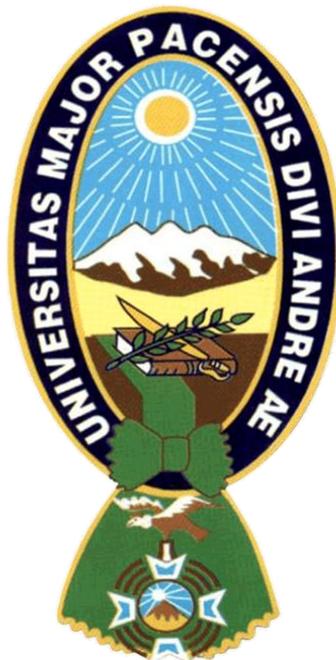


**UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y FINANCIERAS  
CARRERA DE ECONOMÍA  
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES ECONÓMICAS**

---



**TESIS DE GRADO**

**MENCIÓN: GESTIÓN DE PROYECTOS Y PRESUPUESTOS**

**“EL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA EN LA FASE DE  
EJECUCIÓN DE LOS PROYECTOS DEL SECTOR TRANSPORTES:  
DEPARTAMENTO DE LA PAZ”**

**1998-2015**

**POSTULANTE : GUACHALLA CHAMBI, Vanessa**

**TUTOR : M. Sc. TICONA GARCÍA, Roberto**

**RELATOR : Dr. QUEVEDO IRIARTE, Alberto**

**LA PAZ – BOLIVIA  
2017**

## **DEDICATORIA**

*A Dios:*

*Por guiar mi camino a lo largo de mi formación, por darme fortaleza en mis momentos en cada circunstancia de mi vida y sobre todo por bendecirme con una familia maravillosa.*

*A la mujer que es el motor de mi vida... MI MAMÁ:*

*Quien me dio la vida, un ejemplo de fortaleza, dedicación y lucha constante; ella es el pilar fundamental de mi vida, una mujer digna de admiración, llena de valores, virtudes y sobre todo amor incondicional por sus hijos e hijas.*

**TE AMO MAMI ALEJANDRA!!**

*A mi familia:*

*Mis amados sobrinos Adrián, Cristian, Ayelén, Jade, Nicolás, Dana, Matías e Ian que son el mejor regalo que la vida me pudo dar.*

*Mis hermanos Alex, Víctor, Lulú y Álvaro por su apoyo incondicional, por su amor, por cuidarme y ser un ejemplo en mi vida.*

## *AGRADECIMIENTOS*

*A la Universidad Mayor de San Andrés y a la Facultad de Ciencias Económicas y Financieras por acogerme a lo largo de mi formación.*

*Al Instituto de Investigaciones Económicas por ser un espacio más que académico, familiar.*

*Al Lic. Roberto Ticona quien guió el presente trabajo con toda la paciencia y predisposición desde el inicio hasta su conclusión.*

*Al Lic. Alberto Quevedo por las recomendaciones y colaboración en la revisión del presente trabajo de investigación.*

## **PRESENTACIÓN**

La presente investigación corresponde a la Mención de Gestión de Proyectos y presupuestos, titulada: **"EL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA EN LA FASE DE EJECUCIÓN DE LOS PROYECTOS DEL SECTOR TRANSPORTES: DEPARTAMENTO DE LA PAZ" 1998-2015.**

Plantea el siguiente problema: “La desigual distribución del Presupuesto de Inversión Pública en la Fase de Ejecución de los Proyectos del Sector Transportes en Infraestructura Vial del Departamento de La Paz” y tiene como objetivo demostrar la distribución del Presupuesto de Inversión Pública en la Fase de Ejecución de los Proyectos del Sector Transportes en Infraestructura Vial del Departamento de La Paz.

El estudio de investigación está organizado en cuatro capítulos:

**CAPÍTULO I:** Constituye la "Referencia Metodológica del tema de Investigación" que formula la delimitación del tema, las categorías y variables económicas, identifica el problema, objetivos e hipótesis, así como la aplicación metodológica empleada.

**CAPÍTULO II:** Fundamenta los "Aspectos de Políticas, Normas e Institucional", que se relacionan e influyen en las categorías y variables económicas determinadas en el tema de investigación.

**CAPÍTULO III:** Desarrolla los "Factores Determinantes y Condicionantes del Tema de Investigación", se describe, explica y compara el comportamiento de las variables en dos periodos de investigación diferentes a fin de dar respuesta al problema de investigación planteado y que a su vez contribuirán en la verificación de la hipótesis planteada.

**CAPÍTULO IV:** Desarrolla las conclusiones y recomendaciones del tema de investigación y señala que la Ejecución de los proyectos del Sector Transportes no contribuye significativamente en la generación de infraestructura vial del Departamento de La Paz. Se presenta el aporte de la investigación en la Mención de Gestión de Proyectos y Presupuestos, que verifica la hipótesis, la evidencia teórica y las recomendaciones.

## RESUMEN

El trabajo de investigación enmarcado en la Mención de Gestión de Proyectos y Presupuestos, está dirigido a explicar la distribución del Presupuesto de Inversión Pública en la fase de ejecución de los Proyectos del Sector Transportes en el Departamento de La Paz, en un periodo de estudio que abarca los años 1998 al 2015, haciendo un análisis de los procesos de capitalización que se establecen en el Sector en los noventa durante la aplicación del Modelo Neoliberal o Economía de Mercado y el proceso de nacionalización que surge durante el Modelo de Economía Plural, con la transición del Servicio Nacional de Caminos quien fue responsable del Sector hasta el año 2005 y que a partir del año 2006 se convirtió en la Administradora Boliviana de Carreteras.

La investigación tiene como objetivo demostrar la distribución del Presupuesto de Inversión Pública en la Fase de Ejecución de los Proyectos del Sector Transportes del Departamento de La Paz y su contribución en la generación de Infraestructura Vial.

El marco teórico encontrado, señala que es importante la intervención del Estado en cuanto a funciones y acciones específicas, en el desarrollo del tema de investigación la función a considerar es la de Asignación y Distribución planteada por Richard Musgrave y las acciones de Producción y de Acumulación planteadas por los autores Sierra y Cibotti.

En el desarrollo del Capítulo de Factores Determinantes y Condicionantes del tema se observa el comportamiento de las variables económicas en la ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Transportes, en el cual se evidencia una disparidad entre la programación y la ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector, mostrando el incumplimiento del ciclo de vida del proyecto establecido en el SNIP. En cuanto a la ejecución por tipo de recursos el primer periodo presenta mayores niveles de ejecución de Recursos Externos porque los proyectos ejecutados tenían mayor inversión de fuentes externas de cooperación y donación, en el segundo periodo que incrementa gradualmente se presenta un incremento de la ejecución con Recursos Internos por la intervención del Estado en las decisiones de inversión del Sector. También se evidencia

que la ejecución del Presupuesto de Inversión Pública presenta un incremento significativo en el segundo periodo de estudio destinado principalmente a proyectos de tipo pavimentado.

En el último Capítulo de Conclusiones y Recomendaciones se señala que la Ejecución de los proyectos del Sector Transportes no contribuye significativamente en la generación de infraestructura vial del Departamento de La Paz, debido a que se destinan mayores recursos del Presupuesto de Inversión Pública a proyectos de tipo pavimentados y en cuanto a la ejecución física de proyectos del Sector se evidencia que existe mayor ejecución en proyectos de tipo no pavimentado dentro de los cuales se considera a proyectos de tipo ripio y tierra que en el segundo periodo de estudio tuvieron mayor significancia.

## ÍNDICE

CONTENIDO \_\_\_\_\_ PÁG.

### **CAPÍTULO I. REFERENCIA METODOLÓGICA DEL TEMA DE INVESTIGACIÓN.....1**

<b>1.1. DELIMITACIÓN DEL TEMA .....</b>	<b>1</b>
1.1.1. DELIMITACIÓN TEMPORAL .....	1
1.1.2. DELIMITACIÓN GENERAL.....	3
1.1.3. REFERENCIA HISTÓRICA.....	4
1.1.4. RESTRICCIÓN DE CATEGORÍAS Y VARIABLES ECONÓMICAS .....	5
<b>1.2. PLANTEAMIENTO DEL OBJETO DE INVESTIGACIÓN .....</b>	<b>6</b>
<b>1.3. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN .....</b>	<b>6</b>
1.3.1. PROBLEMATIZACIÓN.....	6
1.3.2. CATEGORÍAS ECONÓMICAS.....	6
1.3.3. VARIABLES ECONÓMICAS.....	7
1.3.4. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA.....	9
1.3.5. JUSTIFICACIÓN DEL TEMA DE INVESTIGACIÓN .....	10
<b>1.4. PLANTEAMIENTO DE OBJETIVOS .....</b>	<b>11</b>
1.4.1. OBJETIVO GENERAL.....	11
1.4.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS .....	11
<b>1.5. PLANTEAMIENTO DE LA HIPÓTESIS .....</b>	<b>12</b>
<b>1.6. APLICACIÓN METODOLÓGICA .....</b>	<b>12</b>
<b>1.7. FUNDAMENTOS TEÓRICOS DE LA INVESTIGACIÓN .....</b>	<b>16</b>
1.7.1. ASPECTOS CONCEPTUALES Y DEFINICIONES.....	16
1.7.2. TEORÍAS DEL TEMA DE INVESTIGACIÓN.....	22

### **CAPÍTULO II ASPECTOS DE POLÍTICAS, NORMAS E INSTITUCIONAL .....32**

<b>2.1. ASPECTO DE POLÍTICAS .....</b>	<b>32</b>
--	-----------

2.1.1.	PRIMER PERIODO 1998-2005 (MODELO DE ECONOMÍA DE MERCADO).....	32
2.1.2.	SEGUNDO PERIODO 2006-2015 (MODELO DE ECONOMÍA PLURAL) .....	32
<b>2.2.</b>	<b>REFERENCIA NORMATIVA .....</b>	<b>35</b>
2.2.1.	PRIMER PERIODO 1998-2005 (MODELO DE ECONOMÍA DE MERCADO).....	35
2.2.2.	SEGUNDO PERIODO 2006-2015 (MODELO DE ECONOMÍA PLURAL) .....	37
<b>2.3.</b>	<b>REFERENCIA INSTITUCIONAL .....</b>	<b>39</b>
2.3.1.	MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS .....	39
2.3.2.	VICEMINISTERIO DE PRESUPUESTO Y CONTABILIDAD FISCAL.....	39
2.3.3.	MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN DEL DESARROLLO.....	40
2.3.4.	VICEMINISTERIO DE INVERSIÓN PÚBLICA Y FINANCIAMIENTO EXTERNO .....	41
2.3.5.	SISTEMA NACIONAL DE INVERSIÓN PÚBLICA.....	42
2.3.6.	MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, SERVICIOS Y VIVIENDA.....	42
2.3.7.	VICEMINISTERIO DE TRANSPORTES.....	43
2.3.8.	SERVICIO NACIONAL DE CAMINOS.....	44
2.3.9.	GOBIERNO AUTÓNOMO DEPARTAMENTAL DE LA PAZ. ....	46

### **CAPÍTULO III FACTORES DETERMINANTES Y CONDICIONANTES DEL**

#### **TEMA 47**

<b>3.1.</b>	<b>ASPECTOS GENERALES .....</b>	<b>47</b>
3.1.1.	DEPARTAMENTO DE LA PAZ .....	47
3.1.2.	EL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA DEL DEPARTAMENTO DE LA PAZ ...	50
3.1.3.	EL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA DEL SECTOR TRANSPORTES DEL DEPARTAMENTO DE LA PAZ .....	54
3.1.4.	EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA DEL SECTOR TRANSPORTES POR TIPO DE RECURSO.....	58
3.1.5.	EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA DEL SECTOR TRANSPORTES POR TIPO DE PROYECTO.....	62
3.1.6.	SUPERFICIE EN KILÓMETROS DE CARRETA CONSTRUIDOS. ....	65

**CAPITULO IV CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....69**

**4.1. CONCLUSIONES ..... 69**

4.1.1. CONCLUSIÓN GENERAL ..... 69

4.1.2. CONCLUSIONES ESPECÍFICAS ..... 69

**4.2. APORTE DE LA INVESTIGACIÓN EN LA MENCIÓN..... 71**

**4.3. VERIFICACIÓN DE HIPÓTESIS ..... 71**

**4.4. EVIDENCIA TEÓRICA..... 74**

**4.5. RECOMENDACIONES ..... 75**

**BIBLIOGRAFIA**

**ANEXOS**

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

CONTENIDO	Pág.
<b>GRÁFICO 1:</b> EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA POR SECTORES DEL DEPARTAMENTO DE LA PAZ; 1998-2015	50
<b>GRÁFICO 2:</b> COMPARACIÓN DE LA PROGRAMACIÓN Y EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA DEL DEPARTAMENTO DE LA PAZ; 1998-2015	53
<b>GRÁFICO 3:</b> PROGRAMACIÓN Y EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA DEL SECTOR TRANSPORTES DEL DEPARTAMENTO DE LA PAZ; 1998-2015	54
<b>GRÁFICO 4:</b> COMPARACIÓN DE LA PROGRAMACIÓN Y EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA DEL SECTOR TRANSPORTES DEL DEPARTAMENTO DE LA PAZ; 1998-2015	57
<b>GRÁFICO 5:</b> EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA DEL SECTOR TRANSPORTES POR TIPO DE RECURSO; 1998-2015	58
<b>GRÁFICO 6:</b> COMPARACIÓN DE LA EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA DEL SECTOR TRANSPORTES POR TIPO DE RECURSO; 1998-2015	60
<b>GRÁFICO 7:</b> EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA DEL SECTOR TRANSPORTES POR TIPO DE PROYECTO; 1998-2015	62
<b>GRÁFICO 8:</b> COMPARACIÓN DE LA EJECUCIÓN PROMEDIO POR PERIODO DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA DEL SECTOR TRANSPORTES POR TIPO DE PROYECTO; 1998-2015	64
<b>GRÁFICO 9:</b> SUPERFICIE EN KILÓMETROS DE INFRAESTRUCTURA VIAL CONSTRUIDA DEL SECTOR TRANSPORTES, 1998-2015	65
<b>GRÁFICO 10:</b> COMPARACIÓN PROMEDIO POR PERIODO DE LA SUPERFICIE EN KILÓMETROS DE INFRAESTRUCTURA VIAL CONSTRUIDA DEL SECTOR TRANSPORTES POR TIPO DE PROYECTO; 1998-2015	67
<b>GRÁFICO 11:</b> COMPARACIÓN DE LA EJECUCIÓN DE LOS PROYECTOS DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA DEL SECTOR TRANSPORTES POR TIPO DE PROYECTO; 1998-2015 (MILLONES DE BS.)	72
<b>GRÁFICO 12:</b> COMPARACIÓN DE LA EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA Y LA SUPERFICIE EN KILÓMETROS DE CARRETRA CONSTRUIDOS; 1998-2015	73

## ÍNDICE DE ANEXOS

<b>CONTENIDO</b>	<b>Pág.</b>
ANEXO 1.....	IV
ANEXO 2.....	V
ANEXO 3.....	V
ANEXO 4.....	VI
ANEXO 5.....	VII
ANEXO 6.....	VIII
ANEXO 7.....	VIII
ANEXO 8.....	IX
ANEXO 9.....	X
ANEXO 10.....	XI
ANEXO 11.....	XI
ANEXO 12.....	XII
ANEXO 13.....	XIII
ANEXO 14.....	XIV
ANEXO 15.....	XV
ANEXO 16.....	XVI
ANEXO 17.....	XVI
ANEXO 18.....	XVII

# **CAPÍTULO I**

## **MARCO METODOLÓGICO REFERENCIAL**

## CAPÍTULO I

### 1. REFERENCIA METODOLÓGICA DEL TEMA DE INVESTIGACIÓN

#### 1.1. DELIMITACIÓN DEL TEMA

##### 1.1.1. Delimitación Temporal

El presente trabajo de investigación considera un análisis temporal de dieciocho años, plantea su estudio en los siguientes periodos:

##### 1.1.1.1. Primer periodo 1998-2005 (Modelo de Economía de Mercado)

El Periodo es caracterizado por la Economía de Mercado en el cual el mercado se considera el principal mecanismo autorregulador del proceso económico en decisiones de asignación de bienes de producción e Inversión, bajo la hipótesis de mercado eficiente.<sup>1</sup> Este modelo económico implementado a partir del año 1985 con la aplicación del D.S. 21060, bajo el criterio de eficiencia, regulación de precios, privatización y capitalización de empresas estatales, asumiendo que el mercado es el mejor asignador de recursos de manera eficiente y equitativa<sup>2</sup>

Para el año 2004 el continuo deterioro del contexto internacional las crecientes presiones sociales y las restricciones presupuestarias, obligaban al Estado a direccionar sus recursos de Inversión principalmente a Sectores sociales, infraestructura, posteriormente se prioriza otros Sectores como ser de transportes.

El Sector Transportes de Bolivia es muy importante en el desarrollo de la economía y el desarrollo de Sectores productivos. La red de transportes de

---

<sup>1</sup> Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, Modelo Económico Social Comunitario Productivo, 13<sup>o</sup> Edición. Septiembre de 2015, Pág. 9-12.

<sup>2</sup> CEPB, “Inversiones y crecimiento en Bolivia: Desencuentros recurrentes”, 2013, Pág. 4

Bolivia es altamente inadecuada en cantidad y en calidad, la incipiente red de carretas esta sin pavimentar y pobremente mantenida.<sup>3</sup>

Para el año 2005 se produjo una distribución inequitativa de los recursos de Inversión Pública que dispone para construcción y mejoramiento de carretas, que en su mayoría se destinan a la construcción y rehabilitación de carretas mayormente de la red fundamental, desatendiendo las redes departamental y municipal. En el análisis realizado sobre Inversión Pública a el año 2000, se evidencia que la Inversión destinada al Sector transportes, sub Sector carretas; fue del 95% del total de los recursos.<sup>4</sup>

#### **1.1.1.2. Segundo periodo 2006-2015 (Modelo de Economía Plural)**

Periodo marcado por la promulgación de la Nueva Constitución Política del Estado a partir del cual se presenta un nuevo escenario constitucional<sup>5</sup>. En este periodo se implementa el nuevo modelo de Economía Plural y el Estado tiene participación activa e interviene en la economía a través de sus facetas: planificador, inversionista y regulador; la principal obligación del Estado es generar el crecimiento y desarrollo en todas las instancias del país.<sup>6</sup> Esta etapa que inicia el año 2005, se profundiza el año 2010, marcada por superávits del Sector público generados por el incremento en ingresos de renta petrolera. Los proyectos de Inversión son significativamente representativos y en general financiados por recursos propios, a diferencia del anterior periodo en el cual el financiamiento de la Inversión Pública dependía en gran medida de recursos provenientes de préstamos o cooperación internacional.

---

<sup>3</sup> Ing. Oscar Espinoza, Proyecto de Investigación “Propuesta del plan de inversiones para las carretas de Bolivia” año 2012, Pág. 1-5.

<sup>4</sup> Ing. Oscar Espinoza, Proyecto de Investigación “Propuesta del plan de inversiones para las carretas de Bolivia” año 2012, Pág. 12-13.

<sup>5</sup> Informe de Misión, “Elaboración de Guía/Manual de procedimientos para Inversión Pública”, 2009, Pág. 13

<sup>6</sup> Ministerio de Economía y Finanzas “Modelo Económico Social Comunitario Productivo”, 13° Edición, Septiembre de 2015, Pág. 9-12.

El año 2005 la política de inversiones se dirigió a los proyectos exclusivos y costosos de transporte como la doble vía El Alto – Oruro. El Sector que ha servido como variable de ajuste en la asignación de recursos de Inversión Pública fue el de infraestructura, debido a que en los últimos años y en términos nominales, se vió un continuo incremento en los recursos destinados al Sector.<sup>7</sup>

### **1.1.2. Delimitación General**

La presente investigación está delimitada en los siguientes aspectos:

#### **1.1.2.1. Espacial:**

El presente trabajo de investigación considera como espacio geográfico de estudio al Departamento de La Paz, creado en enero de 1826 por el Mariscal Antonio José de Sucre. Actualmente cuenta con una extensión de 133.985 km<sup>2</sup>, representando al 12,2% del total del territorio nacional; es el tercer departamento de Bolivia por su superficie, según el censo del año 2012 cuenta con una población de 2.719.344 habitantes, representando el 27% del total nacional.

#### **1.1.2.2. Sectorial:**

El estudio considera al Sector Fiscal.

#### **1.1.2.3. Institucional:**

- ✓ Ministerio de Economía y Finanzas Públicas.
- ✓ Viceministerio de Presupuesto y Contabilidad Fiscal.
- ✓ Ministerio de Planificación del Desarrollo.
- ✓ Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo.
- ✓ Administradora Boliviana de Carreteras.

---

<sup>7</sup> Confederación de Empresarios Privados de Bolivia, “Inversión y crecimiento en Bolivia: desencuentros recurrentes”, Año 2013, Pág. 6

- ✓ Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda.
- ✓ Viceministerio de Transportes.
- ✓ Servicio Nacional de Caminos.
- ✓ Gobierno Autónomo Departamental de La Paz.

#### **1.1.2.4. Delimitación en la Mención:**

El tema de investigación está enmarcado dentro de la Mención de Gestión de Proyectos y Presupuestos, a través de la relación entre del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Transportes y su distribución en los proyectos en Infraestructura Vial, relacionados a la fase de ejecución del Ciclo de Vida del Proyecto.

#### **1.1.3. Referencia histórica**

Los aspectos considerados en la referencia histórica de la presente investigación, se estudiarán referencialmente para aclarar aspectos del tema de investigación y no con la finalidad de explicar el problema, variables o demostrar la hipótesis. El periodo de estudio considera a los años 1990 - 1999 que si bien no forman parte de los años de investigación, permitirán relacionar las reformas económicas e institucionales que surgen durante este lapso de tiempo y se consideran al momento del análisis de las categorías y variables económicas, para mejor comprensión de su comportamiento. Entre las reformas económicas e institucionales que emergieron podemos considerar:

Ley de Descentralización Administrativa del 28 de julio de 1996, la cual asignó competencias en los diferentes niveles de gobierno en cuanto a construcción y mantenimiento de carreteras<sup>8</sup>. La Ley SAFCO N° 1178 del 20 de Junio de 1990 que tiene el objetivo de organizar, ejecutar y controlar la captación y el uso eficiente y eficaz de los recursos públicos. Las Normas Básicas del Sistema

---

<sup>8</sup> Ley de Descentralización Administrativa del 28 de julio de 1996.

Nacional de Inversión Pública del 18 de Junio de 1996, que es el conjunto de normas, instrumentos y procedimientos comunes para todas las entidades del Sector Público mediante los cuales se relacionan y coordinan entre sí para formular, evaluar, priorizar, financiar y ejecutar los Proyectos de Inversión Pública que en el marco de los Planes de Desarrollo Nacional, Departamental y Municipal constituyan las opciones más convenientes desde el punto de vista económico y social<sup>9</sup>. Sistema Presupuestario de Bolivia que preverá en función de las prioridades de la política gubernamental, los montos y fuentes de los recursos financieros para cada gestión anual y su asignación a los recursos monetarios de la programación de operaciones y la organización administrativa adoptada<sup>10</sup>. Ley de Participación Popular que propone una justa distribución y mejor administración de recursos públicos, fortalece los instrumentos políticos y económicos necesarios para facilitar la democracia representativa<sup>11</sup>.

#### **1.1.4. Restricción de Categorías y Variables Económicas**

El objeto de investigación estará explicado por las categorías y éstas a su vez por las variables económicas que a continuación se describen:

##### **1.1.4.1. Categorías Económicas**

- Presupuesto de Inversión Pública del Sector Transportes.
- Infraestructura Vial.

##### **1.1.4.2. Variables Económicas**

- Programación y Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Transportes.

---

<sup>9</sup> R.S. 216768 “Normas Básicas del Sistema Nacional de Inversión Pública” junio 18 de 1996.

<sup>10</sup> Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, “Sistema de Presupuesto”

<sup>11</sup> Ley 1551, “Ley de Participación Popular”, Art. 1, de 20 de Abril de 1994

- Programación y Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Transportes por tipo de recursos.
- Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Transportes por tipo de proyecto.
- Superficie en kilómetros de carretera construidos.

## **1.2. PLANTEAMIENTO DEL OBJETO DE INVESTIGACIÓN**

La presente investigación estudia:

**“LA DISTRIBUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA EN LA  
FASE DE EJECUCIÓN DE LOS PROYECTOS DEL SECTOR  
TRANSPORTES EN INFRAESTRUCTURA VIAL DEL DEPARTAMENTO DE  
LA PAZ**

## **1.3. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN**

### **1.3.1. Problematización**

La presente investigación identifica las siguientes categorías para su análisis en el desarrollo de la misma.

