



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS



La Paz, 06 de junio de 2023

CITE: INT:CD-CRATTARNyMA/N°157/2022-2023

Señor:
Dip. Jerges Mercado Suarez
PRESIDENTE
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA
Presente. –



Ref.: REMITE PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE PRIORIDAD NACIONAL Y NECESIDAD DEPARTAMENTAL LA CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE VEHICULAR SOBRE EL RIO MAMORÉ Y ACCESOS

Señor Presidente:

PL-392/22-23

A tiempo de hacerle llegar un cordial saludo, en cumplimiento al inciso b) del Artículo 116 y al Artículo 117 del Reglamento General de la Cámara de Diputados en concordancia al numeral 2) del Artículo 162 de la Constitución Política del Estado, por intermedio suyo tengo a bien presentar al ente camarlal que usted preside para su respectiva consideración y tratamiento el **Proyecto de Ley: "QUE DECLARA DE PRIORIDAD NACIONAL Y NECESIDAD DEPARTAMENTAL LA CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE VEHICULAR SOBRE EL RIO MAMORE Y ACCESOS"**.

Sin otro particular, me despido de usted con las consideraciones más distinguidas.

Atentamente,

Enrique
Enrique Cunai Cayuba
PRESIDENTE
COMISION DE REGION AMAZONICA, TIERRA,
ERRITORIO, AGUA, R. NATURALES Y M. AMBIENTE
CÁMARA DE DIPUTADOS



Arch.

ECC/jcf

Números de referencia: 71264562 JUAN CARLOS LIMA FUERTES (SECRETARIO TÉCNICO).





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

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

EXPOSICION DE MOTIVOS

ASUNTO: PROYECTO DE LEY P.L. No

QUE PROPONE: SE DECLARA DE PRIORIDAD NACIONAL Y NECESIDAD DEPARTAMENTAL LA CONSTRUCCION DEL PUENTE VEHICULAR SOBRE EL RIO MAMORE Y ACCESOS

En cumplimiento del numeral 2) del paragrafo 1, del articulo 162 y del numeral 1) del articulo 163 de la Constitucion Politica del Estado y del inciso b) del articulo 116 del Reglamento General de la Camra de Diputados, me corresponde como Diputado Nacional presentar el referido Proyecto de Ley al tenor de los siguientes argumentos Tecnico Juridico:

I. ANTECEDENTES

A partir del año 2006, la Revolucion Democrática se orienta a construir un Estado plurinacional y comunitaria a traves de un proceso de cambio que viabiliza las expectativas y necesidades compartidas del pueblo boliviano, que incluye una profunda transformacion de las estructuras coloniales y republicanas economicas, sociales y politicas del pais. De este modo, Bolivia retoma su soberania y dignidad.

El primer periodo de la Revolucion Democratica y Cultural se inicio el año 2006 donde se enfrento a los intereses y fuerzas de la herencia colonial, republicana y neoliberal en el pais. En los primeros cuatro años de gestion gubernativa (2006 – 2009), se inicio el proceso de transformacion de las estructuras institucionales del Estado y de la sociedad boliviana, culminando en la refundacion del pais y en el nacimiento del nuevo Estado Plurinacional. Este proceso fue orientado por una accion politica conjunta, desarrollada por los actos politicos y las organizaciones sociales del pueblo boliviano, misma que sentaron las bases fundamentales de la Revolucion Democratica y Cultural del Estado Plurinacional, siendo una de las mas importantes la aprobacion de la nueva Constitucion Politica del Estado, el año 2009.

