y fortalecer las identidades culturales propias, la vitalidad lingüística de los idiomas, cosmovisiones, religiones, creencias y cultos, así como lugares sagrados.

ARTÍCULO 16. (ÁMBITO DE LA INSTITUCIONALIDAD DEL ESTADO). Ante las diferentes situaciones de alta vulnerabilidad que deriven en la posible extinción física y cultural de los sistemas de vida de los titulares de la presente ley, las instituciones del nivel central del Estado y de las entidades territoriales autónomas, en el marco de sus competencias, activarán los siguientes mecanismos de fortalecimiento:

7. Ejecutar acciones estratégicas para el mejoramiento de ecosistemas o zonas degradadas, para mitigar los efectos de las inclemencias y riesgos climáticos en los territorios de los titulares de la presente ley.

DECRETOS SUPREMOS:

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.

AGENDA PATRIOTICA 2025

PILAR 9 SOBERANÍA AMBIENTAL CON DESARROLLO INTEGRAL, RESPETANDO LOS DERECHOS DE LA MADRE TIERRA

La protección del medio ambiente se consagra como un derecho y un deber del Estado y de la población. Para el año 2025 se pretende establecer un modelo de desarrollo sustentable para Bolivia y el resto del mundo, promoviendo el reconocimiento de los derechos de la Madre Tierra, con base en las acciones colectivas de los pueblos, en la conservación y uso sustentable de la naturaleza.

Las competencias exclusivas (24%) son las más importantes en este pilar, desarrollando principalmente las materias de biodiversidad, medio ambiente, recursos forestales, entre otras. Las competencias concurrentes del Nivel Central del Estado con las entidades territoriales autónomas (17%) constituyen las segundas en importancia.



CÁMARA DE DIPUTADOS



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

En este pilar se incluye la prevención de riesgos como competencia exclusiva del nivel central, gobiernos autónomos departamentales y gobiernos autónomos municipales, la cual si bien no está incluida en la CPE, ha sido asignada como exclusiva de cada uno de estos gobiernos en aplicación al Parágrafo II del Artículo 297 de la CPE (Cláusula Residual).


Gildo Leónán Hingjosa Soria
DIPUTADO NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

PROYECTO DE LEY N° 00/2022-2023

DECLARESE COMO PRIORIDAD Y NECESIDAD NACIONAL LA
CONSTRUCCION DEL TRAMO CARRETERO "IBARE – BOCA DEL
CHAPARE".

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL,

DECRETA:

PL-371/22-23

Artículo 1. Se Declara de prioridad y necesidad Nacional la Construcción del Tramo Carretero "Ibare – Boca del Chapare".

Artículo 2. Se dispone la incorporación a la Red Vial Fundamental de Caminos el Tramo Carretero "Ibare – Boca del Chapare".

Artículo 3. 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 "Ibare – Boca del Chapare" que beneficiara a la Hidrovia Ichilo - Mamore

Artículo 4. Para la ejecución del proyecto Construcción del Tramo carretero "Ibare – Boca del Chapare", se realizarán las acciones necesarias, que vayan en defensa de la madre tierra, así como de las naciones y pueblos indígena originarios.

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 veintitres.


Gildo Lechán Hinojosa Soria
DIPUTADO NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