### **1.3.2. Categorías Económicas**

#### **✓ Presupuesto de Inversión Pública del Sector Transportes**

El Presupuesto de Inversión Pública<sup>12</sup> es el conjunto de recursos asignados para la realización de Programas y Proyectos en cada gestión fiscal, compatible con el Plan de Inversiones que incluyen las fases de Preinversión y ejecución de la Inversión. El Sector Infraestructura de transportes en el Presupuesto de Inversión Pública se constituye como el más importante en Inversión a nivel nacional como departamental. Estos proyectos que son parte del conjunto de proyectos del

<sup>12</sup> Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, “Glosario de Conceptos y Definiciones”, Año 2010, Pág. 80

Presupuesto de Inversión Pública del Departamento de La Paz, buscan mejorar la calidad del servicio a través de la mejora de condiciones de Infraestructura Vial de Transportes.

✓ **Infraestructura Vial**

La red vial del Departamento de La Paz tiene una función muy importante para el desarrollo de su economía<sup>13</sup>. El Departamento tiene pocas carreteras de primer nivel en condiciones óptimas de transitabilidad. Las carreteras interprovinciales tienen condiciones inadecuadas en gran parte del año y dificulta el flujo comercial de las provincias a la ciudad de La Paz. La red caminera que conecta los municipios y las comunidades se encuentra en condiciones deficientes, puesto que el alto costo de mantenimiento hace que municipios desatiendan gran parte de ellos.<sup>14</sup>

El Sector Transporte es fundamental por las características geográficas de nuestro país y departamento, que dificultan la integración física, social, cultural, y económica; debido a largas distancias y topografía que elevan los costos de construcción y mantenimiento de infraestructura, que inciden en la misma operación de los servicios de transporte.<sup>15</sup>

### **1.3.3. Variables Económicas**

✓ **Programación y Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Transportes.**

La infraestructura permanentemente fue un tema prioritario en las políticas Públicas. La extensión y escasa integración del territorio boliviano en su geografía que comprende valles y altiplano, la enorme distancia que separa sus centros de producción además de la baja densidad poblacional, hacen de la infraestructura de

---

<sup>13</sup> Oscar Espinosa García, “Vertebración caminera del Departamento de La Paz”, segundo foro, Instituto del Transporte y Vías de Comunicación, Facultad de Ingeniería UMSA, Pág. 1

<sup>14</sup> Gobierno Autónomo Departamental de La Paz, Plan de Desarrollo del Departamento de La Paz al 2020 – Diagnostico Territorial, Año 2012, Pág. 65

<sup>15</sup> Ministerio de Obras Públicas Servicios y Vivienda, Informe de Gestión 2012, Infraestructura para la producción – Transportes, Año 2012, Pág. 5.

transportes un elemento en políticas de desarrollo. Las limitaciones de recursos económicos no permitieron la construcción de la red caminera que vincule apropiadamente los mercados domésticos y acerque la producción nacional a mercados externos.<sup>16</sup>

La ejecución de Proyectos de Inversión Pública del Sector Transporte en Infraestructura Vial durante el periodo de Economía de Mercado tenía una clara competitividad con inversiones que son parte del Sector Social, a diferencia del periodo de Economía Plural en el cual el Sector se destaca con un mayor protagonismo respecto de otros Sectores en la captación de recursos de Inversión Pública refiere.

✓ **Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Transportes por tipo de recursos.**

Durante el Modelo de Economía de Mercado la Ejecución de la Inversión Pública por tipo de recursos presenta una destacable asignación de recursos externos. En el periodo de Economía Plural la situación se muestra diferente, debido a que se asignan recursos internos en mayor proporción de la Inversión en Infraestructura Vial del Sector Transportes.

✓ **Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Transportes por tipo de proyecto.**

En el análisis comparativo entre ambos periodos de investigación de Economía de Mercado y Economía Plural, la ejecución de proyectos de tipo pavimentado y no pavimentado, conformado por los proyectos de tipo ripio y tierra, evidencia que la Inversión asignada en su mayoría esta asignada principalmente a proyectos de tipo no pavimentado en ambos periodos de estudio, cabe resaltar que durante el Segundo Periodo de investigación este hecho se presenta de manera más notoria y

---

<sup>16</sup> Informe de Gestión 2012, Infraestructura para la producción – Transportes, Año 2012, Pág. 5.

evidenciado a través de cifras elevadas en cuanto a la ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector..

✓ **Superficie en kilómetros de carretera construidos.**

La Infraestructura Vial es considerada como elemento estratégico para el desarrollo del país porque lo integra, contribuye en la estructuración del territorio e influencia sobre el crecimiento demográfico y económico, su impacto y extensión hacia Sectores e iniciativas productivas benefician a regiones aledañas de carreteras.<sup>17</sup>

La red vial del Departamento de La Paz está compuesta por tres redes: fundamental, departamental y municipal que se desarrollan en el altiplano, yungas y llanos del norte, este desarrollo es notable en el altiplano y los yungas a diferencia de la región de los llanos del norte donde es casi inexistente. La red fundamental está en gran parte pavimentada al contrario de las redes departamental y municipal, que se encuentran en su mayoría en malas condiciones.<sup>18</sup>

#### **1.3.4. Identificación Del Problema**

El problema identificado en la presente investigación es el siguiente:

***“LA DESIGUAL DISTRIBUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE  
INVERSIÓN PÚBLICA EN LA FASE DE EJECUCIÓN DE LOS  
PROYECTOS DEL SECTOR TRANSPORTES EN INFRAESTRUCTURA  
VIAL DEL DEPARTAMENTO DE LA PAZ”.***

---

<sup>17</sup> Administradora Boliviana de Carreteras, Memoria Institucional 2013, Cap. 1, Pág. 5.

<sup>18</sup> Oscar Espinosa García, “Vertebración caminera del Departamento de La Paz”, segundo foro, Instituto del Transporte y Vías de Comunicación, Facultad de Ingeniería UMSA, Pág. 1

### **1.3.5. Justificación del Tema de Investigación**

#### **✓ Económica**

El tema de investigación es relevante a nivel económico porque el Sector Transportes cuenta con mayor captación de recursos económicos de Inversión Pública a nivel departamental con participación y asignación de recursos mayor al 50% respecto del total del Sector Infraestructura a nivel del Departamento de La Paz.

#### **✓ Social**

La presente investigación es relevante en lo social debido a que tiene una fuerte influencia sobre las diferentes actividades económicas que realiza la población que se desenvuelve dentro del territorio del Departamento de La Paz. El avance del país en los diferentes Sectores requiere la articulación de su territorio acompañado de infraestructura de transportes vial adecuada y eficiente que permita incrementar los niveles de competitividad de los mismos.

#### **✓ Institucional**

El presente trabajo de investigación considera al Sector Transporte, específicamente en infraestructura vial debido a que tiene mayor influencia en cuanto a gastos y asignación de recursos contemplados en dinámica y marco institucional referente a ejecución de proyectos que forman parte del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Transportes en cuanto a Infraestructura Vial.

#### **✓ Teórica**

El presente trabajo de investigación está enfocado a un análisis sobre la distribución del Presupuesto de Inversión Pública en la Fase de Ejecución de los Proyectos del Sector Transportes en Infraestructura Vial del Departamento de La Paz, a través de los paradigmas teóricos de los autores Musgrave, Enrique Sierra y Ricardo Cibotti que explican la intervención del Estado en la distribución de

recursos de Inversión Pública dirigida a la ejecución de Proyectos del Sector. También se explica la importancia del cumplimiento del Ciclo de Vida del Proyecto planteado por los hermanos Sappag Chain y Mokate, que para el caso de nuestro contexto se encuentran reflejados en el Sistema Nacional de Inversión Pública.

✓ **Mención de Gestión de Proyectos y Presupuesto**

La presente investigación proporciona el análisis en Mención de Gestión de Proyectos y Presupuestos de la distribución del Presupuesto de Inversión Pública en fase de Ejecución de los Proyectos que forman parte del Sector de Transportes en Infraestructura Vial, su contribución en la generación de infraestructura vial en el Departamento de La Paz, respecto de la Ejecución de Proyectos en el marco de las competencias y obligaciones a nivel del Departamento.

#### **1.4. PLANTEAMIENTO DE OBJETIVOS**

##### **1.4.1. Objetivo General**

Determinar la distribución del Presupuesto de Inversión Pública en la fase de ejecución de los Proyectos del Sector Transportes en Infraestructura Vial en el Departamento de La Paz.

##### **1.4.2. Objetivos Específicos**

**O.E.1. Identificar** el comportamiento de la Programación y Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública.

**O.E.2. Comparar** el nivel de ejecución del Presupuesto de Inversión Pública por Tipo de Recurso.

**O.E.3. Demostrar** la ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Transportes por Tipo de Proyecto

**O.E.4. Diferenciar** los niveles de superficie en kilómetros de carretera construidos.

## 1.5. PLANTEAMIENTO DE LA HIPÓTESIS

***LA DISTRIBUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA EN LA FASE DE EJECUCIÓN DE LOS PROYECTOS DEL SECTOR TRANSPORTES NO CONTRIBUYE SIGNIFICATIVAMENTE EN LA GENERACIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL.***

## 1.6. APLICACIÓN METODOLÓGICA

### ✓ **Método de Investigación.**

El método de Investigación empleado en el presente trabajo de investigación es el “Método Deductivo”, tiene como punto de partida un aspecto general para concretarse en un aspecto particular, permitiendo deducir nuevos conocimientos de un fenómeno determinado<sup>19</sup>.

Toda investigación científica consta de tres elementos esenciales: el sujeto, el objeto y el método. El sujeto de conocimiento es el investigador que aborda una interrogante o exhorta a una explicación; el objeto es lo que se desea conocer y el método es el camino a seguir<sup>20</sup>

Mediante este método de razonamiento se obtienen conclusiones, partiendo de lo general, aceptado como válido, hacia aplicaciones particulares. Este método se inicia con el análisis de los postulados, teoremas, leyes, principios, etc., de aplicación universal y mediante la deducción, el razonamiento y las suposiciones, entre otros aspectos, se comprueba su validez para aplicarlos en forma particular.

---

<sup>19</sup> Sampieri Hernández, Roberto. Fernández Callao, Baptista Lucio, Pilar. “Metodología de la Investigación”. Cuarta Edición. Mc Graw Hill. Cap. 1. Pág. 4.

<sup>20</sup> Gaceta Oficial del Estado, Ley 1551 (Ley de Participación Popular), del 20 de Abril de 1994

La inferencia deductiva nos muestra la forma en que un principio general (categorías) se apoya en un conjunto de hechos que son los que lo constituyen como un todo (variables).

✓ **Tipo de Investigación.**

El tipo de investigación que se utiliza en el presente trabajo de investigación es el tipo Cuantitativo, usa la recolección de datos para probar la hipótesis mediante la medición numérica y el análisis estadístico de datos, para establecer patrones de comportamiento y contrastar con la evidencia teórica. El estudio cuantitativo ayuda a explicar los fenómenos presentados en el estudio sobre la asignación del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Transportes, mediante la relación directa o indirectamente proporcional entre Categorías Económicas y Variables Económicas que explican el problema y a su vez el objeto de investigación.

Las principales bondades de la implementación de este tipo de investigación es que mide los efectos de los fenómenos planteados en su estudio empleando la estadística, prueba la hipótesis a través del contraste de la teoría y la evidencia empírica.

La investigación es de tipo relacional porque busca el vínculo existente de Categorías y Variables Económicas, en la Investigación la Categoría Económica es el “Presupuesto de Inversión Pública del Sector Transportes en Infraestructura Vial” explicada a través de las Variables Económicas, y las relaciona con el objeto de investigación para finalmente contrastarla con la hipótesis.

La investigación empleará el Diseño Longitudinal, el cual recolecta datos a través del tiempo en puntos o periodos, realizando inferencias respecto al cambio en el comportamiento de los mismos en un determinado momento, sus causas y sus efectos<sup>21</sup>.

---

<sup>21</sup> Sampieri Hernández, Roberto. Fernández Callao, Baptista Lucio, Pilar. “Metodología de la Investigación”. Cuarta Edición. Mc Graw Hill. Cap. 7. Pág. 15.

El Análisis Descriptivo, Explicativo y Comparativo permite trabajar con los datos obtenidos de la presente investigación, realiza una descripción de los mismos, explica las relaciones existentes entre ellas y compara su comportamiento a lo largo del periodo de investigación.

✓ **Fuentes de Información.**

En el estudio de la presente investigación se recurrió a fuentes de información de tipo secundaria, como Información Documental, Información Teórica e Información Estadística extraída de revistas, artículos publicados en periódicos, boletines, informes y memorias de las siguientes instituciones:

- Ministerio de Economía y Finanzas Públicas,
- Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo.
- Gobierno Autónomo Departamental de La Paz,
- Administradora Boliviana de Carreteras,
- Revista El Economista,
- Fundación Jubileo,
- Periódicos de circulación local.

Información estadística obtenida de las siguientes Instituciones:

- Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo (VIFPE).
- Administradora Boliviana de Carreteras (ABC).
- Instituto Nacional de Estadísticas (INE).
- Unidad de Análisis de Políticas Económicas (UDAPE).

✓ **Instrumentos de Investigación.**

La presente investigación está apoyada principalmente en la Matemática y la Estadística Descriptiva para el análisis y procesamiento de los datos recolectados que posteriormente serán expresados en cuadros que permitan un mejor análisis del objeto de investigación.

✓ **Procesamiento de Datos.**

En el procesamiento de datos Estadísticos se realiza cálculos como: promedios, medias, porcentajes, identificación de máximos y mínimos, expresados en tablas, cuadros comparativos; gráficas circulares y barras dentro la comparación de las variables en cada periodo de investigación considerado; por otra parte en el empleo de Información Documental e Información Teórica se realiza el procesamiento de las misma a través de la elaboración de fichas resumen.

✓ **Análisis de Resultados.**

El análisis de resultados procesa los datos estadísticos obtenidos para cada una de las variables, describe su comportamiento en los diferentes años del periodo de estudio y a través de ello explica el Problema mediante la contrastación de la Teoría y la Evidencia Empírica, permitiendo así demostrar la Hipótesis a través de la aceptación o rechazo.

Finalmente se formulan los Objetivos Específicos correspondientes a cada Variable Económica y se plantean las Conclusiones respectivas a cada una, para dar las Recomendaciones pertinentes contribuyendo de manera positiva con el tema de investigación.

## **1.7. FUNDAMENTOS TEÓRICOS DE LA INVESTIGACIÓN**

### **1.7.1. Aspectos Conceptuales y Definiciones**

#### **1.7.1.1. Proyectos**

Un proyecto es una planificación que consiste en un conjunto de actividades que se encuentran interrelacionadas y coordinadas. La razón de un proyecto es alcanzar objetivos específicos dentro de los límites que se imponen en un Presupuesto, calidades establecidas previamente y un lapso de tiempo previamente definido. El proyecto finaliza cuando se obtiene el resultado deseado y se puede decir que colapsa cuando desaparece la necesidad inicial o se agotan los recursos disponibles. El proyecto surge de la idea de atender determinadas necesidades, donde el proyecto se va formulando a partir de la identificación consensuada de caminos idóneos para poderlas atender<sup>22</sup>.

#### **1.7.1.2. Ejecución de la Inversión**

Concluida la Pre Inversión, corresponde tomar la decisión de ejecutar el Programa o Proyecto de Inversión y su cierre correspondiente<sup>23</sup>.

#### **1.7.1.3. Financiamiento**

Se denomina financiamiento al acto de hacer uso de recursos económicos para cancelar obligaciones o pagar bienes, servicios o algún tipo de activo particular. El Financiamiento puede provenir de diversas fuentes, siendo el más habitual el propio ahorro<sup>24</sup>.

---

<sup>22</sup> Mokate, Karen “Evaluación Financiera de Proyectos de Inversión”, 2da Ed. Editorial Alfaomega, agosto de 2004, Pág. 2-3

<sup>23</sup> Ministerio de Economía y Finanzas Públicas. Glosario de conceptos y Definiciones, 2010. Pág. 8.

<sup>24</sup> Sabino, Carlos. Diccionario de Economía y Finanzas. Ed. Panapo. Caracas. 1991 Pág. 138.

#### **1.7.1.4. Financiamiento Interno**

El Financiamiento Interno es la aportación de Recursos económicos necesarios para el buen funcionamiento del Estado, para poder mantener el aparato productivo del país<sup>25</sup>.

#### **1.7.1.5. Financiamiento Externo**

El Financiamiento Externo es aquel que proviene de los créditos bancarios o de la emisión de valores como las acciones y las obligaciones<sup>26</sup>.

#### **1.7.1.6. Fuentes de Financiamientos para la Inversión**

Se identifican las siguientes Fuentes de Financiamiento para los Proyectos de Inversión Pública<sup>27</sup>:

- a) Recursos del Tesoro General del Estado: son los recursos administrados por el Gobierno Central que se asignan al MPD para financiar el Presupuesto de Inversión Pública, de conformidad a normas emitidas anualmente por Órgano Rector para su incorporación en el PGE.
- b) Recursos Específicos: Son recursos que, se perciben y administran directamente por el MPD y se utilizan para financiar su Presupuesto de Inversión Pública y que deben ser incorporados en el PGE.
- c) Recursos de Contravalor: son recursos provenientes de donaciones y/o créditos concesionales, que el estado recibe como producto de convenios entre el Estado Plurinacional y los países cooperantes.
- d) Recursos Externos: Son recursos que el Órgano Rector de Inversión Pública contrata de Organismos Financieros Multilaterales, Agencias de Cooperación Internacional y Gobiernos, mediante convenios de crédito o donación, y que se transfieren al Ministerio de Planificación del Desarrollo para financiar el Programa de Inversión Pública, de conformidad a los procedimientos

---

<sup>25</sup> Zorrilla Arena, Santiago. Diccionario de Economía. Ed. Limusa. 2da. Edición. México. Pág. 89.

<sup>26</sup> Zorrilla Arena, Santiago. Diccionario de Economía. Ed. Limusa. 2da. Edición. México. Pág. 89

<sup>27</sup> Reglamento Específico del Sistema Nacional de Inversión Pública. Art. 17. Pág. 7.

establecidos en el presente reglamento, las normas básicas, sus reglamentos y lo establecido en los respectivos convenios de financiamiento.

#### **1.7.1.7. Inversión**

Es el uso y aplicación de recursos destinados a crear, ampliar, mejorar, mantener, y/o recuperar las capacidades económicas, sociales, ambientales y culturales.<sup>28</sup>

#### **1.7.1.8. Inversión Pública**

Se entiende por Inversión Pública todo gasto de recursos de origen público destinado a incrementar, mejorar o reponer las capacidades físicas, humanas, culturales, ambientales, económicas y sociales del Estado para la producción de bienes y/o servicios<sup>29</sup>.

#### **1.7.1.9. Programa de Inversión Pública**

El Programa de Inversión Pública está conformado por Presupuesto de Inversión Pública que comprende proyectos financiados, y el Programa de Requerimiento de Financiamiento, que contempla los proyectos que no cuentan con financiamiento asegurado<sup>30</sup>.

#### **1.7.1.10. Presupuesto Público**

El Presupuesto público es el plan de actuación de cualquier actividad económica, y, como toda acción racional planificada, deberá estar caracterizado, primero, por la explicación que se desea alcanzar, segundo, por la cuantificación económica estimada que se incurrirá para su consecución, y tercero, por la previsión o anticipación de recursos que se contará<sup>31</sup>.

---

<sup>28</sup> Ministerio de Economía y Finanzas Públicas. Glosario de conceptos y Definiciones, 2010. Pág. 7.

<sup>29</sup> Reglamento Específico del Sistema Nacional de Inversión Pública. Art. 9. Pág. 5.

<sup>30</sup> Reglamento Específico del Sistema Nacional de Inversión Pública. Art. 10. Pág. 5.

<sup>31</sup> Ablan Bortone Nayibe, "Apuntes De Presupuestos". Mérida, Venezuela: Universidad De Los Andes, Facultad de Ciencias Económicas y Sociales, Noviembre De 2001. Capítulo 2: El Presupuesto Público. Pág. 33.

El Presupuesto público como instrumento de control: limita al gobierno al cumplimiento de los planes previstos, al establecer las autorizaciones máximas de gastos públicos que podrán realizarse en un periodo determinado<sup>32</sup>.

Además es considerado como instrumento de Gestión Gubernamental: apoya la gestión del gobierno por cuanto expresa en acciones concretas y resultados propuestos. Constituye el verdadero “programa de gobierno” por cuanto refleja las políticas que de carácter educativo, agrícola, comercial, científico sanitario y asistencial, seguridad, justicia, etc. que se propone instrumentar un gobierno en un ejercicio fiscal<sup>33</sup>.

#### **1.7.1.11. Presupuesto de Inversión Pública**

El Presupuesto de Inversión Pública es el conjunto de recursos asignados para la realización de los Proyectos del Programa de Inversión Pública, que deben ser incorporados en el Presupuesto Institucional del MPD y en el PGE para cada gestión fiscal. Forman parte del Presupuesto de Inversión Pública del MPD aquellos proyectos que cuenten con financiamiento asegurado<sup>34</sup>.

#### **1.7.1.12. Proyecto**

Un proyecto es la fuente de costos y beneficios que ocurren en distintos periodos de tiempo. El desafío que enfrenta es identificar los costos y beneficios atribuibles al proyecto, medirlos y valorarlos con el fin de emitir un juicio sobre la conveniencia de ejecutar ese proyecto. Es decir, un proyecto combina insumos, que le significan costos, con el fin de obtener productos, que le entreguen beneficios; y este sea mayor que el de los costos<sup>35</sup>.

---

<sup>32</sup> Ablan Bortone Nayibe, “Apuntes De Presupuestos”. Mérida, Venezuela: Universidad De Los Andes, Facultad de Ciencias Económicas y Sociales, Noviembre De 2001. Capítulo 2: El Presupuesto Público. Pág. 34.

<sup>33</sup> Ablan Bortone Nayibe, “Apuntes De Presupuestos”. Mérida, Venezuela: Universidad De Los Andes, Facultad de Ciencias Económicas y Sociales, Noviembre De 2001. Capítulo 2: El Presupuesto Público. Pág. 35.

<sup>34</sup> Reglamento Especifico del Sistema Nacional de Inversión Pública. Art. 11. Pág. 6.

<sup>35</sup> Ernesto R. Fontaine. “Evaluación Social de Proyectos”. 2008. Edición. 13°. Cap. 1. El Proyecto y su Ciclo de Gestación Pág. 1

Es la unidad básica y más específica de la estructura de un plan. Constituye uno de los instrumentos más concretos de gestión de los planes (a cualquier nivel) que se expresan en un conjunto de actividades ordenadas dirigidas a resolver un problema concreto, a responder a una necesidad o demanda específica, o para aprovechar un determinado recurso. Es la instancia donde se puede concretizar de mejor forma la participación activa de los involucrados. A diferencia de los programas, todo proyecto tiene un comienzo y un fin. Todo proyecto contiene un componente de diagnóstico y otro de propuesta<sup>36</sup>.

#### **1.7.1.13. Proyecto de Inversión**

Un paquete discreto de inversiones, insumos y actividades; para lograr beneficios en términos de aumento y producción; mejorando la calidad de vida de un grupo de beneficiarios dentro de un determinado periodo de tiempo<sup>37</sup>.

#### **1.7.1.14. Proyecto de Inversión Pública**

Es el conjunto de actividades interrelacionadas que insumen recursos públicos, para la producción de bienes y/o prestaciones de servicios, con el propósito de lograr productos y beneficios en un tiempo y espacio determinados, en el marco de las prioridades establecidas en el Pla de Desarrollo Económico Social<sup>38</sup>.

#### **1.7.1.15. Proyecto de Inversión Pública Sectorial**

Proyecto es la unidad básica y mas específica de la estructura de un plan, constituye uno de los instrumentos más concretos de gestión de los planes (a cualquier nivel)<sup>39</sup>, que se expresan en un conjunto de actividades ordenadas dirigidas a resolver un problema concreto, a responder una demanda o necesidad para aprovechar un determinado recurso. a nivel sectorial se agrupan subsectores

---

<sup>36</sup> Ministerio de Economía y Finanzas Públicas. Glosario de conceptos y Definiciones, 2010. Pág. 4.

<sup>37</sup> Mokate, Karen Marie. "Evaluación Financiera de Proyectos de Inversión", Segunda Edición 2004, Ediciones Uniandes, Facultad de Economía, Cap. I - El Proyecto de Inversión y El Ciclo Del Proyecto, Pág. 1-3.