Departamento del Beni (Bolivia)

Beni. Departamento boliviano ubicado al noreste del país. Fue fundado el 18 de noviembre de 1842 y su capital es la ciudad de Trinidad. Limita al norte con el departamento de Pando y Brasil, al sur con los departamentos de Cochabamba y Santa Cruz; al este con Brasil y Santa Cruz y al oeste con Pando y La Paz

Historia

Beni fue el centro de una importante civilización precolombina, conocida como Cultura Hidráulica de las Lomas. Desde más o menos 4000 años a.n.e. (probablemente antes: el dato actual se basa en las cerámicas datadas) hasta el siglo XIII, la región fue asentamiento de importantes grupos humanos organizados en sociedades pre-estatales (en algunos casos muy centralizados), definidos como cacicazgos, potentados locales. El sistema se basaba, ambiental y





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

económicamente, sobre el uso de específicas características ambientales (uso de plantas acuáticas como fertilizantes y gigantescos sistemas de pesca) y en la construcción de grandes obras hidráulicas que permitían la conexión entre los varios núcleos humanos en cualquiera estación, los cultivos también en la época de inundaciones (por esto la creación de campos de cultivo elevados visibles aun hoy en día desde el aire), de terraplenes, diques, canales y lagunas con función viaria y de pesca.

A la llegada de los españoles, la región ya estaba en plena decadencia desde hace cerca de tres siglos. De toda forma ella queda como uno de los centros de origen y propagación de muchos productos agrícolas de difusión mundial: tabaco, cacahuete o maní, algodón, yuca (*Manihot esculenta*), camote (*Ipomoea batatas*).

Después de una temporada de intenso interés por parte de los españoles en la primera fase de la época colonial, cuando se creía que el Beni pudiese ser unas de las sedes del mítico "El Dorado", o "Paitití, la región permanecerá en un estado de fuerte marginalidad por algunos siglos.

En la época republicana, entre la mitad del siglo XIX y el inicio del XX, el norte de Beni fue teatro del auge económico de la goma o caucho. La abundancia de árboles de siringa (*Hevea brasiliensis*) llamó en la región un grande número de personas, muchos aventureros y tropas de trabajadores, muchos de los cuales indígenas, que trabajaban en condiciones de semi-esclavitud. Por décadas, el área se transformó en una de las regiones más activas y dinámicas de Bolivia. Cachuela Esperanza, un importante centro de tránsito del caucho, a la orilla del río Beni, tenía a final del siglo XIX unos de los más equipados hospitales de Bolivia.

Actualmente la explotación siringuera ha casi desaparecido del área por la absoluta falta de rentabilidad frente a la producción del Asia meridional: muchas de las antiguas barracas caucheras han sido transformadas en estancias ganaderas. Sobreviven sólo pequeños productores locales de ponchos engomados para la navegación fluvial y otros objetos de uso tradicional.

Geografía

Posee amplias planicies cubiertas por pastizales (pampas o sabana) y abundantes lagunas. La selva ocupa las riberas de los numerosos ríos y también se halla en la zona de pie de monte. Se presentan ondulaciones suaves y afloramientos rocosos sobre la región fronteriza con la República del Brasil.

Orografía

El departamento del Beni es prácticamente llano en su totalidad, con algunas elevaciones montañosas en su zona oeste. Presenta las siguientes serranías: Eva Eva y Pelado (entre los departamentos de La Paz y el Beni).

Hidrografía

La totalidad de los ríos del Beni desembocan en la cuenca del Amazonas, siendo los principales: **MAMORÉ, EL MAYOR RÍO DE BOLIVIA**, que nace en la





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

cordillera del departamento de Cochabamba con el nombre de río Rocha; Iténez o Guaporé (hace frontera con la república de Brasil); Beni, que hace frontera con los departamentos de La Paz y Pando. También están los ríos Yata, Ivón, Machupo, Itonama, Baures, San Martín, San Miguel, San Simón, Negro, Sécore, Yacuma, Maniquí, Ibare y Apere. La mayoría de ellos son navegables.

Provincias

El Departamento del Beni está constituido por 8 provincias:

- Provincia Cercado
- Provincia Vaca Diez
- Provincia Gral José Ballivián
- Provincia Yacuma
- Provincia Moxos
- Provincia Marbán
- Provincia Mamoré
- Provincia Iténez

A su vez, las ocho provincias se dividen en cantones. Hay 48 cantones en todo el departamento.