<sup>38</sup> Reglamento Específico del Sistema Nacional de Inversión Pública. Art. 13. Pág. 6.

<sup>39</sup> Plan Nacional, Plan Departamental, Municipal o Indígena de Desarrollo.

con el objetivo de alinear estos programas y proyectos a las principales políticas Públicas definidas por los órganos cabeza de sector que son los ministerios respectivamente<sup>40</sup>

#### **1.7.1.16. Programación de Gastos**

- I. Las entidades Públicas del Estado Plurinacional Programarán sus gastos de Inversión en correspondencia con los objetivos del POA<sup>41</sup>.
- II. La formulación del Presupuesto de Inversión, deberá estar sustentada con memorias de cálculo por Programa, Proyecto, actividad, objetivos y metas y entidad de transferencia, observando las consideraciones y los lineamientos específicos para la Programación de gastos.
- III. La programación de Gastos deberá estar enmarcada en el mandato legal, competencias y normas vigentes.

#### **1.7.1.17. Transporte**

No es un fin en sí mismo, es un medio para lograr ciertos fines económicos.<sup>42</sup>

#### **1.7.1.18. Economía del Transporte**

El análisis económico se aplica al Sector Transporte con unas importantes variables que los caracterizan:

- Costes irrecuperables finalizado el proceso de construcción ya no puede darse marcha atrás, los costes ya no se pueden recuperar.
- Indivisibilidad, las infraestructuras no pueden dividirse.
- Producción conjunta, varios out puts.
- Demanda derivada, deriva el uso que se hace de los medios de transporte.

---

<sup>40</sup> Rolando M. Párraga Daza, “Incidencia Económica de Proyectos de Inversión Pública Sectorial en el PIB de Bolivia, 2000-2013” BCB.

<sup>41</sup> Ministerio de Planificación del Desarrollo. Directrices de Planificación e Inversión Pública .Art. 14. Pág. 8.

<sup>42</sup> Víctor M. Islas Rivera Martha Lelis Zaragoza, Análisis de los sistemas de transporte, Voll: conceptos básicos, 2 Transporte, concepto e importancia. Pág. 19

## 1.7.2. Teorías del Tema de Investigación

### 1.7.2.1. Teorías del Sector Público

#### ✓ El Papel del Estado

El papel que desempeña un gobierno en la Economía se extiende más allá de la Política Fiscal, la política gubernamental abarca las políticas monetarias y cambiarias. Varios de los aspectos de la Política Fiscal son determinados por el Presupuesto del gobierno, que establece el ingreso y los egresos del Sector Público en un periodo en particular<sup>43</sup>.

Las fuentes más importantes de ingresos públicos son los distintos tipos de impuestos aplicados en la economía. Estos impuestos pueden clasificarse en tres categorías amplias: los impuestos a la renta de personas y empresas, que incluyen el impuesto previsional sobre los salarios; los impuestos al gasto, incluyen el impuesto a la compraventa, los impuestos específicos y los aranceles a las importaciones; y los impuestos a la propiedad, que abarca gravámenes a casas y edificios, terrenos agrícolas, residenciales y herencias<sup>44</sup>.

Otra fuente de ingresos del Sector público son las utilidades de las empresas y agencias estatales que venden bienes y servicios. Aunque las empresas Públicas no tienen mayor importancia cuantitativa, la mayoría de los países de alto ingreso, si la tienen en los países en desarrollo. En muchos países en desarrollo ricos en recursos, los ingresos de las empresas productoras de recursos de propiedad estatal suelen representar una proporción sustancial de los ingresos públicos<sup>45</sup>.

---

<sup>43</sup> Felipe Larrain B., Jeffrey D. Sach, Macroeconomía En La Economía Global. 2º Edición. 2002, Editorial Pearson Education S.A. Cap. 15, El Gobierno Y El Ahorro Nacional. Pág. 509.

<sup>44</sup> Felipe Larrain B., Jeffrey D. Sach, Macroeconomía En La Economía Global. 2º Edición. 2002, Editorial Pearson Education S.A. Cap. 15, El Gobierno Y El Ahorro Nacional. Pág. 510-511.

<sup>45</sup> Felipe Larrain B., Jeffrey D. Sach, Macroeconomía En La Economía Global. 2º Edición. 2002, Editorial Pearson Education S.A. Cap. 15, El Gobierno Y El Ahorro Nacional. Pág. 511.

El Gasto Público también puede agruparse en cuatro categorías: a) Consumo de Gobierno, este incluye los salarios que el gobierno paga a los empleados públicos así como el pago de bienes y servicios adquiridos para el consumo corriente. b) Inversión de Gobierno, incluye una variedad de formas de gasto de capital, tales como la construcción de caminos y puentes. c) Transferencias al Sector privado, que incluye las pensiones de retiro, el seguro de desempleo, beneficios de bienestar<sup>46</sup>.

### ✓ **Funciones del Estado**

Es importante el hecho que el mecanismo de mercado no funciona por sí solo todas las funciones económicas. La política Pública es necesaria para: guiar, corregir y complementar al mercado en algunos aspectos<sup>47</sup>.

Musgrave determina que son tres las funciones que el Estado debe desarrollar:

#### **a) Función de Asignación**

La función de asignación, es la provisión de bienes sociales o el proceso por el que el uso total de los recursos se divide entre bienes privados y sociales, y por el que se elige la combinación de bienes sociales.

El mecanismo de mercado está bien adaptado a la provisión de bienes privados. Se basa en el intercambio y éste se puede producir únicamente cuando existe un título exclusivo de la propiedad que se va a intercambiar Sin embargo, en el caso de los bienes sociales, sería ineficaz excluir a un consumidor de la participación en los beneficios, ya que esta participación no reduce el consumo de otro; los

---

<sup>46</sup> Felipe Larrain B., Jeffrey D. Sach, Macroeconomía En La Economía Global. 2º Edición. 2002, Editorial Pearson Education S.A. Cap. 15, El Gobierno Y El Ahorro Nacional. Pág. 511.

<sup>47</sup>Musgrave Richard A., "Hacienda Pública Teórica Y Aplicada" (5º Edición), 1999, Editorial Mc Graw-Hill, Capítulo 1 Las Funciones Fiscales: Una Panorámica Pág. 6.

beneficios de bienes públicos no se transforman en derechos de propiedad de individuos concretos, y el mercado no puede funcionar.<sup>48</sup>

### **b) Función de Distribución**

La función de distribución, es el ajuste de la distribución de la renta y la riqueza para asegurar su adecuación a lo que la sociedad considera un estado “equitativo” o “justo” de distribución.

La distribución mediante el mercado supone un grado sustancial de desigualdad, especialmente en la distribución de la renta del capital; y aunque los puntos de vista acerca de la justa distribución difieren, la mayor parte coincidiría en la necesidad de algún ajuste aunque solo fuera establecer un nivel mínimo en el extremo inferior de la escala.<sup>49</sup>

### **c) Función de Estabilización**

La función de estabilización, se utiliza la política presupuestaria como un medio de mantener un alto nivel de empleo, un grado razonable de estabilidad de los precios y una tasa apropiada de crecimiento económico que considere los efectos sobre el comercio internacional y la balanza de pagos.

### **✓ Acciones del Estado**

La connotación general que caracteriza la política económica ha sido una clara tendencia hacia una mayor participación estatal; se advierte una creciente responsabilidad del Estado en la conducción del proceso y en la ejecución de actividades para el logro de las metas especialmente en materia de prestación de

---

<sup>48</sup> Musgrave Richard A., “Hacienda Pública Teórica Y Aplicada” (5º Edición), 1999, Editorial Mc Graw-Hill, Capítulo 1 Las Funciones Fiscales: Una Panorámica Pág. 8.

<sup>49</sup> Musgrave Richard A., “Hacienda Pública Teórica Y Aplicada” (5º Edición), 1999, Editorial Mc Graw-Hill, Capítulo 1 Las Funciones Fiscales: Una Panorámica. Pág. 11.

servicios sociales, abastecimiento de insumos de usos difundidos e instalación de infraestructura<sup>50</sup>.

Las acciones del Estado en la economía, planteadas por los autores, son las siguientes:

#### **a) Acciones de Regulación**

Las regulaciones tienen por objeto inducir a los agentes económicos hacia determinados comportamientos. El Estado, tanto al producir bienes y servicios como al instalar capacidad productiva, crea corrientes de factores, de insumos y moviliza recursos financieros, que influyen sobre las decisiones que se derivarán del mercado<sup>51</sup>.

En este sentido, todas las acciones poseen una capacidad de regulación que se ejerce directa o indirectamente, según las circunstancias como se presenten en el sistema económico<sup>52</sup>.

#### **b) Acciones de Producción de Bienes y Servicios**

Es inherente a la naturaleza del Estado su responsabilidad en la prestación de ciertos servicios generales relacionados con la organización y el funcionamiento de la comunidad y del propio gobierno<sup>53</sup>.

Desde un punto de vista económico, lo que se denomina “administración Pública”, puede concebirse como una unidad productora de ciertos servicios indispensables en una comunidad organizada, que combina factores de

---

<sup>50</sup> Cibotti, Ricardo. Sierra, Enrique “El Sector Público en la Planificación Del Desarrollo“. 17ma Edición. 2005. Cap. I El Sector Público En la Economía, Pág. 9.

<sup>51</sup> IBID-31 Cap. I Pág. 16.

<sup>52</sup> Cibotti, Ricardo. Sierra, Enrique “El Sector Público en la Planificación Del Desarrollo“. 17ma Edición. 2005. Cap. I El Sector Público En la Economía Pág. 17.

<sup>53</sup> IBID-52 Cap. I. Pág, 17.

producción, genera valor agregado y obtiene resultados que dependen, en parte, de la eficiencia con que funcione y de los recursos que se le asigne<sup>54</sup>.

En este tipo de acciones se destacan los servicios públicos de educación, salud y provisión de agua potable y alcantarillado, transportes, almacenaje, comercialización y comunicaciones<sup>55</sup>.

### **c) Acciones de Acumulación**

Estas acciones contribuyen a la formación del acervo de instalaciones y equipo necesario para efectuar la prestación de servicios públicos, tales como escuelas, hospitales; a la construcción o adquisición de los edificios de la administración Pública, equipo de transportes, de comunicaciones, etc. Pertenecen a la misma categoría las inversiones de las empresas Públicas destinadas a ampliar su producción<sup>56</sup>.

### **d) Acciones en el campo del Financiamiento**

Para que el Estado pueda obtener los insumos y factores necesarios para la producción y acumulación, debe movilizarse medios de pago que le permitan trasladar dichos recursos físicos al ámbito de la economía estatal; esto se efectúa mediante tres mecanismo: el sistema impositivo, el sistema de precios y tarifas de los bienes y servicios públicos que se venden y el crédito o deuda Pública<sup>57</sup>.

Puede concebirse al Estado como: Un ente regulador cuando maneja instrumentos que tienen como principal objetivo inducir la conducta de los agentes económicos para adaptarla o hacerla compatible con la política del gobierno, un ente redistribuidor, cuando realiza transferencias de ingreso entre grupos de individuos o Sectores productivos y un ente productor en la medida

---

<sup>54</sup> IBID-52 Cap. I. Pág. 18.

<sup>55</sup> IBID-52 Cap. I. Pág. 19.

<sup>56</sup> IBID-52 Cap. I. Pág. 20.

<sup>57</sup> IBID-52 Cap. I. Pág. 21-22.

que toma responsabilidades directas en la producción de bienes y servicios como en la acumulación<sup>58</sup>.

El objetivo inmediato que persigue es la producción directa de bienes y servicios, la formación de capital, el logro de este objetivo depende de recursos asignados además de la productividad que obtengan las entidades Públicas comprometidas<sup>59</sup>.

### **1.7.2.2. Teoría del Presupuesto**

El Estado para cumplir con sus funciones, tiene dos instrumentos: el Presupuesto Público, que es un mecanismo de intervención directa en la economía y, las instituciones Públicas y leyes económicas, que son medios indirectos aplicados por el gobierno para fijar “reglas del juego” en la economía<sup>60</sup>.

La programación del Presupuesto no es otra cosa que el proceso de planeación en el que se refleja la política presupuestal, y cuyo papel fundamental es orientar las decisiones teniendo en cuenta la mayor cantidad de variables posibles, de tal forma que dichas decisiones en un escenario caracterizado por la complejidad puedan tener los mejores impactos posibles sobre la calidad de vida de la población de la entidad territorial<sup>61</sup>.

### **1.7.2.3. Teoría del Ciclo de Vida de los Proyectos**

Los hermanos Sapag Chain, reconocen al ciclo de vida del proyecto como un proceso cíclico, el cual está comprendido por las siguientes cuatro etapas<sup>62</sup>:

---

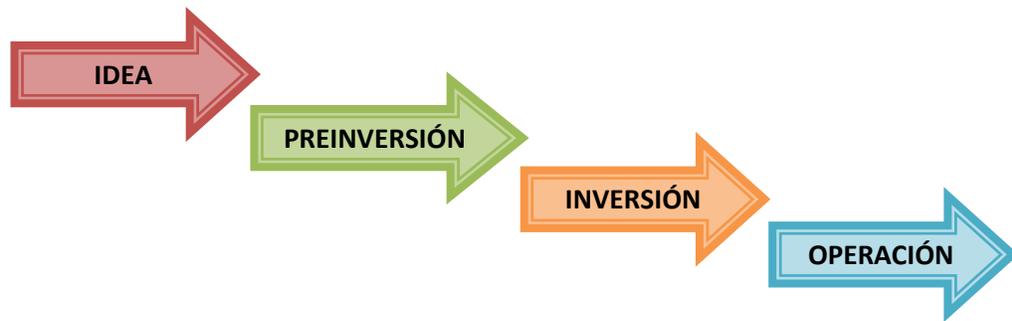
<sup>58</sup> IBID-52 Cap. I. Pág. 25.

<sup>59</sup> IBID-52 Cap. I. Pág. 27.

<sup>60</sup> Ayala Espino J. “Las teorías macroeconómicas y el papel del estado en la economía”, Pág. 21.

<sup>61</sup> Rodríguez Tobo, Pedro Arturo. “Presupuesto Público”. Escuela Superior de Administración Pública. 2008. Pág. 38

<sup>62</sup> Sapag Chain, Nassir. Sapag Chain, Reinaldo. “Preparación Y Evaluación De Proyectos” 5º Edición. (Mc Graw Hill) Cap. I. Pág.1, 2-21-25.



- a) **Idea:** Es la etapa en la que se realiza un diagnóstico que identifica distintas posibles soluciones; a la vez identifica una oportunidad de negocio.
- b) **PreInversión:** Se realizan los distintos estudios de viabilidad que involucran diferentes niveles de profundidad en cuanto a calidad y cantidad, de información disponible para la toma de decisiones. Se elaboran tres estudios de viabilidad:
  - **Perfil:** Estudio inicial, elaborado a partir de la información existente; busca determinar si existe alguna razón que justifique el abandono de una idea antes que se destine recursos.
  - **Pre factibilidad:** Es un estudio de viabilidad que profundiza la investigación, definiendo la aproximación de las variables referidas al mercado, a las alternativas técnicas de producción y a la capacidad financiera de los inversionistas.
  - **Factibilidad:** Este estudio constituye el paso final de la etapa de Pre-Inversión; procura optimizar todos los aspectos que dependen de una decisión de tipo económico.
- c) **Inversión:** Fase de movilización de recursos humanos, financieros y físicos con el fin de garantizar los medios idóneos para el cumplimiento del objetivo social; esta etapa se subdivide en a) Diseño y b) Ejecución.
- d) **Operación:** Corresponde a una actividad permanente y rutinaria, es decir es la puesta en marcha del proyecto.

Según Karen Marie Mokate, el ciclo de vida del proyecto comprende tres etapas<sup>63</sup>:



- a) **Etapa de formulación:** Tiene por objeto delinear y planear los objetivos y la iniciativa que se propone analizar y delimitar aspectos técnicos, financieros, institucionales y logísticos de su gestión. Esta etapa se compone de cuatro fases:
- **Identificación:** Define los objetivos que se propone lograr, de acuerdo con las necesidades detectadas.
  - **Perfil:** Formulación inicial de alternativas con el fin de comenzar un análisis, verificando que cumplan con los objetivos finales establecidos.
  - **Prefactibilidad:** Progresar sobre el análisis de las alternativas identificadas, reduciendo la incertidumbre y mejorando la calidad de información.
  - **Factibilidad:** Busca generar una decisión definitiva sobre la realización del proyecto y la definición detalla de los aspectos técnicos.
- b) **Etapa de Gestión:** Etapa comprendida entre el momento en que se inicia la Inversión y el momento en que se deja de operar el proyecto. Comprende dos fases: **a)** Diseños definitivos del proyecto, **b)** montaje y operación.
- c) **Etapa Ex Post:** Etapa posterior a la ejecución del proyecto. Tiene como fin documentar la experiencia del proyecto y determinar hasta donde funcionó según lo programado y en qué medida cumplió sus objetivos.

---

<sup>63</sup> Mokate, Karen Marie. "Evaluación Financiera de Proyectos de Inversión", 2da. Edición 2004, Ediciones Uniandes, Facultad de Economía, Cap. I - El Proyecto de Inversión y El Ciclo del Proyecto, Pág. 1-18.

Según las Normas Básicas del Sistema Nacional de Inversión Pública<sup>64</sup> el Ciclo de Vida de los Proyectos de Inversión Pública consiste en el Proceso que atraviesa un Proyectos de Inversión desde que nace como idea, se formula y evaluación, entra en operación o se decide su abandono, y cumple con su vida útil. Todo Proyecto de Inversión Pública debe cumplir con este ciclo, identificando las siguientes fases:



a) **Fase de Preinversión:** Abarca todos los estudios que se deben realizar sobre un Proyecto de Inversión Pública, desde que el mismo es identificado a nivel de idea en los Planes de Desarrollo de los distintos niveles institucionales, hasta que se toma la decisión de su ejecución, postergación o abandono.

Dichos estudios en sus diferentes etapas deberán incluir:

1. La descripción de la necesidad a satisfacer o la potencialidad a desarrollar con el Proyecto.
2. Las alternativas técnicas de solución.
3. La identificación, cuantificación y valoración de los beneficios del proyecto.
4. Los costos de Inversión y de operación que demandará el proyecto.
5. Las alternativas de financiamiento para la Inversión y operación.
6. El cálculo de los indicadores de evaluación económica social, financiera y ambiental.
7. El Diseño Final del Proyecto.

b) **Fase de Ejecución:** Comprende desde la decisión de ejecutar el Proyecto de Inversión Pública y se extiende hasta que se termina su implementación y el mismo está en condiciones de iniciar su operación. En esta fase se deben

---

<sup>64</sup> Normas Básicas Del Sistema Nacional De Inversión Pública”, Ministerio De Hacienda, Resolución Suprema N° 216768,, Art. 15. Pág.5-7.

elaborar los términos de referencia para concretar la ejecución, realizar la programación física y financiera de la ejecución y ejecutar físicamente el proyecto.

- c) **Fase de Operación:** Comprende las acciones relativas al funcionamiento del proyecto, a efectos de que el mismo genere los beneficios identificados y estimados durante la fase de pre Inversión.

#### **1.7.2.4. Teoría de la Economía del Transporte.**

El transporte por carretera se ha convertido a lo largo del último medio siglo en el modo de transporte dominante.

Podemos destacar los elementos y principios básicos de la economía del transporte como por ejemplo:

- a) Tecnología de la producción (infraestructura y servicios)
- b) Un input básico: el tiempo de los usuarios.
- c) La Inversión óptima en infraestructura.

Una parte importante de los temas que se estudian en Economía del Transporte se refiere a las características de las infraestructuras. Las infraestructuras desarrollan un papel central en la industria del transporte por la elevada magnitud que tienen sus costes de construcción, los efectos medioambientales que causan en el entorno donde se construyen, su influencia sobre los tiempos de viaje del usuario y los equilibrios que se producen en el reparto de viajeros entre distintos modos y el impacto general que tienen sobre la economía de un país. Estos beneficios se van a generar durante toda la vida útil de una infraestructura, por lo que su valoración debe tener en cuenta la dimensión temporal.

# **CAPÍTULO II**

## **ASPECTOS DE POLÍTICAS, NORMAS E INSTITUCIONAL**

## CAPÍTULO II

### 2. ASPECTOS DE POLÍTICAS, NORMAS E INSTITUCIONAL

#### 2.1. ASPECTO DE POLÍTICAS

Las políticas que se desarrollan a continuación están relacionadas a los Planes de Desarrollo y se concretan en los siguientes periodos:

##### 2.1.1. Primer Periodo 1998-2005 (Modelo de Economía de Mercado)

El modelo de economía de mercado se caracteriza por las siguientes políticas:

###### 2.1.1.1. Integración del Departamento de La Paz<sup>65</sup>

La Constitución Política del Estado establece como parte de El Pilar Oportunidad la movilización del país para avanzar hacia el desarrollo integral de cada una de sus regiones. Es por esta razón que la interacción entre territorio y población, la integración de cada una de las regiones a través de la infraestructura carretera.

El Pilar Institucional, básicamente se plantea el perfeccionamiento del Estado dentro de parámetros de eficiencia y transparencia en el proceso de ejecución dentro de los Sectores de la economía, entre ellos el Sector transportes y las instituciones que forman parte de él.

##### 2.1.2. Segundo Periodo 2006-2015 (Modelo de Economía Plural)

###### 2.1.2.1. Desarrollo Departamental<sup>66</sup>

La propuesta de desarrollo busca que el Departamento se transforme, integre, diversifique, logre la ocupación del conjunto de su territorio, el desarrollo de complejos productivos. Con un Estado promotor, protagonista del desarrollo; que

---

<sup>65</sup> Plan General de Desarrollo Económico Social de la República, El cambio para todos, La Paz octubre de 1994-1997.

<sup>66</sup> Objetivos de Desarrollo del Milenio, Situación actual; evaluación y perspectivas, La Paz - Bolivia, marzo, de 2007.

promueva políticas productivas, el fortalecimiento del mercado interno, generación de excedentes, contribución en la acumulación interna y distribución equitativa.

#### 2.1.2.2. **Modelo de Desarrollo del Departamento Autónomo de La Paz al 2020**<sup>67</sup>

La propuesta de desarrollo del Departamento de La Paz al 2020, plantea el desarrollo integral y sostenible en regiones del Departamento: Altiplano Norte, Altiplano Sur, Valles Norte, Valles Sur, Amazonía, Yungas y el Área Metropolitana, considera el crecimiento de la economía departamental, basado en el mejoramiento de la productividad y su transformación – industrialización, las cadenas y complejos productivos territorializados, promueve la inclusión económica y la equidad en la distribución de riqueza a favor de los sectores de la economía.

#### 2.1.2.3. **Infraestructura vial**<sup>68</sup>

El Departamento cuenta con pocas carreteras de primer nivel en condiciones óptimas de transitabilidad. Las carreteras interprovinciales tienen condiciones inadecuadas en gran parte del año, dificultando el flujo comercial de las provincias hacia la ciudad de La Paz. La red caminera que conecta los municipios con las comunidades, se encuentra aun en peores condiciones, puesto que el alto costo de su mantenimiento hace que los municipios desatiendan gran parte de ellas.

#### 2.1.2.4. **La Paz soberana y articulada**<sup>69</sup>

La propuesta de desarrollo del Departamento de La Paz para el año 2020 plantea 5 ejes de desarrollo del cual consideramos el eje **LA PAZ SOBERANA Y ARTICULADA** que destaca como primordial la Integración, articulación y gestión del territorio del Departamento de La Paz a través del desarrollo de infraestructura de transportes.

---

<sup>67</sup> Gobierno Autónomo Departamental De La Paz “Plan De Desarrollo Del Departamento Autónomo De La Paz al 2020”Cap. Antecedentes, Pág. 4-5, Año 2012

<sup>68</sup> Gobierno Autónomo Departamental De La Paz “Plan De Desarrollo Del Departamento Autónomo De La Paz al 2020”Cap. Diagnóstico territorial, Pág. 65, Año 2012

<sup>69</sup> Gobierno Autónomo Departamental De La Paz “Plan De Desarrollo Del Departamento Autónomo De La Paz al 2020”Cap. Ejes de desarrollo, Pág. 96, Año 2012

### 2.1.2.5. Integración Departamental<sup>70</sup>

El departamento de La Paz tiene como objetivo convertirse en el principal nexo de integración geopolítica y en el eje integrador departamental aprovechando la ubicación geográfica paceña. Implementando políticas como la articulación e interconexión interna del Departamento, a través de acciones estratégicas como: consolidar la red vial interprovincial que interconecta al Departamento entre las siete regiones (altiplano norte y sur, valles norte y sur, metropolitano, amazonia y los yungas).

Es así que establece los siguientes programas:

- Mantenimiento y mejoramiento de carreteras.
- Construcción de puentes vehiculares.
- Apertura y construcción de carreteras.
- Infraestructura de aeropuertos en el Departamento de La Paz.
- Infraestructura de terminales terrestres y portuarias en el departamento de La Paz.

### 2.1.2.6. Inversiones eficientes en el Sector Transportes del Departamento de La Paz<sup>71</sup>

El Ministerio de Planificación del Desarrollo a través del Viceministerio de Planificación y Coordinación destaca la Matriz de la Estructura Programática del Plan Nacional de Desarrollo al 2011, de la cual se considera la **Política** Inversiones Eficientes en Infraestructura de Transportes, que tiene como **Estrategia** Optimizar los costos de Inversión y operación de toda la infraestructura de transportes, inscrito en los **Programas** Desarrollo e Implementación de Normas y Reglamentos para el Transporte Carretero y el de Establecimiento de Normatividad para el transporte.

---

<sup>70</sup> Gobierno Autónomo Departamental De La Paz “Plan De Desarrollo Del Departamento Autónomo De La Paz al 2020” Cap. Ejes La paz soberana y articulada, Pág. 125, Año 2012

<sup>71</sup> Ministerio De Economía Y Fianzas Públicas, Directrices Y Clasificadores Presupuestarios 2011, Cap. Directrices de Planificación Y Presupuesto, Pág. 26, Año 2011

## **2.2. REFERENCIA NORMATIVA**

### **2.2.1. Primer Periodo 1998-2005 (Modelo de Economía de Mercado)**

#### **2.2.1.1. Reformas en el Sector Transportes<sup>72</sup>**

Uno de los hechos más destacables del primer periodo, en cuanto al Sector transportes se refiere, fue el proceso de Capitalización de 1994, la cual dispuso la conversión de las empresas estatales en sociedades de economía mixta y autorizó la capitalización de éstas con un aumento de capital proveniente de empresas nacionales o extranjeras. Posteriormente se promulgó la Ley SIRESE<sup>73</sup>, que dispone la creación de los entes de regulación Sectorial, entre ellos la ex Superintendencia de Transportes. A partir del 2009, mediante Decreto Supremo N° 0071 de 9 de abril se conforma un nuevo marco regulatorio orientado a regular y fiscalizar las actividades de transportes en el marco de la Constitución Política del Estado. Para el efecto se crea la Autoridad de Fiscalización y Control Social de Transportes y Telecomunicaciones.

En el transporte carretero, entre las reformas más importantes, está el proceso de descentralización (1996) y recentralización (1998) del Servicio Nacional de Caminos (SNC). El primero consistió en delegar a las prefecturas departamentales la administración de toda la red vial carretera de su jurisdicción a través de los Servicios Departamentales de Caminos, y el segundo, consistió en la redefinición de un Sistema Carretero Nacional (Red Vial Fundamental) administrado entonces por el Servicio Nacional de Caminos, una Red Complementaria (Red Vial Departamental) que se mantiene administrada por las Prefecturas, a través de los Servicios Departamentales de Caminos (D.S. 25134 de 31 de agosto de 1998) y la Red Vial Municipal, administrada por los Gobiernos Municipales.

---

<sup>72</sup> Diagnósticos Sectoriales, Unidad de Análisis de Políticas Sectoriales y Sociales, Tomo IV “El Sector del Transporte”, Álvaro Lazo Suarez. 2009

<sup>73</sup> Ley N° 1600 de 28 de enero de 2004

Mediante la Ley N° 2064 de 2 de abril de 2000, se dispuso la institucionalización del SNC. Este proceso comprende la elección del Directorio designado por el Presidente de la República de ternas aprobadas por la Cámara de Diputados, la selección del personal en base a concurso de méritos, la definición de las atribuciones específicas del SNC, la definición de su estructura organizacional, los manuales de contratación de obras, manual de funciones del personal y otros.

Otra reforma importante, es la Ley de Concesiones de Obras Públicas de Transporte (Ley N° 1874 de 22 de junio de 1998), que entrega la responsabilidad de financiar, construir y administrar nuevas carreteras, aeropuertos, ferrovías y puertos lacustres o fluviales a los inversionistas privados, nacionales y/o extranjeros. A partir del año 200 se dispuso la institucionalidad del Sistema Nacional de Caminos como ente rector del Sector Transportes.

#### **2.2.1.2. Regulación, control y supervisión de actividades del Sector Transportes.**<sup>74</sup>

Esta ley brinda el marco legal para regular, controlar y supervisar diversas actividades entre ellas el transporte. La superintendencia general fiscaliza las actividades de la superintendencia de transportes. Una de las nuevas tareas asignadas por esta ley a las superintendencias Sectoriales es la de promover la competencia y eficiencia en las actividades reguladas por el SIRESE e investigar posibles conductas monopólicas, anticompetitivas y discriminatorias en las empresas que operan en el Sector.

#### **2.2.1.3. La capitalización en el Sector Transportes**<sup>75</sup>

Esta ley se aplica a cuatro de los Sectores más importantes de la economía, electricidad, telecomunicaciones, hidrocarburos y transportes. La capitalización consistió en transferir determinadas empresas Públicas al Sector privado a través de la inyección de capital fresco privado a cambio del 50% en la participación del patrimonio y 100% del control gerencial, duplicando de esta manera el capital

---

<sup>74</sup> Ley del Sistema de Regulación Sectorial SIRESE (Ley N° 1600 de octubre de 1994)

<sup>75</sup> Ley de capitalización (Ley N° 1544 de 21 de marzo de 1994)

de la nueva empresa. Para ello se creó un sistema de ahorro de largo plazo para redistribuir los ingresos de manera directa a la población y no a través de programas de estado; en el Sector transporte, las empresas capitalizadas fueron: LAB y ENFE.

#### **2.2.1.4. Normas de obras Públicas del Sector Transportes<sup>76</sup>**

El objetivo de esta ley es normar y regular el régimen legal de las concesiones de obras Públicas de transporte para licitar, otorgar, contratar, desarrollar y modificar dichas concesiones por la Administración Nacional, las prefecturas y las municipalidades.

### **2.2.2. Segundo Periodo 2006-2015 (Modelo de Economía Plural)**

#### **2.2.2.1. Reformas en el Sector Transportes<sup>77</sup>**

En el segundo periodo Economía Plural se dispuso la liquidación del Sistema Nacional de Caminos - SNC<sup>78</sup> y posterior creación de la Administradora Boliviana de Carreteras - ABC<sup>79</sup>.

En el transporte por carretera se cuenta con la Administradora Boliviana de Carreteras, encargada de administrar la Red Vial Fundamental, las Prefecturas Departamentales encargadas de la administración de la Red Vial Departamental y las Municipalidades encargadas de administrar la Red Vial Municipal.

Asimismo, el **Plan Nacional de Desarrollo** propone mejorar e integrar el sistema de transporte nacional en todas sus modalidades (caminera) como componente significativo del desarrollo y la ampliación de mercados para la producción boliviana. Para ello se propone la recuperación del patrimonio y del rol conductor del Estado en las actividades del

---

<sup>76</sup> Ley de Concesiones de Obras Públicas de Transporte (Ley N° 1874 de 22 de junio de 1998)

<sup>77</sup> Diagnósticos Sectoriales, Unidad de Análisis de Políticas Sectoriales y Sociales, Tomo IV “El Sector del Transporte”, Alvaro Lazo Suarez. 2009

<sup>78</sup> Ley N° 3506 de 27 de octubre de 2006.

<sup>79</sup> Ley N° 3507 de 27 de octubre de 2006

transporte, la vertebración interna e integración externa, basado en la construcción, mantenimiento y rehabilitación de carreteras y por último la ejecución de inversiones eficientes en infraestructura de transportes.

#### **2.2.2.2. Vertebración e integración<sup>80</sup>**

La política de integración interna e integración externa esta basada en el desarrollo, mantenimiento y rehabilitación de carreteras.

Una primera estrategia se denomina DESARROLLO Y MANTENIMIENTO VIAL, que tiene como objetivo la integración física del país.

#### **2.2.2.3. Administradora Boliviana de Carreteras ABC<sup>81</sup>**

Crea la Administradora Boliviana de Carreteras, como una entidad autárquica, dependiente del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda. Decretos Supremos que regulan los servicios de transporte de pasajeros, terminales y transporte urbano.

#### **2.2.2.4. Vías Bolivia<sup>82</sup>**

Crea la entidad Pública Vías Bolivia, con la finalidad de administrar directamente los peajes, pesajes, control de pesos y dimensiones de la Red Vial Fundamental de carreteras.

#### **2.2.2.5. Fiscalización y control del Sector<sup>83</sup>**

Que crea la Autoridad de Fiscalización y Control Social de Transportes y Telecomunicaciones, encargado de regular y fiscalizar las actividades del Sector de transportes.

---

<sup>80</sup> Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010, “La vinculación y articulación productiva social del país.” Pág. 160-165, año 2005

<sup>81</sup> Ley de Creación de la Administradora Boliviana de Carreteras (Ley N° 3507 de 27 de Octubre de 2006) (D.S. 28710 de 11 de mayo de 2006 y 28876 de 4 de octubre de 2006).

<sup>82</sup> Decreto Supremo que crea la entidad Pública Vías Bolivia (D.S. 28948 de 25 de noviembre de (2006).

<sup>83</sup> Decreto Supremo N° 0071 de 9 de abril de 2009

## **2.3. REFERENCIA INSTITUCIONAL**

### **2.3.1. Ministerio de Economía y Finanzas Públicas<sup>84</sup>**

Los objetivos del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas son Analizar, generar y proponer políticas tributarias interna, arancelaria y aduanera, así como establece mecanismos de regulación para la tributación de dominio exclusivo de los niveles territoriales autónomos, a través de las Áreas Organizacionales establecidas para este fin, preservando su cumplimiento y su aplicación mediante los Órganos Operativos Ejecutores.

#### **Atribuciones<sup>85</sup>:**

- Controlar la ejecución presupuestaria de los órganos del Sector Público, establecidos en la Constitución Política del Estado.
- Asignar los recursos en el marco del PGE, de acuerdo a la disponibilidad del Tesoro General de la Nación.
- Normar, fiscalizar y controlar a las entidades que otorgan prestaciones y/o realizan actividades de seguridad social de largo plazo

### **2.3.2. Viceministerio de Presupuesto y Contabilidad Fiscal<sup>86</sup>**

El Viceministerio de Presupuesto y Contabilidad Fiscal es el órgano rector de los sistemas de administración gubernamental. Es responsable de la formación del Presupuesto General del Estado, de la elaboración de los Estados financieros del Órgano Ejecutivo, de la elaboración y diseño de las normas de gestión Pública y del diseño, y desarrollo y administración de los sistemas de gestión fiscal.

---

<sup>84</sup> Ministerio de Economía y Finanzas.

<sup>85</sup> D.S. N° 29894, Estructura organizativa del Poder Ejecutivo del Estado Plurinacional. 2009. Art. 52. Pág. 26-27.

<sup>86</sup> Decreto Supremo N° 29894, Estructura Organizativa del Poder Ejecutivo del Estado Plurinacional, Evo Morales, Art. 53, Pág. 27-28, Año 2009

### **Atribuciones**

- Participar en la formulación y desarrollo de la política fiscal, garantizando la distribución equitativa de los recursos públicos.
- Formular políticas presupuestarias que garanticen la aplicación del Modelo de Economía Plural.
- Desarrollar instrumentos presupuestarios y contables para mejorar las gestiones financieras de las entidades Públicas.
- Efectuar el control, seguimiento, análisis y evaluación de la ejecución presupuestaria, para la toma de decisiones durante el ejercicio fiscal.

### **2.3.3. Ministerio de Planificación del Desarrollo<sup>87</sup>**

El Ministerio de Planificación del Desarrollo tiene entre sus atribuciones planificar y coordinar el desarrollo integral del país, mediante la elaboración, coordinación y seguimiento de la estrategia nacional del desarrollo económico, social y cultural en relación con los Ministerios correspondientes; formular y coordinar las políticas y estrategias de desarrollo productivo y social; articular los Planes de Desarrollo Departamental y Municipal con la Estrategia Nacional de Desarrollo Económico y Social; y definir políticas para fortalecer la presencia del Estado como actor productivo y financiero para la redistribución de la riqueza económica.

El Ministerio de Planificación del Desarrollo es el gestor de la planificación integral estatal para lograr los objetivos del Desarrollo Económico Social, a través de la definición de lineamientos estratégicos, priorización de la Inversión Pública y gestión de su financiamiento.

El Ministerio de Planificación del Desarrollo tiene como misión: dirigir y promover el Sistema de Planificación Estatal y Sistema de Inversión y Financiamiento para el Desarrollo; así como formular políticas para el desarrollo

---

<sup>87</sup> Ministerio de Planificación , Boletín Informativo N°16.

de la Economía Plural, promover la eficiencia, eficacia y equidad en la Inversión Pública de la Economía Plural, promover la eficiencia, eficacia y equidad en la Inversión Pública y el financiamiento para el desarrollo y ejercicio pleno de los derechos fundamentales establecidos en la Constitución Política del Estado, de todas las bolivianos y las bolivianas.

#### **Atribuciones**

- Promover la articulación y compatibilidad de los planes de desarrollo de las Entidades Autónomas y Descentralizadas con los lineamientos estratégicos del Plan de Desarrollo Económico y Social y el Plan de Inversión y Financiamiento para el Desarrollo.

#### **2.3.4. Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo<sup>88</sup>**

Tiene como objetivo coadyuvar a la gestión de la Inversión Pública, promoviendo la elaboración de estudios de pre Inversión con calidad, como un medio de apalancamiento de recursos financieros que contribuyan al crecimiento y desarrollo económico y social con equidad del Estado Plurinacional.

#### **Funciones y Atribuciones.**

- a. Formular programas de pre Inversión Sectorial y territorial, en coordinación con las entidades Públicas.
- b. Seguimiento y monitoreo a los convenios de financiamiento destinados a la elaboración de estudios de pre Inversión.
- c. Promover la asignación de recursos para la pre Inversión de programas y proyectos en las entidades del Sector público.
- d. Diseñar una estrategia para el financiamiento de pre Inversión a nivel nacional, departamental, regional, municipal e indígena originaria campesino.

---

<sup>88</sup> Decreto Supremo N° 29894, Estructura Organizativa del Poder Ejecutivo del Estado Plurinacional, Evo Morales, Art. 48, Pág. 24-25 Año 2009

### **2.3.5. Sistema Nacional de Inversión Pública**

Son objetivos del reglamento Específico des Sistema Nacional de Inversión Pública del Ministerio de Planificaciones del Desarrollo:

- a. Definir el flujo que deben seguir los proyectos de Inversión Pública a fin de cumplir con lo establecido en las Normas básicas del Sistema Nacional de Inversión Pública.
- b. Establecer Procesos, responsabilidades y parámetros para la preparación, evaluación, ejecución, seguimiento y control de proyectos de Inversión Pública del Ministerio de Planificación del Desarrollo (MPD).
- c. Determinar responsables y criterios para el registro de la información de los proyectos de Inversión en el Sistema de Información sobre Inversiones (SISIN) y le Sistema de Información sobre el Financiamiento (SISFIN).
- d. El reglamento Específico del Sistema Nacional de Inversión Pública es de uso y aplicación obligatoria por las unidades organizacionales y servidores públicos del Ministerio de Planificación del Desarrollo, que realizan actividades de Pre Inversión e Inversión Pública.

### **2.3.6. Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (Viceministerio de Transportes).<sup>89</sup>**

Según el D.S. 29894 de 7 de febrero de 2009, Estructura Organizativa del Órgano Ejecutivo del Estado Plurinacional, algunas de las funciones de este Viceministerio son:

- a) Proponer políticas, planes y programas de vinculación interna e integración externa del país, tomando en cuenta las dimensiones geopolíticas y estratégicas que contribuyan al desarrollo y la seguridad del Estado plurinacional.

---

<sup>89</sup> Diagnósticos Sectoriales, Unidad de Análisis de Políticas Sectoriales y Sociales, Tomo IV “El Sector del Transporte”, Alvaro Lazo Suarez. 2009

- b) Promover las negociaciones de tratados y convenios nacionales e internacionales de transporte, así como coordinar con el Ministerio acciones para promover la cooperación internacional en apoyo del Sector.
- c) Proponer políticas y normas y aplicar los planes Sectoriales de transporte terrestre, marítimo, fluvial, lacustre, ferroviario y aéreo en el marco de las estrategias nacionales del desarrollo nacional que garanticen el acceso a un sistema de transporte integral.
- d) Promover en el marco de las políticas, estrategias y planes viales la construcción, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura caminera, ferroviaria, portuaria, fluvial, lacustre, marítima y aérea en el marco del interés y soberanía nacional.
- e) Supervisar y fiscalizar la planificación de construcción de carreteras de la red vial fundamental, de líneas férreas y ferrocarriles de la red fundamental y el establecimiento de hidro-vías como articuladores del Sector productivo.

### **2.3.7. Viceministerio de Transportes<sup>90</sup>.**

Las atribuciones del Viceministerio de Transportes, en el marco de las competencias asignadas al nivel central por la Constitución Política del Estado, son las siguientes:

- Proponer políticas y normas, y aplicar los planes Sectoriales de transporte terrestre, marítimo, fluvial, lacustre, ferroviario y aéreo, en el marco de las estrategias nacionales del desarrollo nacional, que garanticen el acceso de la población a un sistema de transporte integral en sus diversas modalidades.
- Promover en el marco de las políticas, estrategias y planes viales la construcción, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura caminera, ferroviaria, portuaria, fluvial, lacustre, marítima y aérea, en el marco del interés y soberanía nacional.

---

<sup>90</sup> Decreto Supremo N° 29894, Estructura Organizativa del Poder Ejecutivo del Estado Plurinacional, Evo Morales, Art. 71, Pág. 39-40, Año 2009

- Promover políticas y estrategias nacionales para el desarrollo de las redes viales fundamentales en sus diferentes modos de transporte, en coordinación con las Entidades Territoriales del Estado.
- Supervisar y fiscalizar la planificación de construcción de carreteras de la red vial fundamental, de líneas férreas y ferrocarriles de la red fundamental, y el establecimiento de hidrovías como articuladores del Sector productivo.
- Promover iniciativas en los proyectos de rehabilitación, mantenimiento y operación de la infraestructura de transporte, en sus diferentes modalidades, aérea, terrestre, ferroviaria, fluvial, marítima y lacustre.
- Priorizar la integración comunitaria vecinal en el desarrollo de infraestructura vial, coordinando con las Entidades Territoriales del Estado el apoyo a las gestiones territoriales para la construcción, mejoramiento y mantenimiento de caminos vecinales.
- Proponer y aplicar normas y estándares internacionales en infraestructura de transporte.

### **2.3.8. Servicio Nacional de Caminos<sup>91</sup>**

El Servicio Nacional de Caminos es una entidad de derecho público, tiene como base legal y régimen jurídico la Ley de Organización del Poder Ejecutivo (LEY LOPE N° 1788), sus reglamentos y la Ley de Reactivación Económica.

Funcionará como organismo autárquico, bajo tuición del Ministerio de Desarrollo Económico a través del Viceministerio de Transporte, Comunicación y Aeronáutica Civil con personalidad jurídica y patrimonios propios y autonomía de gestión técnico - administrativa.

#### **Atribuciones**

- a. Planificar el desarrollo de la Red Vial Fundamental, circunscribiéndose a lo determinado por el Plan Maestro de Transporte por Superficie, instrumento científico de planificación vial integral del transporte

---

<sup>91</sup> Bolivia: Marco Institucional del Servicio Nacional de Caminos, DS N° 26336, 29 de septiembre de 2001,

- b. Contratar estudios y diseños de PreInversión de proyectos destinados a la ejecución de obras de mantenimiento, rehabilitación, reconstrucción, mejora y construcción de carreteras de la Red Vial Fundamental.
- c. Realizar una efectiva gestión de conservación y llevar a cabo el mantenimiento rutinario y periódico, de todas las carreteras que forman parte de la Red Vial Fundamental, mediante contrato con el Sector privado o con otras entidades del Poder Ejecutivo o de gobiernos Prefectorales o Municipales en el ámbito de sus respectivas jurisdicciones.
- d. Fiscalizar permanentemente las actividades y las obras de mantenimiento, rehabilitación, reconstrucción, mejora y construcción, así como los servicios de consultoría y de supervisión técnica que se realicen en la Red Vial Fundamental, con el objeto que se cumplan las normas técnicas y los requisitos ambientales, de calidad y de seguridad.
- e. Como organismo ejecutor de los contratos de financiamiento externo en proyectos de la Red Vial Fundamental, realizar los correspondientes procesos de contratación nacionales o internacionales de acuerdo a lo establecido por la Norma De Contratación de Bienes y Servicios vigente, suscribiendo contratos de obra, de supervisión, de estudios de Preinversión y de diseño; debiendo fiscalizar o supervisar cuando corresponda, la ejecución y cumplimiento de los mismos, de acuerdo con las normas del país y los términos de los convenios de financiamiento o normas especiales vigentes.
- f. Proponer al Ministerio de Desarrollo Económico a través del Viceministerio de Transporte, Comunicación y Aeronáutica Civil las normas sobre peajes y gestionar su aprobación ante las instancias pertinentes, así como, administrar, formular, controlar y fiscalizar dichos recursos de la Red Vial Fundamental exceptuando las carreteras concesionadas, para utilizarlos exclusivamente en las actividades de mantenimiento rutinario de las carreteras de la mencionada Red.

### **2.3.9. Gobierno Autónomo Departamental De La Paz<sup>92</sup>.**

La misión que tiene el gobierno Autónomo departamental es de Generar y difundir información estadística departamental útil para la toma de decisiones de nuestras autoridades, que contribuya a la eficacia de la gestión Pública a través del desarrollo, análisis y consolidación como elementos necesarios para el cumplimiento de planes y programas estratégicos del GADLP.

#### **Atribuciones:**

En el ámbito de sus atribuciones establecidas en la Ley Marco de Autonomía y Descentralización “Andrés Ibáñez”, ha formulado el Plan de Desarrollo del Departamento Autónomo de La Paz en adelante PDDA-LP; bajo las Directrices del Plan Nacional de Desarrollo que plantea ingresar a una nueva era estatal, recuperando e industrializando los recursos naturales renovables y no renovables, definiendo una explotación sostenible y sustentable de estos recursos, buscando los beneficios lleguen directamente a la población boliviana; estableciendo como base del desarrollo económico del país, la construcción de una matriz productiva con capacidad de generar ahorro e Inversión, empleo estable e ingresos y producción destinada al mercado interno y externo, todo esto en base al control soberano del excedente económico y el protagonismo de las unidades económicas comunitarias, en especial pequeños, medianos y microempresarios en el ámbito urbano y pequeños productores, campesinos y unidades familiares en el área rural.

---

<sup>92</sup> Gobierno Autónomo Departamental de La Paz, Plan de Desarrollo del Departamento Autónomo de La Paz al 2020, Pág. 13

# **CAPÍTULO III**

## **FACTORES DETERMINANTES Y CONDICIONANTES DEL TEMA**

## CAPÍTULO III

### 3. FACTORES DETERMINANTES Y CONDICIONANTES DEL TEMA

#### 3.1. ASPECTOS GENERALES

##### 3.1.1. 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 3640 msnm y es una de las ciudades más pobladas<sup>93</sup>.

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.<sup>94</sup>

La Paz cuenta con una población estimada de 789 541 habitantes hasta el año 2015<sup>95</sup>, la tercera más poblada de Bolivia. Su principal característica es la masificación alcanzando altos niveles de concentración de población en las laderas Este y Oeste.

##### 3.1.1.1. Reseña Histórica

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 regimiento de La Paz integrante del Virreinato del Perú y posteriormente como

---

<sup>93</sup> Medio de Comunicación Escrita, Periódico de Circulación Nacional “La Patria”, 2015.

<sup>94</sup> IBID, 93

<sup>95</sup> Instituto Nacional de Estadísticas –INE. Diciembre 2015.

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.<sup>1</sup> 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.

### **3.1.1.2. Límites Geográficos**

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 km<sup>2</sup> es el tercer departamento más extenso, con una población estimada de 789.541 habitantes hasta el año 2015<sup>96</sup>, el más poblado y con 20,2 hab/km<sup>2</sup>, la tercera más poblada de Bolivia.