Desarrollo económico

- Agricultura: El departamento, por su clima y suelo, es apto para toda clase de cultivos tropicales: maíz, cacao, café, castaña, vainilla, yuca o mandioca, arroz, maracuyá, papaya.
- Maderas: Los bosques de Beni poseen gran variedad de maderas preciosas que van desde la liviana madera balsa hasta el cuchi, del que se dice que es tan duro como el acero.

Entre otras maderas preciosas podemos citar: Caoba o mara, ochoó, japunaqui, palmeras (cusi, totaí, chonta, motacú, sao), tacuara (tamora, tacuarembó, curi), sirari, tajibo, cubo. * Ganadería: El número de cabezas calculado es de alrededor de 2.000.000; el pasto natural que crece en estas tierras es altamente utilizado para la ganadería.

- Minería: Se ha establecido la presencia de estaño, manganeso, plomo, platino, oro, berilio y columbita.
- Pesca: Los ríos son hábitat de una gran variedad de peces, como son: pacú, palometa, sábalo, bagre y blanquillo. Muchos de los lagos tienen una fauna ictiológica semejante a la de los ríos.

Desarrollo social

Grupos étnicos

Hay oriundos de la zona y descendientes de europeos, aunque el mestizaje de siglos se refleja en una buena parte de los benianos. Los grupos étnicos principales son: Sirionó, Moxeño (Trinitario, Ignaciano, Javierano y Loretano),





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Yuracaré, Moré, Pauserna, Baure, Canichana, Chacobo, Esseja, Tacana, Chimán, Movima, Cayubaba eltonoma. ([https://www.ecured.cu/Departamento_de_Beni_\(Bolivia\)](https://www.ecured.cu/Departamento_de_Beni_(Bolivia)))

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 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

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).





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- Queda bajo competencia del Nivel Central la Red Vial Fundamental (RVF) que comprende carreteras que:
- Vinculen entre si las capitales de los Departamentos,
- Sean parte de la conexión con carreteras internacionales que vinculan al país con los países limítrofes
- Conecten entre si 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° 2818, 27 de agosto de 2004

Artículo 1°.- Se declara e incorpora a la Red Fundamental los tramos camineros Departamentales de Caranavi (provincia Caranavi) - Guanay - Mapiri (Provincia Larecaja), Apolo (provincia Franz Tamayo) - Tumupasa - Ixiamas - Alto Madidi - Puerto Heat (Provincia Abel Iturralde): El Puente sobre el río Beni - San Buena Ventura - Rurrenabaque (provincia Abel Iturralde).

Artículo 2.- Se declara e incorpora a la Red Departamental, los tramos carreteros Municipales de: Km. 52 - Puerto Linares (Provincia Caranavi) - Mayaya - Teoponte - (Provincia Larecaja), Sapecho - Santa Ana (Provincia Sud Yungas) - Puente Boopi - Papayani (Provincia Sud Yungas): Tajlihui (Provincia Larecaja - Calama (Provincia Caranavi) - 3 de abril (Provincia Larecaja).

Artículo 3°.- Se autoriza al Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, reformule la asignación económico que corresponda para el cumplimiento de la presente Ley por el Servicio Nacional de Caminos y la Prefectura, a través del Servicio Prefectural de Caminos.

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





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

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.

Al ser red fundamental el beneficio es a las provincias de Larecaja y Franz Tamayo, siendo los municipios de Guanay, Teoponte, Tipuani, Mapiri y Apolo.

III. OBJETIVO GENERAL

Construcción de un puente sobre el río Mamoré que conecte el municipio de San Ignacio de Moxos con la ciudad de Trinidad.

IV. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- El impacto económico del puente comienza con la forma en que respaldan el transporte de personas y bienes.
- Los puentes conectan personas en diferentes comunidades, lo que les permite interactuar para trabajar y realizar diferentes actividades en beneficio de la población beniana.
- Reducción de costos en transporte.
- Reducción de tiempo de llegada al destino.