### **3.1.1.3. Actividades Económicas**

Durante los últimos años los Sectores que aportaron más al crecimiento de la demanda interna fueron la construcción; los servicios de la administración Pública; petróleo crudo

---

<sup>96</sup> Instituto Nacional de Estadísticas –INE. Diciembre 2015.

y gas natural; electricidad gas y agua; los establecimientos financieros, seguros, bienes inmuebles y servicios a las empresas, y los minerales metálicos y no metálicos.

La cartera de Estado indicó que la demanda interna se beneficia del incremento en la producción de todas las actividades económicas en el territorio local. El ministerio señaló que en los datos de crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB), según actividad económica, se puede verificar que de modo general “todas las actividades económicas se dinamizaron en los últimos años”.

También establece que si la producción de una actividad económica crece, eso implica una mayor demanda de mano de obra y capital, lo cual incide en que más personas accedan a un empleo que se complementa con los sostenidos incrementos salariales y eso repercute en mayores ingresos y así se impulsa la demanda interna de bienes y servicios que ocasiona que se promueva la expansión del PIB.

Agregó que el flujo de ingresos y gastos anotados en las diferentes actividades es un círculo virtuoso que fomenta la demanda interna y el desarrollo del PIB. Es decir, que los agentes económicos (hogares, empresas y el Gobierno) al tener más ingresos por la subida del PIB el año pasado demandan más bienes y servicios esta gestión, lo que genera una nueva oferta, mayor producción y así sucesivamente<sup>97</sup>.

#### **3.1.1.4. La Paz interconectada y comunicada<sup>98</sup>**

Las vías terrestres en el Departamento de La Paz al 2010 (según el INE, la ABC y los GAD's) suman una longitud total de 11.918 kilómetros de los cuales 1.216 Km son pavimento, 4.277 Km grava y 6.426 Km son caminos de tierra, el 23.90% corresponde a la red fundamental, el 32.90% a la red departamental y el 43.12% a la red municipal. El Departamento está comunicado con la República del Perú mediante tres vías camineras: La Paz – Desaguadero; La Paz – Copacabana; Puerto Acosta – Aigachi (rutas asfaltadas), con la República de Chile el camino La Paz – Patacamaya – Tambo

---

<sup>97</sup> Periódico de circulación nacional “La Razón”, Aline Quispe, 21 de febrero de 2016.

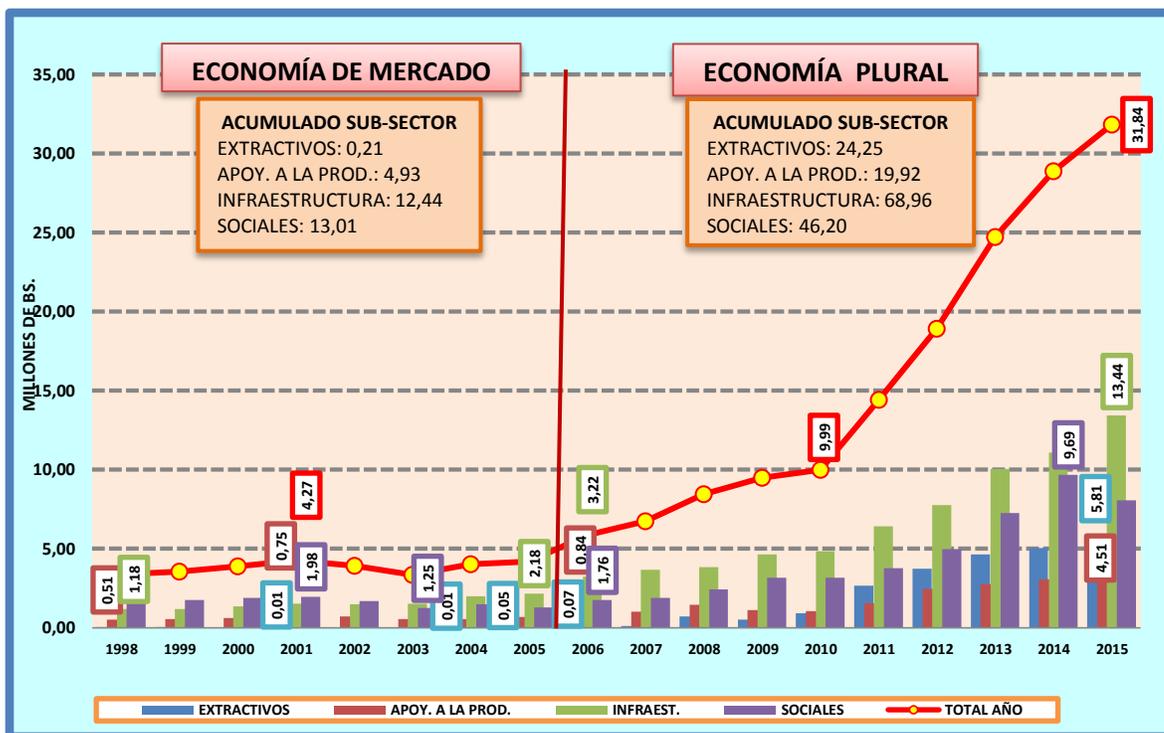
<sup>98</sup> Plan de Desarrollo del Departamento Autónomo de La Paz al 2020, “Vías de Comunicación del Departamento”, Pág. 37, Año 2012

Quemado (asfaltado), con las ciudades de Oruro, Potosí y Sucre (ruta asfaltada). Para su unión con el Beni se ha habilitado la carretera Cotapata – Santa Bárbara que permite la vinculación caminera con los Yungas (sitio de un gran potencial turístico) evitando de esta manera el famoso camino de la muerte.

### 3.1.2. El Presupuesto de Inversión Pública del Departamento de La Paz

**GRÁFICO 1: EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA POR SECTORES DEL DEPARTAMENTO DE LA PAZ; 1998-2015**

(Millones de Bs.)



FUENTE: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo – VIPFE.  
 Elaboración Propia.

En primer periodo de Economía de Mercado Gráfico N°1 se muestra la Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública con una tendencia oscilante en cada uno de los diversos Sectores que componen al Departamento de La Paz, se evidencia el Sector Extractivo alcanza cifras poco significativas en relación al total ejecutado por los Sectores en su conjunto, que alcanza un máximo de ejecución entre los años 1998-2005 con Bs. 0,05 millones, seguido del Sector Infraestructura de Apoyo a la Producción con

una ejecución Bs. 0,51 millones; al contrario de los Sectores Social y de Infraestructura que se destacan con cifras de una ejecución que asciende a Bs. 1,98 millones y Bs. 2,18 millones respectivamente. Se puede observar que durante este periodo de la ejecución del Presupuesto de los Sectores en su conjunto ascendió en el año 2001 a Bs. 4,27 millones. (Ver Anexo N°1)

La ejecución de los Sectores en su conjunto durante el primer periodo establecido entre los años 1998-2005 alcanzó una acumulación total de Bs. 30,59 millones y una ejecución promedio de Bs. 3,82 millones, periodo dentro en que el Sector Social se destaca con un acumulado de Bs. 13,01 millones y una ejecución promedio de Bs. 1,63 millones, evidenciándose que la mayor participación es del Sector Social con un 43% respecto del total. Se puede observar que el segundo Sector con mayor ejecución de recursos fue el de Infraestructura con un acumulado de Bs. 12,44 millones, ejecución promedio de Bs. 1,56 millones y una participación del 41% sobre el total a nivel Departamental. (Ver Anexo N°2, Anexo N°3, Anexo N°4)

Durante el Segundo Periodo de Economía Plural, que comprende los años 2006-2015, la situación se torna diferente, las cifras de ejecución de los diferentes Sectores muestran un crecimiento considerable y el Sector que alcanza mayor protagonismo es Infraestructura, que para el año 2006 alcanza una ejecución máxima de Bs. 3,22 millones continuando con una tendencia creciente durante los años, llegando a alcanzar cifras de ejecución de Bs. 13,44 millones en el año 2015, posicionándose como el Sector prioritario en ejecución a nivel departamental. (Ver Anexo N°1)

El Sector Infraestructura destaca con cifras significativas durante los años del segundo periodo de investigación, alcanzando un acumulado de Bs. 68,96 millones, una ejecución promedio de Bs. 6,90 millones y una participación del 43% respecto del total, dejando relegado al Sector Social con sólo el 29% de participación. (Ver Anexo N°2, Anexo N°3, Anexo N°4)

Durante el primer periodo la ejecución del Presupuesto Sectorial del Departamento de La Paz la Inversión destinada al Sector Infraestructura ocupó el segundo lugar respecto

del total, en el cual se dio prioridad al Sector social debido a las políticas vigentes durante esos años en la cual la principal prioridad era dar atención a los sub- sectores que formaban parte del Sector. Es importante destacar que del total de la Inversión en el Sector Infraestructura compuesto por energía, comunicaciones, transportes y recursos hídricos, el 81% del presupuesto del sector en general estaba destinado al Sector transportes y sus respectivos sub-Sectores.

La evolución de la ejecución de la Inversión Pública durante el segundo periodo alcanzo incrementos notorios, el Sector infraestructura se muestra como Sector predominante alcanzando niveles de ejecución considerables, en el cual el Sector transportes es considerado como impulsador del desarrollo dentro de las políticas establecidas a partir del año 2006 bajo una propuesta de cambio: “Considerando la importancia que tiene la infraestructura y los servicios de transporte en el desarrollo y en la solución de un sinnúmero de problemas que aquejan a la población del país, es necesario un cambio de enfoques en el modo en el que se ha conducido la política de transportes a la fecha.”<sup>99</sup>

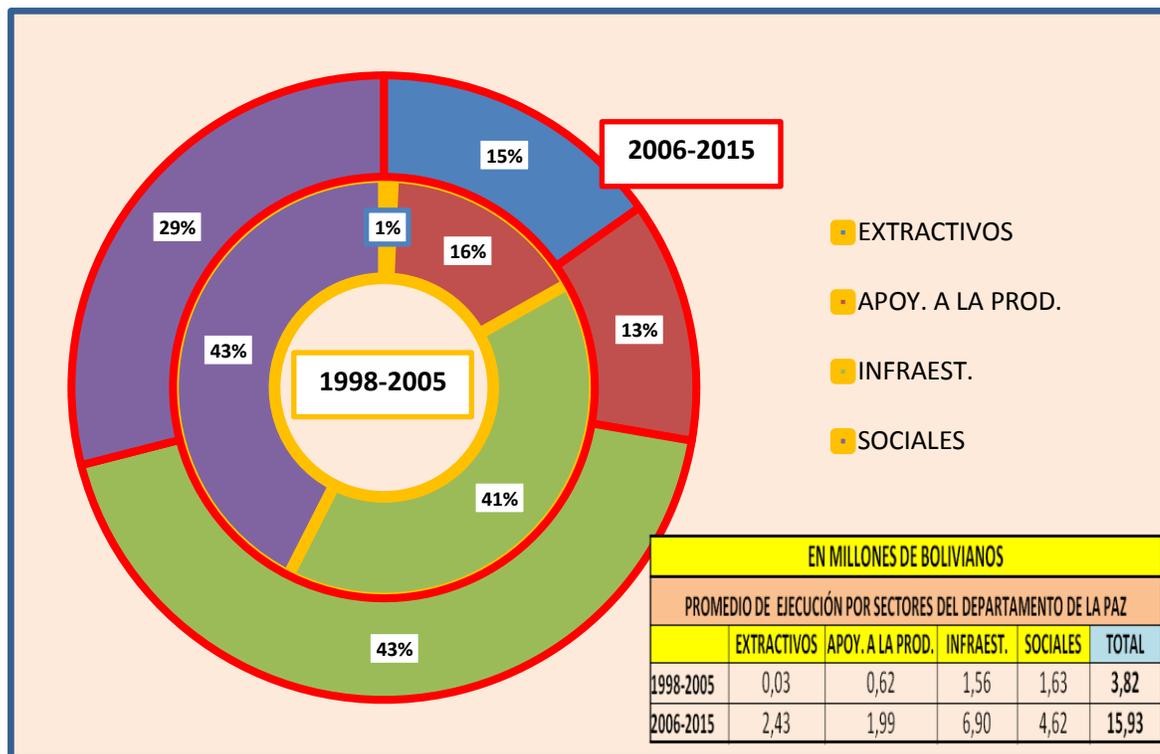
A través de la nueva concepción de la política de transportes, el Estado orientara sus recursos en la perspectiva de vertebrar internamente el país, beneficiando a las ciudades alejadas principalmente, a partir de la consolidación de las redes camineras departamentales y la red vial fundamental a nivel nacional.

---

<sup>99</sup> Plan Nacional de Desarrollo, “La vinculación y articulación productiva del país”, pág. 160, año 2005

## GRÁFICO 2: COMPARACIÓN DE LA PROGRAMACIÓN Y EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA DEL DEPARTAMENTO DE LA PAZ; 1998-2015

(Millones de Bs.)



FUENTE: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo – VIPFE.  
Elaboración Propia.

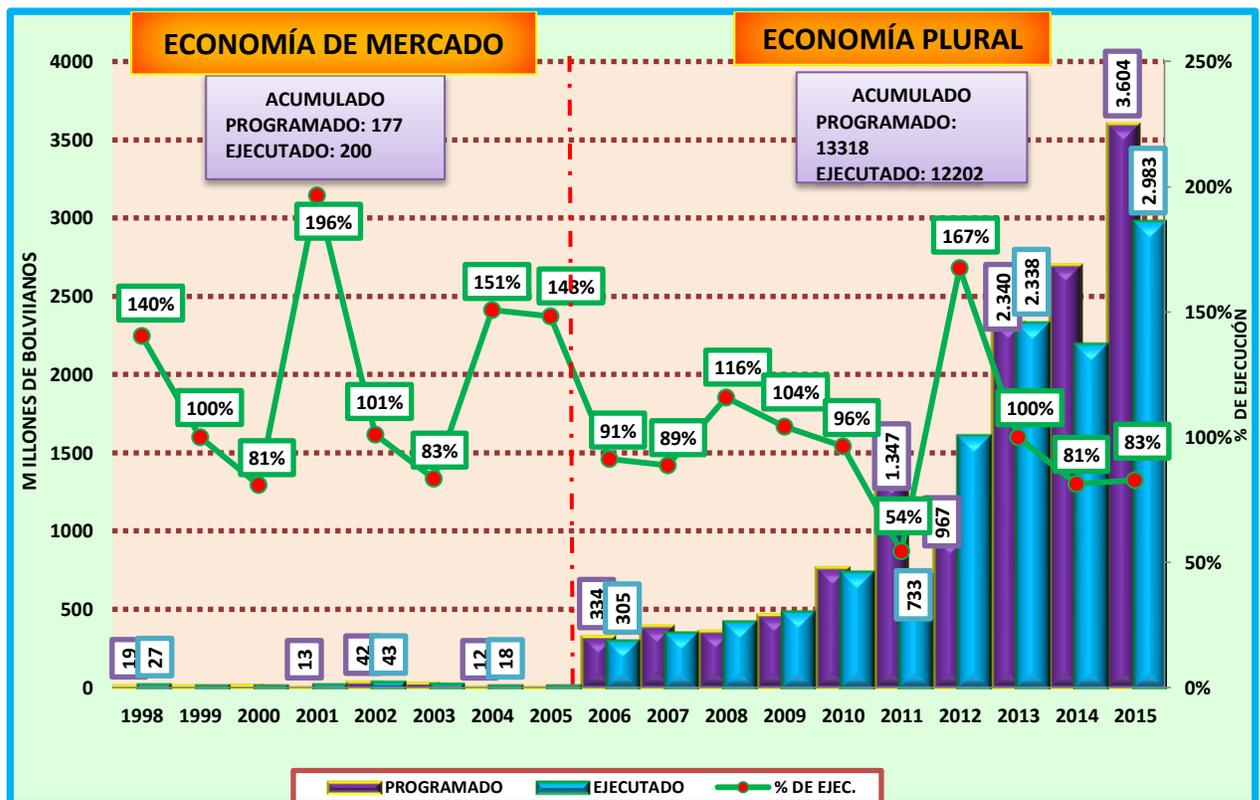
La comparación del comportamiento de las variables de estudio entre el Modelo de Economía de Mercado y el Modelo de Economía Plural se evidencia que del primer periodo al segundo periodo las variables en su conjunto han tenido un comportamiento oscilante progresivo, con incrementos y decrementos en algunos casos muy significativos, podemos evidenciar en el Gráfico N°2, que el Sector Extractivo pasó de tener una participación del 1% durante el primer periodo a tener una participación del 15% en el segundo periodo; el Sector de Apoyo a la Producción presentó una disminución pasó del 16% al 13%; el Sector Infraestructura pasó del 41% al 43% y el Sector Social alcanzó una disminución significativa del 43% al 29% durante el primer y segundo periodo respectivamente.

Contrastando este comportamiento de las variables con las políticas, se observa que durante el segundo periodo de investigación el comportamiento del Sector infraestructura alcanza un mayor protagonismo, posicionándose como una de las prioridades dentro de las políticas del nuevo modelo de economía plural en el cual la intervención del estado a través de políticas de integración y vertebración del país son más evidentes, respecto del primer periodo en el cual el Estado no tenía una participación significativa.

### 3.1.3. El Presupuesto de Inversión Pública del Sector Transportes del Departamento de La Paz

**GRÁFICO 3: PROGRAMACIÓN Y EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA DEL SECTOR TRANSPORTES DEL DEPARTAMENTO DE LA PAZ; 1998-2015**

(Millones de Bs.)



FUENTE: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo – VIPFE.  
 Elaboración Propia.

En el Gráfico N°3 se observa el comportamiento oscilante de las variables de programación y ejecución del Presupuesto de Inversión Pública a lo largo de los diferentes periodos de investigación, durante el Primer Periodo de Economía de Mercado la programación y la ejecución muestran un comportamiento desigual, en la mayoría de los años que corresponden a este primer periodo, la ejecución es mejor a la programación; la programación a partir del año 1998 tiene una tendencia creciente y en el año 2001 desciende a Bs. 13 millones y en el año 2002 alcanza un ascenso importante en el periodo con Bs. 42 millones , posteriormente su comportamiento es decreciente hasta el año 2005. (Ver Anexo N° 5)

La ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector transportes por su parte alcanzo un descenso considerable en dos gestiones el año 2000 y 2005 con Bs. 18 millones, alcanzo un ascenso notorio en el año 2002 con una ejecución de Bs. 43 millones, al igual que la programación a partir de este año la ejecución muestra una tendencia decreciente hasta el año 2005. (Ver Anexo N° 5)

Tanto en la programación como en la ejecución los únicos años en los que ambos alcanzaron niveles parejos fueron el año 1999 en el lograron ascenso significativo con Bs. 19 millones, logrando una ejecución respecto de la programación del 100%, y el año 2002, en el que se evidencia un crecimiento en la ejecución respecto de la programación alcanzando el 101%, a diferencia de las demás gestiones en las cuales esta relación estaba muy por debajo o muy por encima mostrando una desigualdad entre ambos. (Ver Anexo N° 5)

Durante el primer periodo la programación del Presupuesto de Inversión Pública del Sector transportes alcanzo un acumulado de Bs. 177 millones y un ejecutado de Bs. 200 millones. (Ver Anexo N° 6) En este periodo se evidencia el incumplimiento del Ciclo de Vida del Proyecto establecido en el Reglamento Específico del Sistema Nacional de Inversión Pública, observando una ejecución por encima de lo programado.<sup>100</sup>

---

<sup>100</sup> Ministerio de Planificación del Desarrollo, Reglamento Específico del Sistema Nacional de Inversión Pública, Art. 16, Pág. 6

El valor promedio de la programación durante el primer periodo fue de Bs. 22 millones y el valor promedio de la ejecución de Bs. 25 millones, esto indica que los niveles de ejecución en promedio a lo largo del primer periodo de investigación son superiores a la programación, denotando una asimetría presupuestaria. (Ver Anexo N° 7)

Ya durante el segundo periodo denominado Modelo de Economía Plural, que se inicia el año 2006 la tendencia de la programación del Presupuesto de Inversión Pública del Sector transportes evidencia un comportamiento creciente muy significativo a partir del año 2006 al año 2011, que para el año 2012 sufre una caída notable que posteriormente muestra niveles crecientes de programación hasta alcanzar su punto máximo el año 2015 con Bs. 3.6 millones. La ejecución por su parte a partir del año 2006 muestra una tendencia creciente constante hasta el año 2015 en el cual alcanza su punto máximo con Bs.2.9 millones. Observando detalladamente podemos evidenciar que el año en el que la programación y la ejecución alcanzaron niveles parejos con Bs. 2.3 millones y Bs. 2.3 millones respectivamente, fue el año 2013 en el que el porcentaje de ejecución respecto de la programación fue del 100%. (Ver Anexo N° 5)

A lo largo del segundo periodo entre los años 2006 – 2015, la programación alcanzo un total acumulado de Bs. 13.3 millones y la ejecución un total de Bs. 12.2 millones. (Ver Anexo N° 6). El promedio alcanzado por la ejecución y la programación durante el segundo periodo fue de Bs. 1.3 millones y Bs. 1.2 millones respectivamente. (Ver Anexo N° 7)

El comportamiento tan oscilante de la ejecución respecto de la programación en ambos periodos se explica porque durante el primer periodo el Sector transportes no cuenta con una política específica que pueda regir al Sector, y la asignación de recursos era ineficiente ya que no se contaba con una administración estable que pudiera responder a las necesidades de la población en su conjunto, debido a los procesos de capitalización, descentralización y recentralización del Servicio Nacional de Caminos.<sup>101</sup> Durante el segundo periodo se evidencia un crecimiento notorio en cuanto a la programación y

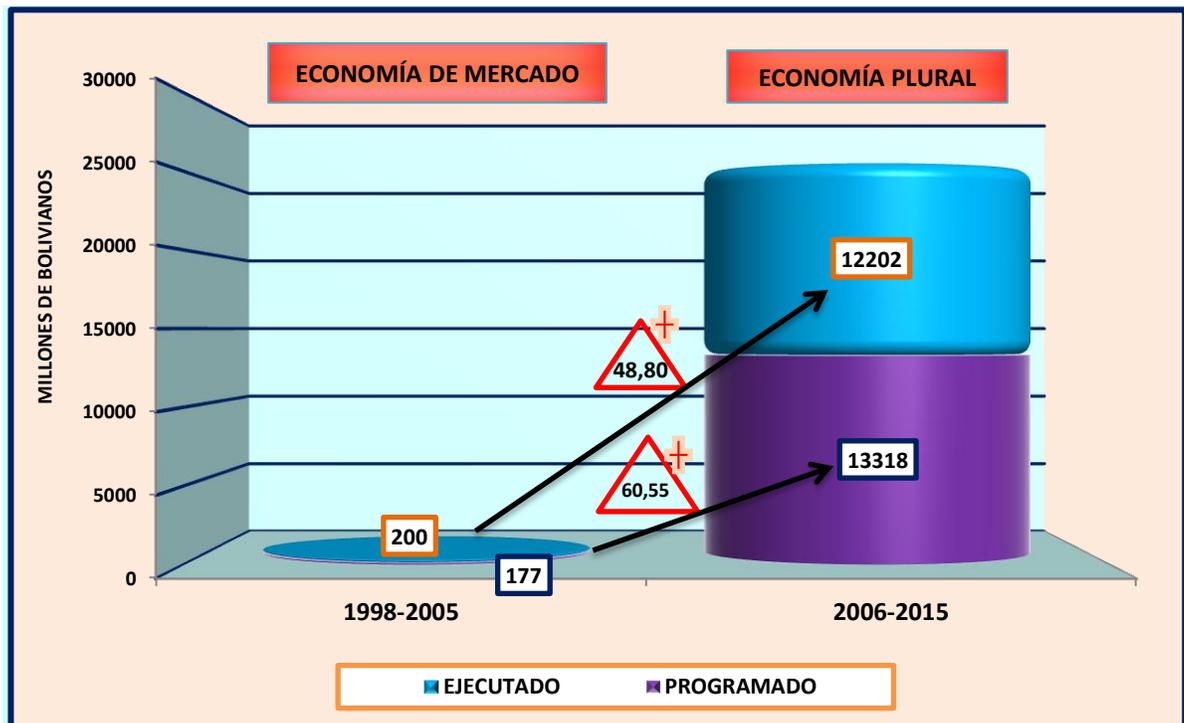
---

<sup>101</sup> Alvaro Lazo Suarez, UDAPE, “Diagnosticos Sectoriales”, Tomo IV – SECTOR TRANSPORTE, 2009.

ejecución del Sector porque se implementan políticas específicas del Sector y se lo prioriza como agente integrador y diversificador de la economía, como parte de las políticas de un Estado que apuesta por el Desarrollo.<sup>102</sup>

**GRÁFICO 4: COMPARACIÓN DE LA PROGRAMACIÓN Y EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA DEL SECTOR TRANSPORTES DEL DEPARTAMENTO DE LA PAZ; 1998-2015**

(Millones de Bs.)



FUENTE: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo – VIPFE.

Elaboración Propia.

El Gráfico N°4 se observa la comparación de la programación y ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector transportes del Departamento de La Paz, en el cual se evidencia que del primer periodo al segundo periodo la programación tiene un incremento por demás significativo denotando una diferencia de 60,55 veces mas en el segundo periodo. La ejecución por su parte logro una diferencia de 48,8 veces en el segundo periodo respecto del primero.

<sup>102</sup> Objetivos del desarrollo del milenio, Situación actual: evaluación y perspectivas, La Paz-Bolivia, marzo de 2007.

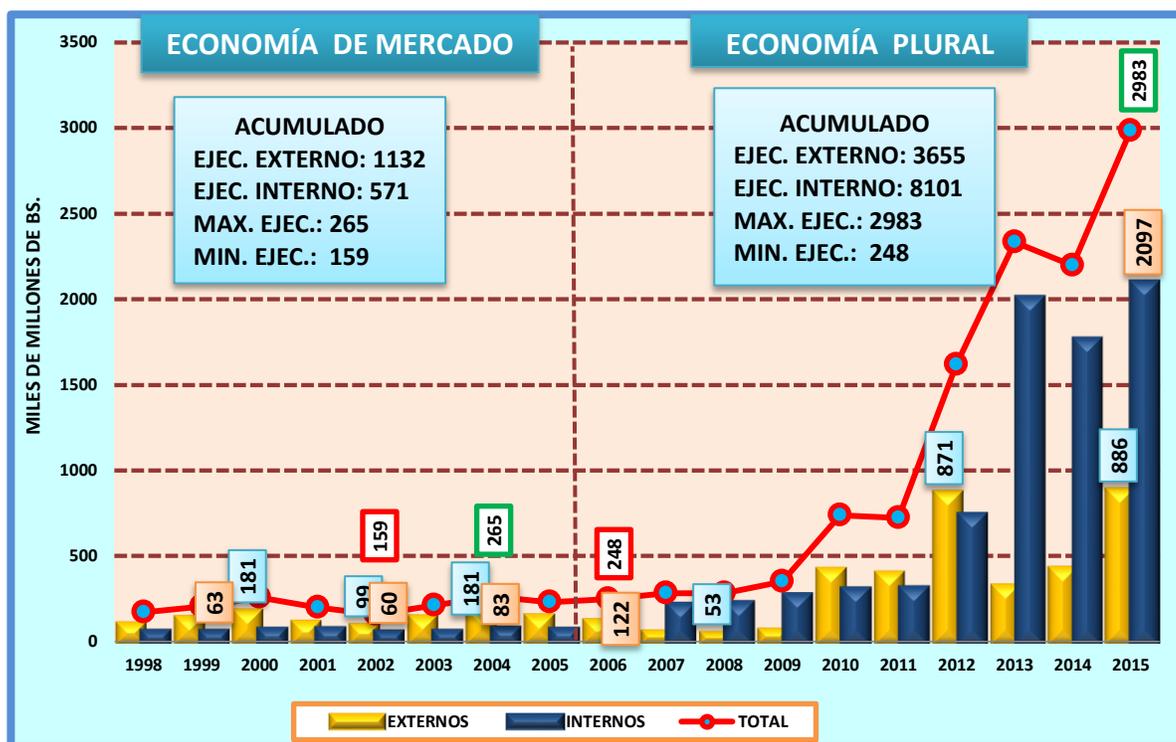
En una comparación entre la programación y ejecución del primer y segundo periodo, la asignación de recursos durante el segundo periodo es destacable debido a la instauración de políticas específicas del Sector y la participación activa del Estado a través de entes reguladores.

El Plan Nacional de Desarrollo al 2011, considera como parte de la política, las inversiones eficientes en infraestructura de transportes, que tiene como estrategia optimizar los costos de Inversión y operación de toda la infraestructura de transportes inscritos en los programas de desarrollo.

### 3.1.4. Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Transportes por Tipo de Recurso

**GRÁFICO 5: EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA DEL SECTOR TRANSPORTES POR TIPO DE RECURSO; 1998-2015**

(Millones de Bs.)



FUENTE: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo – VIPFE.  
 Elaboración Propia.

En el Primer Periodo denominado Modelo de Economía de Mercado, en el Grafico N°5 se evidencia la evolución de la ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector transportes por tipo de recursos, en el cual tanto recursos internos como externos muestran un comportamiento fluctuante, durante el primer periodo se observa una predominancia de recursos externos habiendo alcanzado éstos como punto máximo de ejecución los años 2000 y 2004 con una cifra de Bs. 181 millones y el mayor descenso se dio en el año 2002 con un valor de Bs. 99 millones. También se puede observar que los recursos internos durante el primer periodo alcanzaron su punto máximo el año 2004 con una cifra de Bs. 83 millones y un mínimo el año 2002 con Bs. 60 millones. Podemos evidenciar que entre los recursos internos y externos que se ejecutaron durante el primer periodo, la mayor ejecución en cifras se dio en los años 2000 y 2005, con Bs. 258 millones y Bs. 265 millones respectivamente. (Ver Anexo N° 8)

Las cifras acumuladas según el tipo de recursos durante el primer periodo fueron de Bs. 1132 millones de recursos externos y Bs. 571 millones de recursos internos (Ver Anexo N° 9). Por otra parte la ejecución acumulada entre ambos tipos de recursos alcanzo Bs. 141 millones de recursos externos y Bs. 71 millones de recursos internos. (Ver Anexo N° 10)

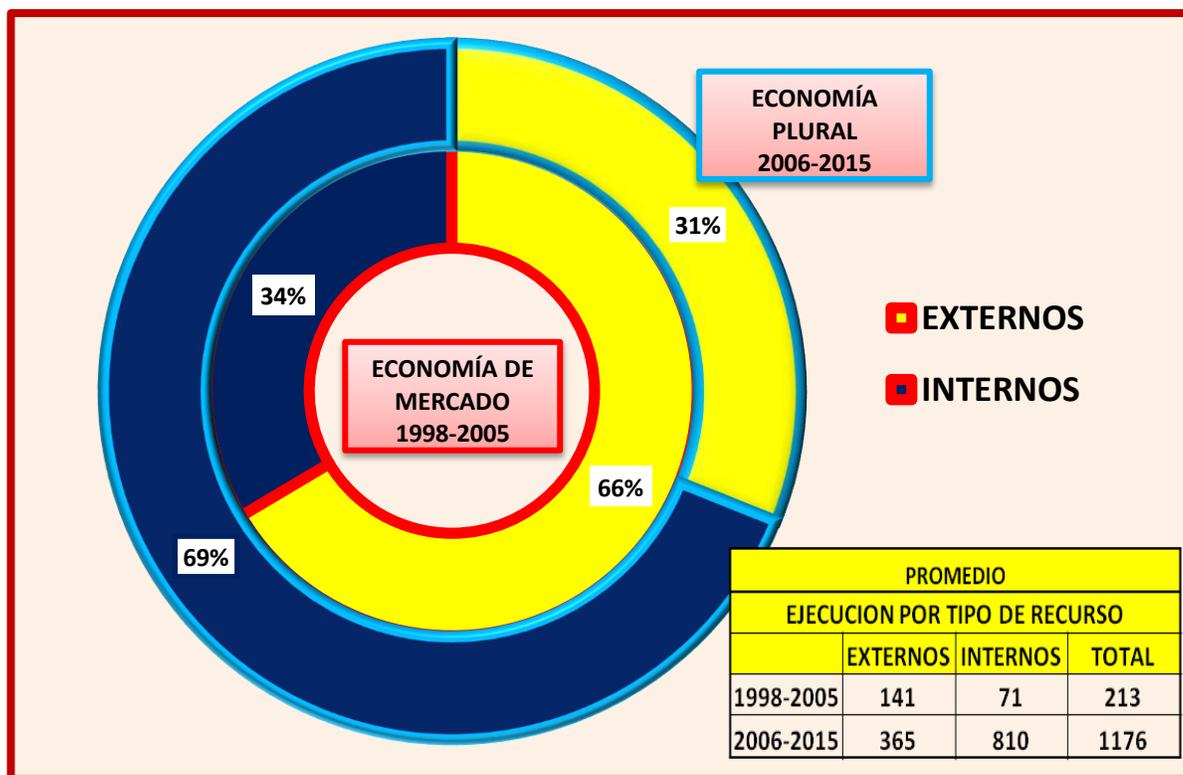
Durante el segundo periodo denominado Economía Plural el panorama se torna diferente, debido a que existe mayor preponderancia de recursos de tipo interno y las tendencias tienen un comportamiento creciente a partir del año 2006; los recursos externos por su parte alcanzan su pico máximo en año 2015 con Bs. 886 millones y los recursos internos con Bs. 2097 millones, en ambos tipos de recurso su comportamiento es creciente pero con una mayor participación de recursos internos, haciendo un contraste entre los recursos internos y los externos, observamos que el mayor nivel de ejecución se da en el año 2015 con un total de Bs. 2983 millones. (Ver Anexo N° 8)

Entre 2006 y 2014 el Gobierno invirtió Bs 22.637 millones en proyectos carreteros. En ese tiempo la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) construyó 2.494 kilómetros (km) de vías en el país.<sup>103</sup>

El total acumulado tanto de recursos externos como recursos internos, durante el segundo periodo, alcanzo a Bs. 3655 millones y Bs. 8101 millones respectivamente (Ver Anexo N° 9), y la ejecución promedio anual alcanzó cifras de Bs. 365 millones y Bs. 810 millones respectivamente. (Ver Anexo N° 10).

**GRÁFICO 6: COMPARACIÓN DE LA EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA DEL SECTOR TRANSPORTES POR TIPO DE RECURSO; 1998-2015**

(En Porcentajes)



FUENTE: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo – VIPFE.  
Elaboración Propia.

En el primer periodo, se observa en el Grafico N°6, que existe mayor predominancia de recurso de tipo externos en la ejecución de recursos dentro del Sector Transportes,

<sup>103</sup> Periódico La Razón (Edición Impresa) “Las principales Inversiones del Departamento de La Paz”/ Gezien Manzanilla / La Paz

representando el 66% del total, a diferencia de los recursos internos que representan el 34%, en cambio durante el segundo periodo se observa una participación más significativa de los recursos de tipo interno con un 69% y los recursos de tipo externo con 31%. (Ver Anexo N° 11)

Debemos destacar que la mayor participación de recursos de tipo interno durante el segundo periodo se debe a las políticas establecidas por el Estado que benefician al Sector Transportes, provenientes de recursos como regalías, etc.

En casi una década, los recursos para la construcción de vías se incrementaron en 383%, pasando de 288,7 millones en 2005 a 1.394,7 millones en 2014, año en el que el Presupuesto General del Estado (PGE) destinó el mayor porcentaje de la inversión pública (31%) para este fin.<sup>104</sup>

Resaltamos también las nuevas políticas dirigidas al Sector con la finalidad de proporcionar mayor cantidad de infraestructura vial con transparencia a través de la creación de un ente rector como la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC).

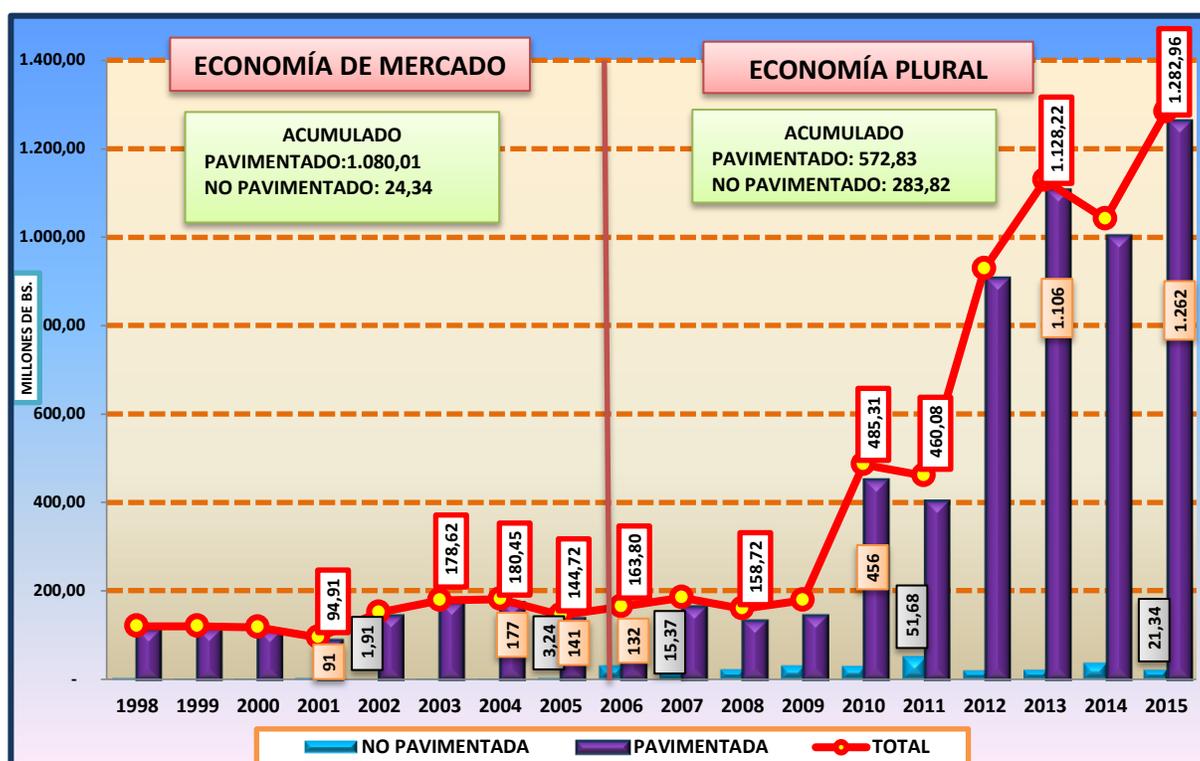
---

<sup>104</sup> Periódico La Razón (Edición Impresa) “Las principales Inversiones del Departamento de La Paz”/ Gezien Manzanilla / La Paz

### 3.1.5. Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Transportes por Tipo de Proyecto.

**GRÁFICO 7: EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA DEL SECTOR TRANSPORTES POR TIPO DE PROYECTO; 1998-2015**

(Millones de Bs.)



FUENTE: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo – VIPFE.  
Elaboración Propia.

El Gráfico N° 7 muestra la ejecución del Presupuesto de Inversión Pública por tipo de proyecto, en el mismo observamos que durante el primer periodo la ejecución a nivel general muestra una tendencia creciente en el cual se destaca la ejecución de recursos en proyectos de tipo pavimentada con una tendencia constante hasta el año 2005 en el cual se ejecutaron Bs. 132,27 millones, y los proyectos de tipo no pavimentada con una ejecución de Bs. 31,53 millones. Haciendo un contraste entre proyectos de tipo pavimentada y proyectos de tipo no pavimentada tenemos una ejecución total máxima en el año 2004 con Bs. 180,45 millones. (Ver Anexo N° 12)

Durante el primer periodo podemos observar un acumulado de Bs. 1,080 millones en proyectos de tipo pavimentada y de Bs. 24,34 millones en proyectos de tipo no

pavimentada. (Ver Anexo N° 13), con una ejecución promedio de Bs. 135 millones y Bs. 3,04 millones en proyectos de tipo pavimentado y no pavimentado respectivamente. (Ver Anexo N° 14).

Durante el segundo periodo se observa que la ejecución del Presupuesto de Inversión del Sector se concentra en proyectos de tipo no pavimentados, habiendo alcanzado así los proyectos de tipo no pavimentada una ejecución de Bs. 51,68 millones como ascenso significativo en el año 2011, en cambio los proyectos de tipo pavimentada a partir del año 2006 muestran un comportamiento creciente alcanzando como máximo el año 2015 con Bs. 1, 261 millones , haciendo un total entre ambos tipos de proyectos una ejecución de Bs. 1,282 millones como máximo total en el año 2015. (Ver Anexo N° 12)

En 2014 se construyeron 539,92 km de vías, menos que en 2012, pero se invirtió más (Bs 4.821 millones). Durante los nueve años de gestión del presidente Evo Morales se construyeron 2.494,48 km de carreteras, destaca el informe de la administradora estatal.<sup>105</sup>

Durante el segundo periodo podemos observar un acumulado de Bs. 283,82 millones en proyectos de tipo no pavimentada y de Bs. 5.728 millones en proyectos de tipo pavimentada. (Ver Anexo N° 13), con una ejecución promedio de Bs. 28,38 millones y Bs. 572,83 millones en proyectos de tipo no pavimentado y pavimentado respectivamente. (Ver Anexo N° 14).

Entre las trabajos de infraestructura vial en el departamento paceño, destacó el proyecto de la Doble Vía La Paz – Oruro de 203 Km con una inversión que supera los 267 millones de dólares, cuya longitud fortalece- en el lado occidental del país - el Corredor Bioceánico, vinculando el Perú y Chile con Brasil a través del territorio boliviano.<sup>106</sup>

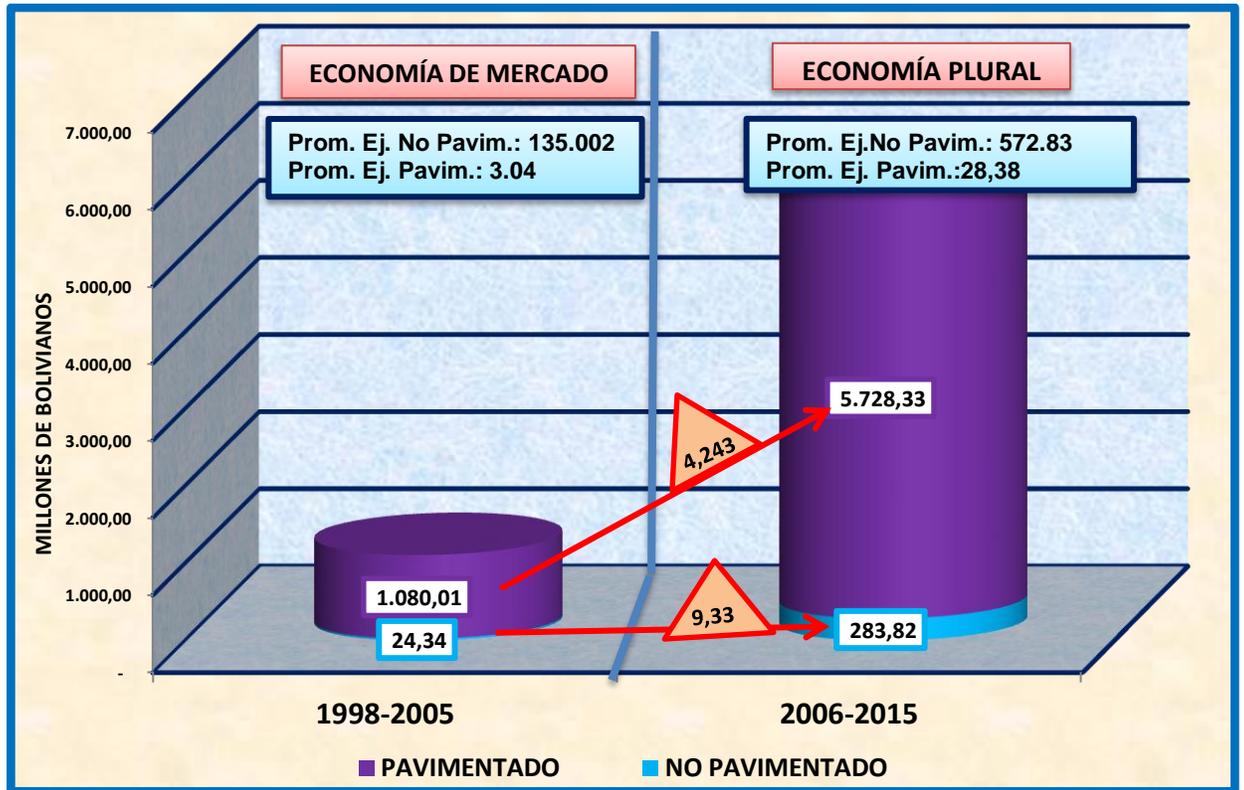
---

<sup>105</sup> Periódico La Razón (Edición Impresa) “Las principales Inversiones del Departamento de La Paz”/ Gezien Manzanilla / La Paz

<sup>106</sup> Administradora Boliviana de Carreteras, Boletín Informativo N° 13, 2014, Pág. 18

**GRÁFICO 8: COMPARACIÓN DE LA EJECUCIÓN PROMEDIO POR PERIODO DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA DEL SECTOR TRANSPORTES POR TIPO DE PROYECTO; 1998-2015**

(Millones de Bs.)



FUENTE: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo – VIPFE.  
Elaboración Propia.

El Gráfico N° 8, muestra la comparación en ambos periodos entre la ejecución de recursos en proyectos de tipo pavimentada y no pavimentada, en el cual podemos destacar a la ejecución en proyectos de tipo no pavimentado con una mayor preponderancia, y un crecimiento en el caso de proyectos de tipo pavimentado de 9,33 veces su valor inicial y el los de tipo no pavimentado un crecimiento de 4,24 veces su valor inicial.

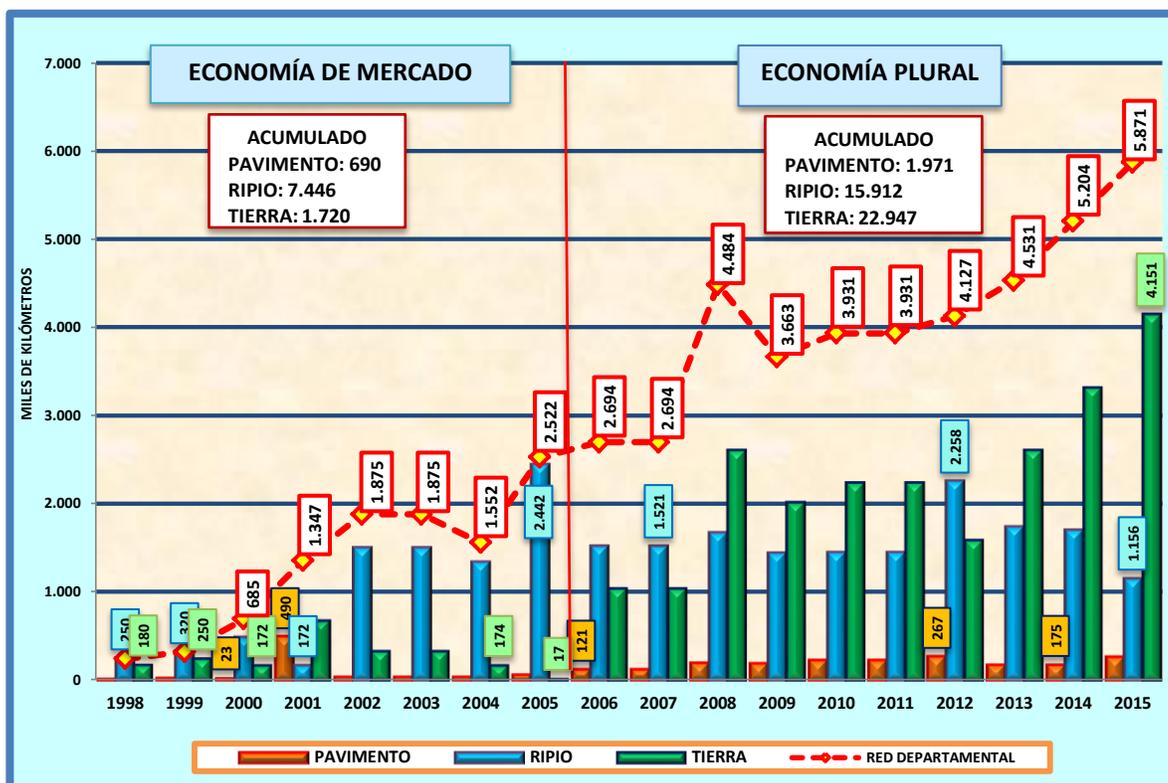
La ejecución de algunos proyectos se realiza con recursos propios, provenientes de los bonos soberanos. Otros son financiados por el Estado Plurinacional a través de

Organismos Financiadores Externos Multilaterales y el aporte de las gobernaciones en los departamentos que les corresponde.<sup>107</sup>

### 3.1.6. Superficie en kilómetros de carretera construidos.

**GRÁFICO 9: SUPERFICIE EN KILÓMETROS DE INFRAESTRUCTURA VIAL CONSTRUIDA DEL SECTOR TRANSPORTES, 1998-2015**

(Millones de Bs.)