V. IMPORTANCIA DE LA CONSTRUCCIÓN DE UN PUENTE SOBRE EL RÍO MAMORÉ Y SUS ACCESOS.

Para determinar la importancia de la construcción del puente sobre el río Mamoré y sus accesos se tiene que tomar en cuenta lo siguiente:

- La Red Troncal de Carreteras Ruta N° 003: Trinidad - San Ignacio - San Borja conexión con sistemas fluviales Tijamuchi-Mamoré; Apere-Yacuma; Maniqui
La ruta San Ignacio - Trinidad es aproximadamente 90 kms. Mientras la ruta San Ignacio a San Borja es aproximadamente 140 kms. de distancia. Ambas, denominada Ruta N° 003, **forman parte de la red fundamental de carreteras nacionales.**
http://vpc.planificacion.gob.bo/uploads/PDM_S/08_BENI/080501%20San%20ignacio.pdf





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- De manera general se percibe la dependencia de la vía municipal de San Ignacio de Moxos al puerto varador, que deben ser atendida rutinariamente para la transitabilidad permanente de los vehículos de transporte a los diferentes puntos del municipio.

- **COMUNIDAD PUERTO VARADOR** La comunidad se ubica al sur de la ciudad de trinidad aproximadamente 15 kilómetros. Se vincula por el camino provincial Trinidad –San Ignacio de Moxos, sobre la ribera cause del río Mamoré. En tiempo de agua el puerto funciona como atracadero de muchas embarcaciones que navegan por el río mamoré. Según el INE 2001, la población de Puerto Varador asciende a 632 habitantes.

Las principales actividades económicas de la población son los cultivos Agrícolas como: arroz, plátanos, yuca y fréjol. Son 4 las familias con 125 cabezas de ganado, la cría se lo realiza principalmente en pasto sembrado que existe aproximadamente 40 hectáreas.

Se realiza el aprovechamiento de leña de las siguientes especies: pacay, coquino, jebió, puntales de sauces con una cantidad de 2 carretadas por semanas y 6 familias cortan chuchio para vender entre 1200 á 1500 por familia por cada 15 días.

El puerto es concurrido por visitante de la ciudad de trinidad y turista extranjeros principalmente en los fines de semana. Los puntos atractivos son: el paisaje del antiguo cauce del río mamaré, baños en el mismo lugar y comida de pescado. Se estima entre 30 y 40 personas por semana que visitan la zona. Existen: motos, canoas, pontones y barco militares de la capitanía; pulperías, panadería y restaurant.

(<http://www.uabjb.edu.bo>)

- El transito vehicular se congestiona en varias ocasiones debido a que el caudal del rio baja y en otras ocasiones debido a que la lluvia y fuertes vientos no permiten que se transporter en als barcasas a los vehiculos, en muchos casos de alto tonelaje, lo que hace notar el alto riesgo que corren los que deciden pasar con las referidas barcasas.

Con todos estos antecedentes se puede determinar que la construccion de un puente que vincule la ciudad de Trinidad con el municipio de San Ignacio de Moxos, sobre el rio mamore a traves de la comunidad puerto varador, sera beneficioso para la economia del departamento y de la referida comunidad en su conjunto, tomando en cuenta el desarrollo que implica la construccion de un puente, el movimiento economico sera mas fluido.

Enrique Cunai Cayuba
Enrique Cunai Cayuba
PRESIDENTE
COMISIÓN DE REGIÓN AMAZÓNICA, TIERRA,
TERRITORIO, AGUA, R. NATURALES Y M. AMBIENTE
CÁMARA DE DIPUTADOS





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

VI. PROPUESTA DE PROYECTO DE LEY

PL-392/22-23

PROYECTO DE LEY
SE DECLARA DE PRIORIDAD NACIONAL Y NECESIDAD DEPARTAMENTAL
LA CONSTRUCCION DEL PUENTE SOBRE EL RIO MAMORE Y SUS
ACCESOS.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL,

DECRETA:

Artículo 1. Se Declara de prioridad Nacional y necesidad departamental y regional la construcción del puente vehicular sobre el rio Mamore y accesos, ubicado en la comunidad puerto varador del municipio de Trinidad del departamento del Beni.