FUENTE: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo – VIPFE. Elaboración Propia.

El Gráfico N° 9 muestra el comportamiento en ambos periodos, de la superficie en kilómetros de carretera construidos por tipo de superficie. Se puede observar que durante el primer periodo denominado economía de mercado que la red departamental conto como punto máximo en cuanto a construcción de superficie con km 2.522 de los cuales entre los tipos de superficie construidos como máximo fueron: pavimento con km 490 en el año 2001, ripio con km 2.442 en el año 2005 y tierra con km 685 en el año 2001. (Ver Anexo N° 15)

<sup>107</sup> Periódico La Razón (Edición Impresa), EDGAR TORO, LA PAZ julio de 2014

Los diferentes tipos de superficie construidos como ser: pavimento, ripio y tierra, a lo largo del primer periodo alcanzaron un total de construcción de km 733, km 8.016 y km 2.150 respectivamente. (Ver Anexo N° 16)

Se puede indicar que la superficie construida promedio durante el primer periodo alcanzo a km 92 de tipo pavimento, km 1.002 de tipo ripio y km 269 de tipo tierra, dentro de los cuales a nivel de porcentajes sobre el total departamental tenemos pavimento con el 7%, ripio con 70% y tierra con 21%. (Ver Anexo N° 17, 18)

En el segundo periodo denominado economía plural, se observa que la red departamental conto como punto máximo en cuanto a construcción de superficie con km 5.871 de los cuales entre los tipos de superficie construidos como máximo fueron: pavimento con km 267 en el año 2012, ripio con km 1.738 en el año 2013 y tierra con km 4.151 en el año 2015. (Ver Anexo N° 15)

Dentro de ese periodo, 2012 fue el año en que más carreteras se construyeron, llegando a realizarse 545,92 km con una inversión de Bs 3.345 millones.<sup>108</sup>

Los diferentes tipos de superficie construidos como ser: pavimento, ripio y tierra, a lo largo del segundo periodo alcanzaron un total de construcción de km 1.971, km 15.912 y km 22.947 respectivamente. (Ver Anexo N° 16)

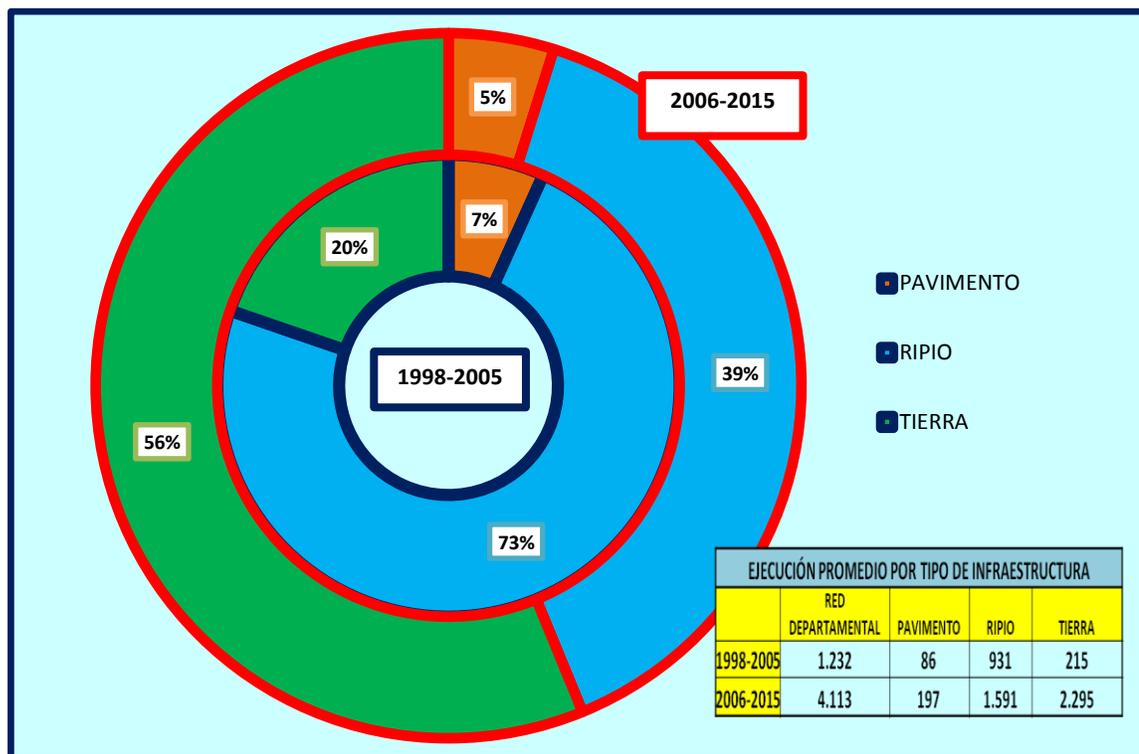
Se puede indicar que la superficie construida promedio durante el segundo periodo alcanzo a km 197 de tipo pavimento, km 1.591 de tipo ripio y km 2.295 de tipo tierra, dentro de los cuales a nivel de porcentajes sobre el total departamental tenemos pavimento con el 5%, ripio con 39% y tierra con 56%. (Ver Anexo N° 17, 18)

---

<sup>108</sup> Periódico La Razón (Edición Impresa) “Las principales Inversiones del Departamento de La Paz”/ Gezien Manzanilla / La Paz

**GRÁFICO 10: COMPARACIÓN PROMEDIO POR PERIODO DE LA SUPERFICIE EN KILÓMETROS DE INFRAESTRUCTURA VIAL CONSTRUIDA DEL SECTOR TRANSPORTES POR TIPO DE PROYECTO; 1998-2015**

(Millones de Bs.)



FUENTE: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo – VIPFE.  
Elaboración Propia.

El primer periodo denominado Economía de Mercado, de acuerdo al Gráfico N° 10 se observa que la construcción de superficie en kilómetros de carretera construidos, conformado por los diferentes tipos como pavimento, ripio y tierra, tiene una preponderancia significativa en los de tipo ripio y tierra, que alcanzan una ejecución en términos porcentuales de 73% y 20% respectivamente, dejando de lado a la infraestructura de tipo pavimento con 7% de participación, panorama que se repite durante el segundo periodo denominado economía Plural, en el que tanto la superficie de tipo ripio y tierra muestran participaciones significativas de 39% y 56% respectivamente, pero se puede observar que la infraestructura de tipo pavimentada se

reduce en dos puntos porcentuales del primer periodo llegando a 5%. (Ver Anexo N° 18)

La comparación denota un incremento significativo en cuanto a la construcción de infraestructura vial en el departamento de La Paz que paso de km 10.406 durante el primer periodo a km 41.130 durante el segundo periodo. (Ver Anexo N° 16)

# **CAPÍTULO IV**

## **CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

## **CAPITULO IV**

### **4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

#### **4.1. CONCLUSIONES**

##### **4.1.1. Conclusión General**

La distribución del Presupuesto de Inversión Pública en los Proyectos del Sector Transportes presenta una desigualdad durante el Primer Periodo de estudio, la ejecución presupuestaria presenta bajos niveles con respecto a la Programación, evidenciando un quiebre con el paradigma teórico del Ciclo de Vida del Proyecto, siendo así que al ejecutarse proyectos con financiamiento interno, esta situación no incrementa la ejecución física respecto de la superficie en kilómetros de carretera construidos; debido a la falta de políticas del sector y la incapacidad institucional.

El Presupuesto de Inversión Pública del Sector Transportes destinado a infraestructura vial del Departamento de La Paz, presenta una distribución desigual en la ejecución Presupuestaria en el Primer Periodo de estudio, reflejándose en pocos proyectos ejecutados de tipo pavimentado, incumpliendo los lineamientos de las políticas aprobadas dentro del Plan de Desarrollo Nacional 2006-2011 con una nueva política respecto a las carreteras, consistente en la construcción de proyectos de gran envergadura como las dobles vías para promover la integración a través de la vertebración caminera del país.

##### **4.1.2. Conclusiones Específicas**

###### **4.1.2.1. Conclusión 1**

El comportamiento del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Transportes presenta una tendencia baja en la ejecución durante el Primer Periodo denominado Modelo de Economía de Mercado, reflejando una programación y ejecución acumulada de Bs. 117 Millones y Bs. 200 Millones respectivamente, incumpliendo los propósitos

de los lineamientos de las Políticas planteadas en el Plan de Desarrollo en los cuales se debe dar prioridad a la cobertura en infraestructura de la red departamental.

En el Segundo Periodo, el comportamiento del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Transportes presenta baja ejecución con respecto a la programación, obteniendo un acumulado programado de Bs. 13318 Millones y Bs. 12202 Millones en ejecución.

En ambos periodos no existe una relación proporcional de la ejecución respecto a la programación, la evidencia empírica muestra el incumplimiento del paradigma del Ciclo de Vida de los Proyectos de Inversión Pública que señalan las Normas Básicas del Sistema Nacional de Inversión Pública, Nassir Sapag Chain, Reynaldo Sapag Chain y Karem Marie Mokate.

#### **4.1.2.2. Conclusión 2**

La evidencia empírica demuestra que los proyectos del Presupuesto de Inversión Pública por tipo de recurso presenta un nivel desigual en ejecución; en el Primer Periodo la ejecución priorizada es la que se realiza con recursos de tipo externo EN 66 % DEBIDO A la licitación de proyectos a empresas extranjeras, panorama que cambia en el Segundo Periodo en el cual la ejecución de recursos priorizada es del tipo interno con más del 69%, debido a las políticas implementadas por el Estado, iniciada con la transición del Sistema Nacional de Caminos a la actual Administradora Boliviana de Carreteras, que entre 2006 y 2015, invirtió más de 68,96 millones de bolivianos para la integración caminera, a diferencia de los años 1998 a 2005 en el cual s invirtió 12,44 millones de bolivianos.

#### **4.1.2.3. Conclusión 3**

La ejecución de los proyectos del Presupuesto de Inversión Pública por tipo de proyecto señala que existe una distribución del presupuesto prioritaria en proyectos de tipo pavimentado con 6,808 millones de Bs., descuidando a los proyectos de tipo no pavimentado con 308 millones de Bs, evidenciando una desigual distribución; según las políticas establecidas una de las metas del Sector es la integración física caminera del

Departamento como prioridad ya que se considera al sector transportes como eje integrador por ello es importante la magnitud de la infraestructura vial.

#### **4.1.2.4. Conclusión 4**

La ejecución física de los Proyectos del Presupuesto de Inversión Pública del sector transportes en el Primer y Segundo Periodo evidencia la priorización en la construcción de carretas de tipo no pavimentado con infraestructura de tipo ripio y tierra, teniendo en el Primer Periodo una superficie en kilómetros de carretera construidos de 10,166 km de tipo no pavimentado y 733 km de tipo pavimentado.

Durante el Segundo Periodo se evidencia una superficie en kilómetros de carreta construidos de tipo no pavimentado con 38,859 km y 1,971 km de tipo pavimentado. La asignación y la captación de recursos en el sector es bastante significativa, pero contraria a la ejecución física por tipo de proyecto.

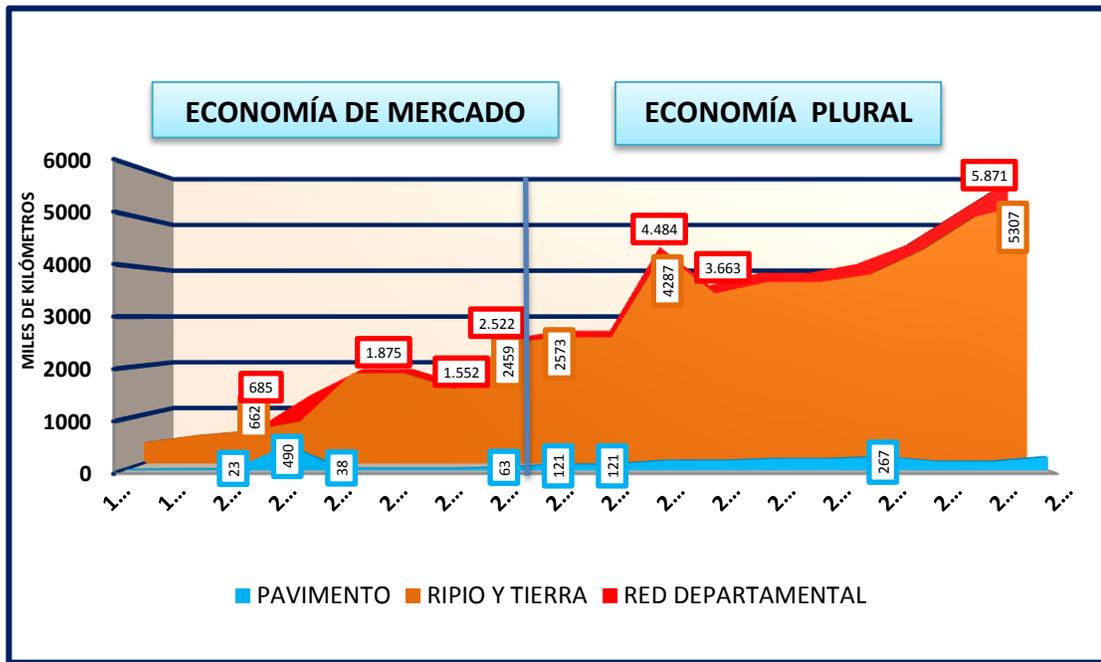
#### **4.2. APORTE DE LA INVESTIGACIÓN EN LA MENCIÓN**

El aporte de la investigación en la Mención de Gestión de Proyectos y Presupuesto , es haber encontrado la relación inversamente proporcional entre los proyectos del Sector Transportes en infraestructura vial y el Presupuesto de Inversión Pública asignado, destacando el alto nivel de Recursos destinados al sector; evidenciando la distribución desigual en fase de ejecución de los proyectos, establecido a través de la evidencia empírica, destaca el Papel del Estado en la Economía y su intervención a través de políticas Públicas con el fin de ejecutar de manera equitativa los proyectos en el Sector Transportes destinados a mejorar la integración del departamento.

#### **4.3. VERIFICACIÓN DE HIPÓTESIS**

**LA DISTRIBUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA EN LA FASE DE EJECUCIÓN DE LOS PROYECTOS DEL SECTOR TRANSPORTES NO ES SIGNIFICATIVA EN LA GENERACIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL.**

**GRÁFICO 11: COMPARACIÓN DE LA EJECUCIÓN DE LOS PROYECTOS DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA DEL SECTOR TRANSPORTES POR TIPO DE PROYECTO; 1998-2015 (Millones de Bs.)**



FUENTE: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo – VIPFE.  
Elaboración Propia.

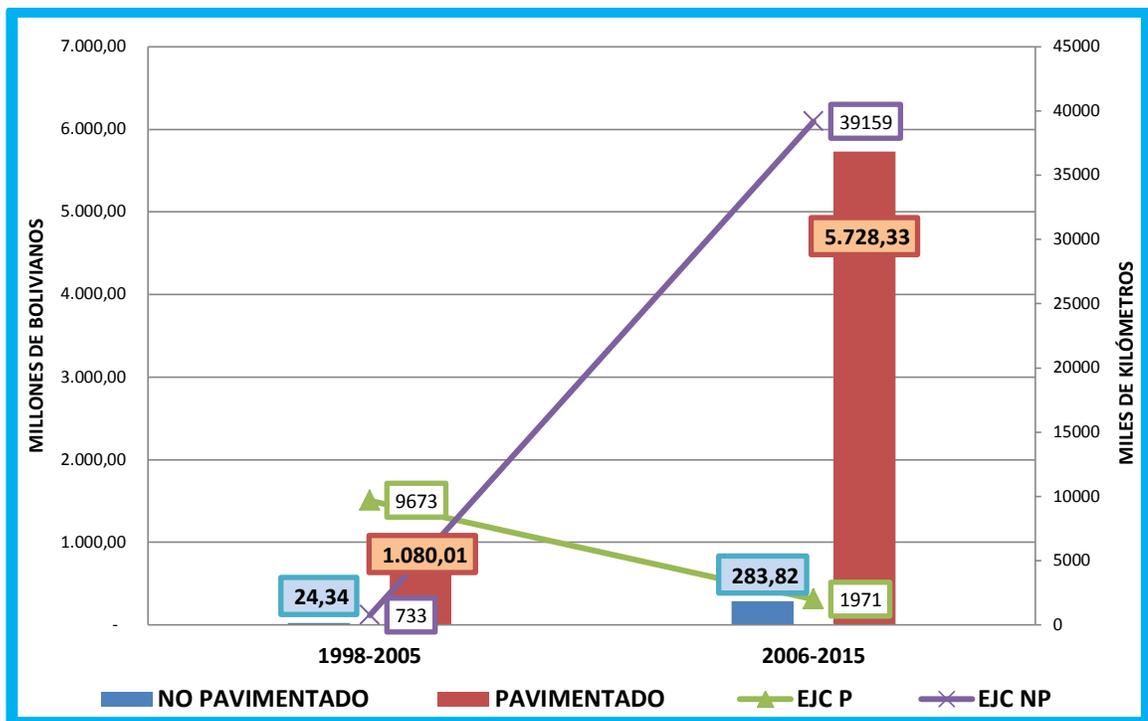
**Se acepta la Hipótesis,** La distribución del Presupuesto de Inversión Pública en la fase de ejecución de los Proyectos del Sector Transportes evidencia un nivel de ejecución prioritario en los proyectos de tipo pavimentado a diferencia de los de tipo no pavimentado compuesto por proyectos de tipo ripio y tierra. El Gráfico N° 11 muestra que entre los años de estudio de 1998 al 2015 ha existido una mayor generación de infraestructura vial por parte de los proyectos de tipo no pavimentado respecto de la Red Vial Departamental, que en el primer periodo de estudio de Economía de Mercado la Red Vial Departamental alcanza una Ejecución de 2522 km de carreta construidos de los cuales 2459 km pertenecen a proyectos de tipo no pavimentado y sólo 63 proyectos ejecutados son proyectos de tipo pavimentado.

En el segundo periodo de investigación denominado Moldeo de Economía Plural, Gráfico N° 11, se observa que la superficie en kilómetros de carreta construidos de la Red Vial Departamental crece con una tendencia muy significativa a raíz de que los

nuevos proyectos que se ejecutan en este periodo están a cargo de la Administradora Boliviana de Carreteras con recursos y transferencias provenientes de la distribución de recursos que realiza el Gobierno Central. Se puede evidenciar que entre los últimos años 2012 al 2015 la participación de los proyectos de tipo pavimentado tiene una superficie de carretera construido de 564 km y continúa siendo poco significativa respecto de la Red Departamental que cuenta con una superficie de 5871 km, en la cual continúa siendo notoria la participación de los proyectos de tipo no pavimentado con 5307 km, en la generación de infraestructura vial a nivel del Departamento de La Paz.

**GRÁFICO 12: COMPARACIÓN DE LA EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA Y LA SUPERFICIE EN KILÓMETROS DE CARRETERA CONSTRUIDOS; 1998-2015**

(Millones de Bs Vs Miles de Km)



FUENTE: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo – VIPFE.  
Elaboración Propia.

En el Gráfico N°12, se observa la comparación de la ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Transportes y la superficie en kilómetros de carretera construidos en ambos periodos. En el Primer Periodo de Modelo de Economía de

Mercado se observa una brecha de los proyectos de tipo pavimentado entre el acumulado del primer periodo de la ejecución del Presupuesto de Inversión Pública con Bs. 1080 millones y la superficie en kilómetros de carretera construidos presentan un acumulado de 733 km; los proyectos de tipo no pavimentado presentan un acumulado de Bs. 24,02 millones y 9673 km respectivamente.

En el Segundo Periodo de investigación, Modelo de Economía Plural, el incremento del presupuesto es significativo en los proyectos de tipo pavimentado pero no tiene una relación directa con la infraestructura en kilómetros de carretera construidos presentando un acumulado del presupuesto de inversión pública con Bs. 5728 millones y la superficie en kilómetros de carretera construidos presentan un acumulado de 1971 km; los proyectos de tipo no pavimentado presentan un acumulado de Bs. 283 millones y 39159 km respectivamente.

#### **4.4. EVIDENCIA TEÓRICA**

Los autores Jeffrey Sach, Felipe Larrain, Richard Musgrave, Ricardo Cibotti y Enrique Sierra, señalan en paradigma de la intervención del Estado en la Economía, a través de sus facetas como asignador y distribuidor de recursos de manera eficiente, en contraste de la evidencia empírica se evidencia una distribución desigual del Presupuesto de Inversión Pública en la ejecución de los proyectos del Sector Transportes en Infraestructura Vial.

La propuesta Teórica del Ciclo de Vida del Proyecto planteada por los hermanos Sapag Chain, Karem Marie Mokate y el Sistema Nacional de Inversión Pública en nuestro contexto; señalan la importancia del cumplimiento del Ciclo de Vida del Proyecto para que se efectivice su función como respuesta o solución a un problema o necesidad, en ambos periodos de estudio, se evidencia que los Proyectos del Presupuesto de Inversión Pública no cumplen las fases obligatorias del Ciclo de Vida del Proyecto.

## **4.5. RECOMENDACIONES ESPECÍFICAS**

### **4.5.1.1. Recomendación 1**

Ejercer un control permanente en la Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Transportes, por las entidades rectoras del Presupuesto de Inversión Pública, para procurar el cumplimiento del Ciclo de Vida del Proyecto.

### **4.5.1.2. Recomendación 2**

Promover el cumplimiento de las fases obligatorias del Ciclo de Vida del Proyecto establecido por el Sistema Nacional de Inversión Pública para evitar las brechas que surgen entre la programación y ejecución del Presupuesto de Inversión Pública.

### **4.5.1.3. Recomendación 3**

Mejorar la responsabilidad de las entidades que competen al Sector, en cuanto a la gestión y priorización de proyectos, para llegar a los resultados esperados y el buen uso de los recursos que se dispone.