Artículo 2. El Organo Ejecutivo a través de los Ministerios de Economía y Finanzas Publicas y Obras Publicas Servicios y Vivienda (Administradora Boliviana de Carreteras), asignaran los recursos económicos necesarios para la construcción del puente sobre el rio Mamoré y accesos.

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 tres.


Enrique Cunai Cayuba
PRESIDENTE
COMISION DE REGION AMAZONICA, TIERRA,
TERRITORIO, AGUA, R. NATURALES Y M. AMBIENTE
CAMARA DE DIPUTADOS





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

ANEXOS





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Los Tiempos
NO SE DETIENE



ESTADO PLURINACIONAL DE
BOLIVIA

MINISTERIO DE



NOTAS DE PRENSA EN RELACION A LA CONSTRUCCION DEL PUENTE SOBRE EL RIO MAMORÉ

Morales inaugura tramo Trinidad-San Ignacio de Moxos de 59,6 kilómetros

- La nueva carretera Trinidad-San Ignacio de Moxos recién inaugurada. | ABI

Publicado el 29/07/2019 a las 1h15

El presidente Evo Morales entregó la carretera que une Trinidad y San Ignacio de Moxos en Beni. Se asfaltó 59,6 kilómetros con un costo de 618,4 millones de dólares.

Morales llegó a ese punto luego de encabezar una caravana que partió de Trinidad y recorrió los 59,6 kilómetros de la nueva vía.

“Ahora hay presencia del Estado en medianas, pequeñas y grandes obras. Esta obra es parte de la lucha de los movimientos sociales, de la unidad del pueblo boliviano”, dijo el Presidente en el acto realizado en San Ignacio de Moxos.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

La carretera inaugurada corresponde a una primera fase, pues la segunda consistirá en la construcción de un puente sobre el río Mamoré y sus accesos. "El proyecto ya está terminado, será el puente más largo de toda Bolivia", señaló el mandatario.

Identificación

Durante el acto de apertura de la carretera, Morales pidió a la población identificar a los "enemigos" que perjudicaron la conclusión de la vía San Ignacio de Moxos - Villa Tunari, cuyo diseño pasa por el centro del Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro Secure (TIPNIS).

"El camino San Ignacio de Moxos - Villa Tunari, ustedes saben muy bien como algunos grupos en Beni y en Bolivia nos perjudicaron", reclamó la autoridad.

CARRETERA BUSCA UNIR BENI Y LA PAZ

La vía Puerto Ganadero-Fátima-San Ignacio de Moxos forma parte del Corredor Oeste-Norte. El objetivo de esta carretera es que vincule a la ciudad de Trinidad con el departamento de La Paz atravesando la nueva ruta de los Yungas.



Presidente Morales inaugura carretera Trinidad-San Ignacio de Moxos en Beni

San Ignacio de Moxos, 28 de julio de 2019.- El presidente Evo Morales inauguró el domingo la carretera asfaltada que vincula Trinidad y San Ignacio de Moxos, en el departamento de Beni, obra que demandó una inversión de 618,4 millones de bolivianos.

"Ahora hay presencia del Estado en medianas, pequeñas y grandes obras, esta obra es parte de lucha de los movimientos sociales, de la unidad del pueblo boliviano", dijo en el acto que se realizó en San Ignacio de Moxos.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Morales llegó a ese punto luego de encabezar una caravana que partió de Trinidad y recorrió los 59,6 kilómetros de la nueva vía que integra el país.

La carretera inaugurada corresponde a una primera fase, pues la segunda consistirá en la construcción de un puente sobre el río Mamoré y sus accesos.