### **4.5.1.4. Recomendación 4**

Crear mecanismos en el Sector que permitan hacer un seguimiento y evaluación del estado de los proyectos para efectivizar su ejecución en el marco del ciclo de vida del proyecto de manera eficiente

## BIBLIOGRAFÍA

- ✓ Administradora Boliviana de Carreteras, Memoria Institucional 2013
- ✓ Ablan Bortone Nayibe, “Apuntes De Presupuestos”. Mérida, Venezuela: Universidad De Los Andes, Facultad de Ciencias Económicas y Sociales, 2001
- ✓ Ayala Espino J. “Las teorías macroeconómicas y el papel del estado en la economía”
- ✓ Administradora Boliviana de Carreteras, Boletín Informativo N° 13, 2014
- ✓ Bolivia: Marco Institucional del Servicio Nacional de Caminos, DS N° 26336, 29 de septiembre de 2001
- ✓ Cibotti, Ricardo. Sierra, Enrique “El Sector Público en la Planificación Del Desarrollo“. 17ma Edición. 2005.
- ✓ CEPB, “Inversiones y crecimiento en Bolivia: Desencuentros recurrentes”, 2013.
- ✓ Confederación de Empresarios Privados de Bolivia, “Inversión y crecimiento en Bolivia: desencuentros recurrentes”, Año 2013
- ✓ Diagnósticos Sectoriales, Unidad de Análisis de Políticas Sectoriales y Sociales, Tomo IV “El Sector del Transporte”, Álvaro Lazo Suarez. 2009
- ✓ Decreto Supremo N° 0071 de 9 de abril de 2009
- ✓ D.S. N° 29894, Estructura organizativa del Poder Ejecutivo del Estado Plurinacional. 2009.
- ✓ Ernesto R. Fontaine. “Evaluación Social de Proyectos”. 2008.
- ✓ Gaceta Oficial del Estado, Ley 1551 (Ley de Participación Popular), del 20 de Abril de 1994
- ✓ Gobierno Autónomo Departamental de La Paz, Plan de Desarrollo del Departamento de La Paz al 2020 – Diagnostico Territorial, Año 2012
- ✓ Informe de Misión, “Elaboración de Guía/Manual de procedimientos para Inversión Pública”, 2009
- ✓ Informe de Gestión 2012, Infraestructura para la producción – Transportes, Año 2012
- ✓ Instituto Nacional de Estadísticas –INE. Diciembre 2015.
- ✓ Ley de Descentralización Administrativa del 28 de julio de 1996.
- ✓ Ley 1551, “Ley de Participación Popular”, 20 de Abril de 1994
- ✓ Ley N° 1600 de 28 de enero de 2004

- ✓ Ley del Sistema de Regulación Sectorial SIRESE (Ley N° 1600 de octubre de 1994)
- ✓ Ley de capitalización (Ley N° 1544 de 21 de marzo de 1994)
- ✓ Ley de Concesiones de Obras Públicas de Transporte (Ley N° 1874 de 22 de junio de 1998)
- ✓ Ley N° 3506 de 27 de octubre de 2006.
- ✓ Ley N° 3507 de 27 de octubre de 2006
- ✓ Ley de Creación de la Administradora Boliviana de Carreteras (Ley N° 3507 de 27 de Octubre de 2006)
- ✓ Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, Modelo Económico Social Comunitario Productivo, 13° Edición. 2015
- ✓ Ministerio de Economía y Finanzas “Modelo Económico Social Comunitario Productivo”, 13° Edición, 2015.
- ✓ Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, “Sistema de Presupuesto”
- ✓ Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, “Glosario de Conceptos y Definiciones”, Año 2010
- ✓ Ministerio de Obras Públicas Servicios y Vivienda, Informe de Gestión 2012
- ✓ Ministerio de Economía y Finanzas Públicas. Glosario de conceptos y Definiciones, 2010.
- ✓ Ministerio de Planificación del Desarrollo. Directrices de Planificación e Inversión Pública
- ✓ Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, Directrices Y Clasificadores Presupuestarios 2011
- ✓ Ministerio de Planificación, Boletín Informativo N°16.
- ✓ Medio de Comunicación Escrita, Periódico de Circulación Nacional “La Patria”, 2015.
- ✓ Mokate, Karen “Evaluación Financiera de Proyectos de Inversión”, 2da Ed. Editorial Alfaomega, agosto de 2004
- ✓ Musgrave Richard A., “Hacienda Pública Teórica Y Aplicada” (5° Edición), 1999, Editorial Mc Graw-Hill
- ✓ Normas Básicas Del Sistema Nacional De Inversión Pública”

- ✓ Oscar Espinoza, Proyecto de Investigación “Propuesta del plan de inversiones para las carretas de Bolivia” año 2012
- ✓ Oscar Espinosa García, “Vertebración caminera del Departamento de La Paz”, segundo foro
- ✓ Objetivos de Desarrollo del Milenio, Situación actual; 2007.
- ✓ Periódico de circulación nacional “La Razón”, Aline Quispe, 21 de febrero de 2016.
- ✓ Periódico La Razón (Edición Impresa) “Las principales Inversiones del Departamento de La Paz”/ Gezien Manzanilla / La Paz
- ✓ Periódico La Razón (Edición Impresa), Edgar Toro, La Paz julio de 2014
- ✓ Plan Nacional, Plan Departamental, Municipal o Indígena de Desarrollo.
- ✓ Plan General de Desarrollo Económico Social de la República, El cambio para todos, La Paz octubre de 1994-1997.
- ✓ Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010, “La vinculación y articulación productiva social del país.” 2005
- ✓ R.S. 216768 “Normas Básicas del Sistema Nacional de Inversión Pública” junio 18 de 1996.
- ✓ Reglamento Específico del Sistema Nacional de Inversión Pública.
- ✓ Rolando M. Párraga Daza, “Incidencia Económica de Proyectos de Inversión Pública Sectorial en el PIB de Bolivia, 2000-2013” BCB.
- ✓ Rodríguez Tobo, Pedro Arturo. “Presupuesto Público”. Escuela Superior de Administración Pública. 2008
- ✓ Sapag Chain, Nassir. Sapag Chain, Reinaldo. “Preparación Y Evaluación De Proyectos” 5º Edición. (Mc Graw Hill)
- ✓ Sampieri Hernández, Roberto. Fernández Callao, Baptista Lucio, Pilar. “Metodología de la Investigación”. Cuarta Edición. Mc Graw Hill.
- ✓ Sabino, Carlos. Diccionario de Economía y Finanzas. Ed. Panapo. Caracas. 1991
- ✓ Zorrilla Arena, Santiago. Diccionario de Economía. Ed. Limusa. 2da. Edición. México
- ✓ Víctor M. Islas Rivera Martha Lelis Zaragoza, Análisis de los sistemas de transporte

# **ANEXOS**

## PLANILLA DE CONSISTENCIA METODOLÓGICA

<b>1. TÍTULO DEL TEMA</b>	<b>“El Presupuesto de Inversión Pública en la fase de ejecución de los proyectos del Sector Transportes: Departamento de La Paz” 1998-2015</b>	
<b>2.OBJETO DE LA INVESTIGACIÓN</b>	La <b>distribución</b> del Presupuesto de Inversión Pública en la Fase de Ejecución de los Proyectos del Sector Transportes en Infraestructura Vial del Departamento de La Paz (1998-2015)	
<b>3.PROBLEMA</b>	<b>4.OBJETIVO GENERAL</b>	<b>5.HIPÓTESIS</b>
“La desigual distribución del Presupuesto de Inversión Pública en la Fase de Ejecución de los Proyectos del Sector Transportes en Infraestructura Vial del Departamento de La Paz”.	Demostrar la distribución del Presupuesto de Inversión Pública en la Fase de Ejecución de los Proyectos del Sector Transportes en Infraestructura Vial del Departamento de La Paz.	La Ejecución de los proyectos del Sector Transportes no contribuye significativamente en la generación de infraestructura vial.
<b>6.CATEGORÍAS ECONÓMICAS</b>	<b>7. VARIABLES ECONÓMICAS</b>	<b>8. OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b>
<b>C.E.1. PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA DEL SECTOR TRANSPORTES.</b>	<b>V.E.1.1.</b> Programación y Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública.	O.E.1. <b>Identificar</b> el comportamiento de la Programación Y Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública.
	<b>V.E.1.2.</b> Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública por Tipo de Recurso.	O.E.2. <b>Comparar</b> el nivel de ejecución del Presupuesto de Inversión Pública por Tipo de Recurso.
	<b>V.E.1.3.</b> Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública por Tipo de Proyecto.	O.E.3. <b>Determinar</b> la Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública por Tipo de Proyecto.
<b>C.E.2. INFRAESTRUCTURA VIAL</b>	<b>V.E.2.1.</b> Superficie en Kilómetros de Carretera Construidos.	O.E.4. <b>Diferenciar</b> los niveles de superficie en kilómetros de carretera construidos.

## PLANILLA DE CONSISTENCIA TEÓRICA

### TEORÍA DEL CICLO DE VIDA DE LOS PROYECTOS

PROPUESTA	AUTOR
<p>El ciclo de vida del proyecto como un proceso cíclico:</p> <p><b>Idea.</b> Solucionar un problema o aprovechar oportunidades de solución..</p> <p><b>Preinversión.</b> Comprende estudios de viabilidad: perfil, prefactibilidad, y factibilidad.</p> <p><b>Inversión.</b> Diseño y Ejecución de la inversión.</p> <p><b>Operación.</b> Puesta en marcha del proyecto.</p>	<p><b>NASSIR SAPAG CHAIN, REINALDO SAPAG CHAIN</b></p>
<p>El ciclo de vida del proyecto comprende tres etapas:</p> <p><b>Formulación.</b> Corresponde a la pre inversión la cual se constituye por las actividades de formulación y evaluación ex ante del proyecto. Comprende cuatro fases: Identificación, Perfil, Prefactibilidad, Factibilidad.</p> <p><b>Gestión.</b> Desde el inicio de la inversión hasta que deja de operar el proyecto. Comprende dos fases: diseños definitivos, montaje y operación.</p> <p><b>Evaluación ex – post.</b> Documenta la experiencia del proyecto.</p>	<p><b>KAREN MARIE MOKATE</b></p>
<p>Identifica las siguientes fases en el ciclo de Vida del Proyecto:</p> <p><b>Preinversion:</b> Estudios que se realizan desde que es identificado a nivel de idea hasta su ejecución, postergación o abandono.</p> <p><b>Ejecución:</b> Comprende la decisión de ejecutar el proyecto.</p> <p><b>Operación:</b> Acciones relativas al funcionamiento del proyecto.</p>	<p><b>SISTEMA NACIONAL DE INVERSIÓN PÚBLICA</b></p>

## TEORÍA DEL SECTOR PÚBLICO

PROPUESTA	AUTOR
<p><b>FUNCIONES DEL ESTADO</b>  <b>Asignación.</b> Provisión de bienes sociales.  <b>Distribución.</b> Distribución de la renta y la riqueza, equitativamente.  <b>Estabilización.</b> Implementación de la política presupuestaria.</p>	MUSGRAVE RICHARD
<p><b>EL PAPEL DEL ESTADO.</b>            La política fiscal está determinada por el Presupuesto del gobierno, que establece los ingresos y egresos del Sector Público.</p>	FELIPE LARRAIN B., JEFFREY D. SACH
<p><b>ACCIONES DEL ESTADO.</b>  <b>Regulador.</b> Induce la conducta de los agentes económicos hacia las políticas de gobierno.  <b>Redistribuidor.</b> Transfiere recursos entre individuos y sectores.  <b>Productor.</b> Toma responsabilidad en la producción de bienes y servicios, como la acumulación.</p>	RICARDO CIBOTTI Y ENRIQUE SIERRA

## TEORÍA DE LA ECONOMÍA DEL TRANSPORTE

PROPUESTA	AUTOR
<p>Utilizando como referencia el criterio de eficiencia, los beneficios de las inversiones en infraestructuras y servicios de transporte son: <b>Reducción</b> del tiempo de acceso, de espera y de viaje mediante cambios en las redes, aumentos de velocidad, de frecuencia, y reducción de la congestión o de la escasez de infraestructuras. <b>Mejora</b> en la calidad del servicio. <b>Reducción</b> en los costes operativos; <b>beneficios</b> por tráfico desviado y generados por la inversión.</p>	CEPAL

## ANEXO 1

### EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA POR SECTORES DEL DEPARTAMENTO DE LA PAZ; 1998-2015

(Millones de Bs.)

EN MILLONES DE BOLIVIANOS					
EJECUCIÓN DEL P.I.P. POR SETORES DEL DEPARTAMENTO DE LA PAZ					
AÑO	EXTRACTIVOS	APOY. A LA PROD.	INFRAESTRUC.	SOCIALES	TOTAL AÑO
1998	0,04	0,51	1,18	1,64	3,38
1999	0,04	0,55	1,19	1,77	3,55
2000	0,02	0,62	1,36	1,91	3,90
2001	0,01	0,75	1,54	1,98	4,27
2002	0,02	0,73	1,49	1,68	3,91
2003	0,02	0,55	1,52	1,25	3,34
2004	0,01	0,55	1,98	1,48	4,02
2005	0,05	0,68	2,18	1,30	4,21
2006	0,07	0,84	3,22	1,76	5,88
2007	0,13	1,01	3,69	1,90	6,73
2008	0,73	1,47	3,84	2,42	8,47
2009	0,53	1,14	4,65	3,18	9,49
2010	0,91	1,07	4,85	3,16	9,99
2011	2,66	1,56	6,42	3,79	14,43
2012	3,74	2,46	7,75	4,97	18,91
2013	4,63	2,78	10,05	7,25	24,72
2014	5,04	3,09	11,07	9,69	28,88
2015	5,81	4,51	13,44	8,08	31,84
<b>TOTAL SECTOR</b>	<b>24,47</b>	<b>24,86</b>	<b>81,40</b>	<b>59,20</b>	

FUENTE: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo – VIPFE.  
Elaboración Propia.

## ANEXO 2

### ACUMULADO DE EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA POR SECTORES DEL DEPARTAMENTO DE LA PAZ; 1998-2015

(Millones de Bs.)

EN MILLONES DE BOLIVIANOS					
ACUMULADO DE SECTORES POR PERIODO DEL DEPARTAMENTO DE LA PAZ					
	EXTRACTIVOS	APOY. A LA PROD.	INFRAEST.	SOCIALES	TOTAL
<b>1998-2005</b>	0,21	4,93	12,44	13,01	<b>30,59</b>
<b>2006-2015</b>	24,25	19,92	68,96	46,20	<b>159,33</b>

FUENTE: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo – VIPFE.  
Elaboración Propia.

## ANEXO 3

### EJECUCIÓN PROMEDIO DE SECTORES DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA POR PERIODO, DEPARTAMENTO DE LA PAZ; 1998-2015

(Millones de Bs.)

EN MILLONES DE BOLIVIANOS					
EJECUCIÓN PROMEDIO DE SECTORES POR PERIODO DEL DEPARTAMENTO DE LA PAZ					
	EXTRACTIVOS	APOY. A LA PROD.	INFRAEST.	SOCIALES	TOTAL
<b>1998-2005</b>	0,03	0,62	1,56	1,63	<b>3,82</b>
<b>2006-2015</b>	2,43	1,99	6,90	4,62	<b>15,93</b>

FUENTE: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo – VIPFE.  
Elaboración Propia.

## ANEXO 4

### **PARTICIPACIÓN PORCENTUAL DE SECTORES EN LA EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA POR PERIODO DEL DEPARTAMENTO DE LA PAZ; 1998-2015**

(Millones de Bs.)

<b>EN PORCENTAJES</b>					
<b>PARTICIPACIÓN DE SECTORES POR PERIODO DEL DEPARTAMENTO DE LA PAZ</b>					
	<b>EXTRACTIVOS</b>	<b>APOY. A LA PROD.</b>	<b>INFRAEST.</b>	<b>SOCIALES</b>	<b>TOTAL</b>
<b>1998-2005</b>	1%	16%	41%	43%	<b>100%</b>
<b>2006-2015</b>	15%	13%	43%	29%	<b>100%</b>

FUENTE: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo – VIPFE.  
Elaboración Propia.

## ANEXO 5

### PROGRAMACIÓN Y EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA DEL SECTOR TRANSPORTES: DEPARTAMENTO DE LA PAZ; 1998-2015

(Millones de Bs. y Porcentajes)

EXPRESADO EN MILLONES DE BOLIVIANOS			
SECTOR TRANSPORTES LA PAZ			
	PROGRAMADO	EJECUTADO	% DE EJEC.
1998	19	27	140%
1999	19	19	100%
2000	23	18	81%
2001	13	25	196%
2002	42	43	101%
2003	37	31	83%
2004	12	18	151%
2005	14	20	148%
2006	334	305	91%
2007	403	357	89%
2008	370	428	116%
2009	473	493	104%
2010	774	746	96%
2011	1347	733	54%
2012	967	1619	167%
2013	2340	2338	100%
2014	2707	2201	81%
2015	3604	2983	83%
<b>TOTAL</b>	<b>13495</b>	<b>12402</b>	<b>92%</b>

FUENTE: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo – VIPFE.  
Elaboración Propia.

## ANEXO 6

### ACUMULADO POR PERIODO DE LA PROGRAMACIÓN Y EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA DEL SECTOR TRANSPORTES: DEPARTAMENTO DE LA PAZ; 1998-2015

(Millones de Bs.)

MILLONES DE BOLIVIANOS		
ACUMULADO POR PERIODOS		
	PROGRAMADO	EJECUTADO
1998-2005	177	200
2006-2015	13318	12202
<b>TOTAL</b>	<b>13495</b>	<b>12402</b>

FUENTE: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo – VIPFE.  
Elaboración Propia.

## ANEXO 7

### PROMEDIO DE LA PROGRAMACIÓN Y EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA DEL SECTOR TRANSPORTES: DEPARTAMENTO DE LA PAZ; 1998-2015

(Millones de Bs.)

MILLONES DE BOLIVIANOS		
EJECUCIÓN PROMEDIO POR PERIODO		
	PROGRAMADO	EJECUTADO
1998-2005	22	25
2006-2015	1332	1220

FUENTE: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo – VIPFE.  
Elaboración Propia.

<b>MILLONES DE BS.</b>			
<b>EJECUCION POR TIPO DE RECURSO- SEC.TRANS.</b>			
	<b>EXTERNOS</b>	<b>INTERNOS</b>	<b>TOTAL</b>

**ANEXO 8**

**EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA DEL SECTOR  
 TRASBPORTES EN INFRAESTRUCTURA CAMINERA POR TIPO DE  
 RECURSOS; 1998-2015**

(Millones de Bs.)

<b>1998</b>	107	66	173
<b>1999</b>	144	63	207
<b>2000</b>	181	77	258
<b>2001</b>	117	81	199
<b>2002</b>	99	60	159
<b>2003</b>	149	64	213
<b>2004</b>	181	83	265
<b>2005</b>	153	76	229
<b>2006</b>	126	122	248
<b>2007</b>	61	222	284
<b>2008</b>	53	230	283
<b>2009</b>	72	279	350
<b>2010</b>	423	314	737
<b>2011</b>	403	320	723
<b>2012</b>	871	746	1617
<b>2013</b>	329	2006	2335
<b>2014</b>	431	1765	2196
<b>2015</b>	886	2097	2983
<b>TOTAL</b>	<b>4787</b>	<b>8672</b>	<b>13459</b>

FUENTE: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo – VIPFE.  
Elaboración Propia.

## ANEXO 9

### ACUMULADO POR PERIODO DE LA EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA DEL SECTOR TRANSPORTES POR TIPO DE RECURSOS: DEPARTAMENTO DE LA PAZ; 1998-2015

(Millones de Bs.)

<b>ACUMULADO</b>
<b>EJECUCION POR TIPO DE RECURSO</b>

	<b>EXTERNOS</b>	<b>INTERNOS</b>
<b>1998-2005</b>	1132	571
<b>2006-2015</b>	3655	8101
<b>TOTAL</b>	4787	8672

FUENTE: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo – VIPFE.  
Elaboración Propia.

### **ANEXO 10**

#### **EJECUCIÓN PROMEDIO DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA DEL SECTOR TRANSPORTES POR TIPO DE RECURSOS: DEPARTAMENTO DE LA PAZ; 1998-2015**

(Millones de Bs.)

<b>PROMEDIO</b>			
<b>EJECUCION POR TIPO DE RECURSO</b>			
	<b>EXTERNOS</b>	<b>INTERNOS</b>	<b>TOTAL</b>
<b>1998-2005</b>	141	71	213
<b>2006-2015</b>	365	810	1176

FUENTE: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo – VIPFE.  
Elaboración Propia.

### **ANEXO 11**

**PARTICIPACIÓN PORCENTUAL DE EJECUCIÓN PROMEDIO DEL  
PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA DEL SECTOR TRANSPORTES  
POR TIPO DE RECURSOS: DEPARTAMENTO DE LA PAZ; 1998-2015**

(Millones de Bs.)

<b>EJECUCION PROMEDIO EN %</b>			
<b>EJECUCION POR TIPO DE RECURSO</b>			
	<b>EXTERNOS</b>	<b>INTERNOS</b>	<b>TOTAL</b>
<b>1998-2005</b>	66%	34%	100%
<b>2006-2015</b>	31%	69%	100%

FUENTE: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo – VIPFE.  
Elaboración Propia.

**ANEXO 12**

**EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA DEL SECTOR  
TRANSPORTES POR TIPO DE PROYECTO EN EL : DEPARTAMENTO DE  
LA PAZ; 1998-2015**

(Millones de Bs.)

<b>EJECUCIÓN EN MILLONES DE BS.</b>			
<b>INFRAESTRUCTURA VIAL POR TIPO DE PROYECTO</b>			
	<b>NO PAVIMENTADA</b>	<b>PAVIMENTADA</b>	<b>TOTAL</b>
1998	4,03	115,27	119,30
1999	3,05	116,13	119,18
2000	2,97	113,96	116,93
2001	3,72	91,19	94,91
2002	1,91	148,34	150,25
2003	2,29	176,33	178,62
2004	3,13	177,31	180,45
2005	3,24	141,48	144,72
2006	31,53	132,27	163,80
2007	15,37	168,63	183,99
2008	23,19	135,53	158,72
2009	30,97	147,97	178,94
2010	29,65	455,65	485,31
2011	51,68	408,39	460,08
2012	20,30	908,37	928,67
2013	22,01	1.106,21	1.128,22
2014	37,78	1.003,68	1.041,46
2015	21,34	1.261,62	1.282,96
<b>TOTAL</b>	<b>308,17</b>	<b>6.808,34</b>	<b>7.116,51</b>

FUENTE: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo – VIPFE.  
Elaboración Propia.

### ANEXO 13

**EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA DEL SECTOR  
TRANSPORTES POR TIPO DE PROYECTO: DEPARTAMENTO DE LA PAZ;  
1998-2015**

(Millones de Bs.)

<b>ACUMULADO POR TIPO DE PROYECTO</b>			
	<b>1998-2005</b>	<b>2006-2015</b>	<b>TOTAL</b>
<b>NO PAVIMENTADO</b>	24,34	283,82	308,17
<b>PAVIMENTADO</b>	1.080,01	5.728,33	6.808,34

FUENTE: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo – VIPFE.  
Elaboración Propia.

**ANEXO 14**

**EJECUCIÓN PROMEDIO POR PERIODO DEL PRESUPUESTO DE  
INVERSIÓN PÚBLICA DEL SECTOR TRANSPORTES POR TIPO DE  
PROYECTO: DEPARTAMENTO DE LA PAZ; 1998-2015**

(Millones de Bs.)

<b>EJECUCIÓN PROMEDIO POR PERIODO</b>			
	<b>1998-2005</b>	<b>2006-2015</b>	<b>INCREMENTO</b>
<b>NO PAVIMENTADO</b>	3,04	28,38	9,33
<b>PAVIMENTADO</b>	135,002	572,83	4,243

FUENTE: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo – VIPFE.  
Elaboración Propia.

## ANEXO 15

### SUPERFICIE EN KILÓMETROS CONSTRUIDOS POR TIPO DE INFRAESTRUCTURA: DEPARTAMENTO DE LA PAZ; 1998-2015

(Miles de Km.)

SUPERFICIE EN KILOMETROS CONSTRUIDOS				
	RED DEPARTAMENTAL	PAVIMENTO	RIPIO	TIERRA
1998	235	15	250	180
1999	315	28	320	250
2000	685	23	490	172
2001	1.347	490	172	685
2002	1.875	38	1.501	336
2003	1.875	38	1.501	336
2004	1.552	38	1.340	174
2005	2.522	63	2.442	17
2006	2.694	121	1.521	1.052
2007	2.694	121	1.521	1.052
2008	4.484	197	1.671	2.616
2009	3.663	193	1.445	2.025
2010	3.931	229	1.449	2.253
2011	3.931	229	1.449	2.253
2012	4.127	267	2.258	1.602
2013	4.531	175	1.738	2.618
2014	5.204	175	1.704	3.325
2015	5.871	264	1.156	4.151
<b>TOTAL</b>	<b>51536</b>	<b>2704</b>	<b>23928</b>	<b>25097</b>

FUENTE: Instituto Nacional de Estadística- INE.  
Elaboración Propia.

## ANEXO 16

### ACUMULADO DE SUPERFICIE EN KILÓMETROS CONSTRUIDOS POR TIPO DE INFRAESTRUCTURA: DEPARTAMENTO DE LA PAZ; 1998-2015

(Miles de Km.)

ACUMULADO DE EJECUCIÓN POR PERIODO				
	RED DEPARTAMENTAL	PAVIMENTO	RIPIO	TIERRA
1998-2005	10.406	733	8.016	2.150
2006-2015	41.130	1.971	15.912	22.947

FUENTE: Instituto Nacional de Estadística- INE.  
Elaboración Propia.

## ANEXO 17

### ACUMULADO DE SUPERFICIE EN KILÓMETROS CONSTRUIDOS POR TIPO DE INFRAESTRUCTURA: DEPARTAMENTO DE LA PAZ; 1998-2015

(Miles de Km.)

EJECUCIÓN PROMEDIO POR TIPO DE INFRAESTRUCTURA				
	RED DEPARTAMENTAL	PAVIMENTO	RIPIO	TIERRA
1998-2005	1.301	92	1.002	269
2006-2015	4.113	197	1.591	2.295

FUENTE: Instituto Nacional de Estadística- INE.  
Elaboración Propia.

## ANEXO 18

### ACUMULADO DE SUPERFICIE EN KILÓMETROS CONSTRUIDOS POR TIPO DE INFRAESTRUCTURA: DEPARTAMENTO DE LA PAZ; 1998-2015

(Miles de Km.)

% PARTICIPACIÓN POR TIPO DE INFRAESTRUCTURA			
	PAVIMENTO	RIPIO	TIERRA
1998-2005	7%	77%	21%
2006-2015	5%	39%	56%

FUENTE: Instituto Nacional de Estadística- INE.  
Elaboración Propia.