"El proyecto ya está terminado, será el puente más largo de toda Bolivia", señaló el mandatario.

Según datos oficiales, del total de la inversión para la construcción de esa vía, 90% proviene del Tesoro General de la Nación y 10% es contra parte de la Gobernación de Beni.

La vía Puerto Ganadero-Fátima-San Ignacio de Moxos forma parte del Corredor Oeste-Norte que vincula a la ciudad de Trinidad con el departamento de La Paz atravesando la nueva ruta de los Yungas.

La nueva carretera reduce el tiempo de viaje entre ambos municipios, que en la actualidad es de cuatro horas a simplemente dos y brinda mejores condiciones.

La carretera consta de doble carril, tiene un ancho de plataforma de 10 metros, una calzada de siete metros, bermas de 1,5 metros (cada lado) y una carpeta asfáltica de 5 centímetros de espesor.

Todo el tramo cuenta con señalización vertical y horizontal y brinda seguridad a los usuarios y transportistas que circularán por la nueva vía.

"Ahora todos los departamentos tienen los mismos derechos, no hay departamentos de primera, ni departamentos de segunda; ahora estamos integrando toda Bolivia", afirmó el jefe de Estado.

Destacó que entre 1997 y 2005 la inversión en carreteras en Beni fue de 40 millones de dólares, mientras que en los últimos 13 años llegó a 1.458 millones de dólares.

Por su parte, el gobernador de Beni, Alex Ferrier, calificó de "histórica" la entrega de la carretera que une ambas poblaciones, a días de los 330 años de fundación de San Ignacio de Moxos, que se celebrará el 31 de este mes.

Resaltó que ahora los ganaderos y otros sectores podrán sacar su producción hacia La Paz y a otras ciudades del interior del país con mayor rapidez y facilidad.

Por su lado, el ejecutivo de los transportistas de Beni, Isidro Gonzales, aseveró que la obra es una muestra del cambio que vive ese departamento y el país.

"Nosotros los transportistas del Beni por donde transitamos dejamos huellas, pero el hermano presidente Evo (Morales) va dejando obras", manifestó.

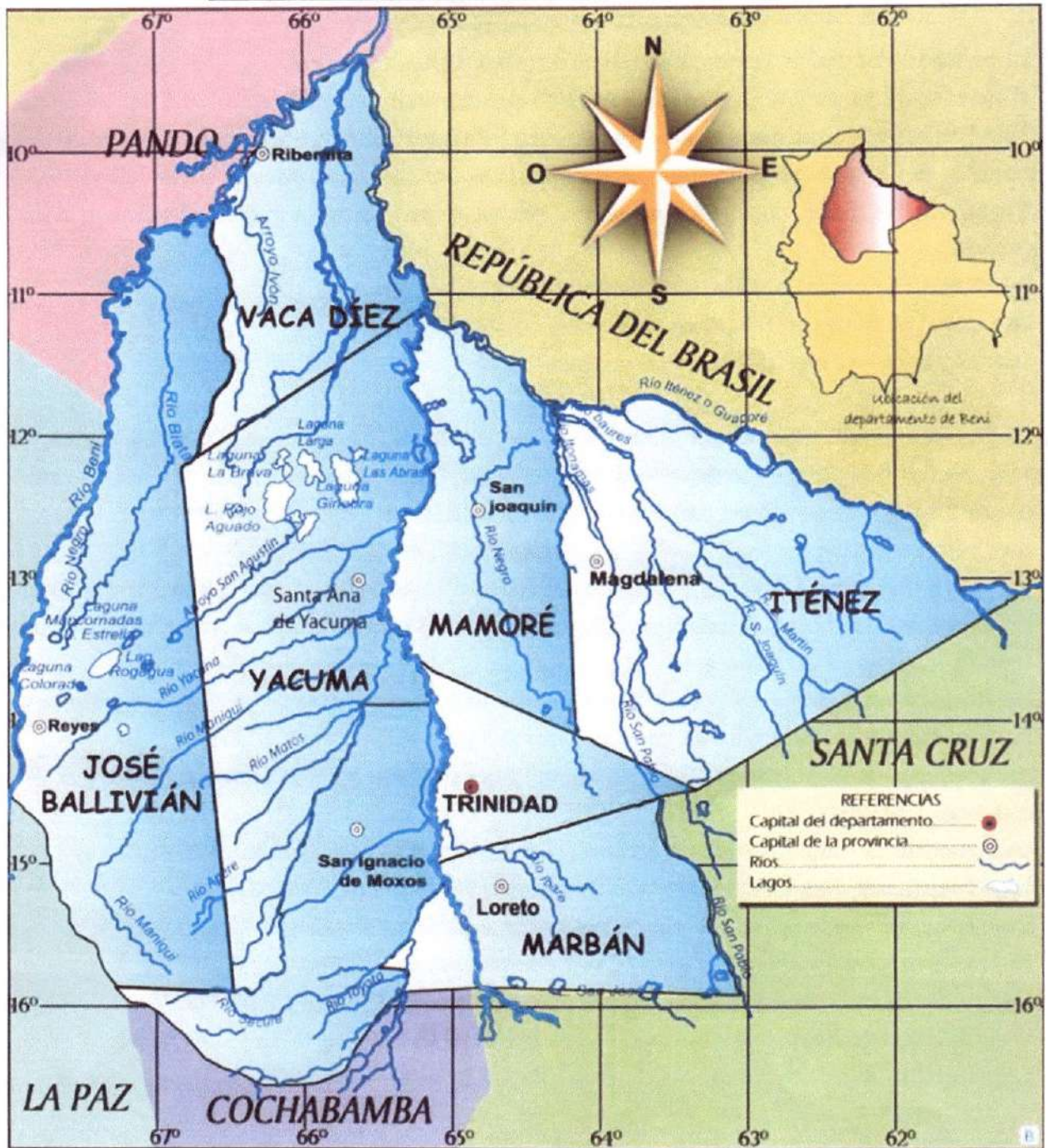
es/ma ABI





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

MAPA HIDROGRÁFICO DEL BENI



Hidrografía del departamento de Beni

La totalidad de los ríos del Beni desembocan en la cuenca del Amazonas, siendo los principales: Mamoré, el mayor río de Bolivia, que nace en la cordillera del departamento de Cochabamba con el nombre de río Rocha; Iténez o Guaporé (hace frontera con la república de Brasil); Beni, que hace frontera con los departamentos de La Paz y Pando. También están los ríos Yata, Ivon, Machupo, Itonama, Baures, San Martín, San Miguel, San Simón, Negro, Sécure, Yacuma, Maniquí, Ibare y Apere. La mayoría de ellos son navegables.

Principales ríos y lagunas del departamento del Beni





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

La totalidad de los ríos del Beni desembocan en la cuenca del Amazonas.

Los ríos y lagos más importantes del departamento del Beni:

Río Mamoré. - La longitud real del río Mamoré es de 1,319 km al cual se le suma 681 km de meandros abandonados en su territorio dando un total de 2,000 km. El sistema Mamoré de 2,000 km + ríos Mamorecillo de 260 km, Ichilo de 370 km, Alto Ichilo de 51 km, San Mateo de 110 km y Moyja de 62 km da una longitud total de 2853 km.

(<https://www.educa.com.bo/content/mapa-hidrografico-de-beni>)

IMÁGENES QUE MUESTRAN EL CONGESTIONAMIENTO VEHICULAR EN PUERTO VARADOR, DEBIDO A QUE EL CAUDAL DEL RIO BAJO





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

IMÁGENES QUE MUESTRAN EL CONGESTIONAMIENTO VEHICULAR EN PUERTO VARADOR, DEBIDO A QUE EL CAUDAL DEL RIO BAJO

