



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS

**PL-402/25**

La Paz, 21 de abril de 2026  
CITE: CD/RAPM N° 66/2025-2026

Señor  
Dip. Roberto Julio Castro Salazar  
**PRESIDENTE**  
**CAMARA DE DIPUTADOS**  
Presente. -



Ref.: Presenta Proyecto de Ley

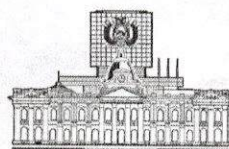
De mi Consideración:

Mediante la presente, tenemos a bien presentar el Proyecto de Ley denominado **QUE DECLARA DE INTERÉS Y PRIORIDAD NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA SAN JAVIER – GUAYARAMERÍN - CACHUELA ESPERANZA (BENI) - NUEVA ESPERANZA – FORTALEZA (PANDO)**”, para fines de consideración y tratamiento al interior de la Cámara de Diputados, en cumplimiento al Reglamento General de la Cámara de Diputados y la Constitución Política del Estado.

Sin otro particular, agradeciendo la atención a la presente, saludo a usted.

Atentamente.

*[Firma]*  
**Raúl A. Parraga Meléndez**  
DIPUTADO NACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS  
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL







ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS

CÁMARA DE DIPUTADOS  
A LA COMISIÓN DE  
PLANIFICACIÓN, POLÍTICA  
ECONÓMICA Y FINANZAS  
SECRETARÍA GENERAL

## PROYECTO DE LEY

### “QUE DECLARA DE INTERÉS Y PRIORIDAD NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA SAN JAVIER – GUAYARAMERÍN - CACHUELA ESPERANZA (BENI) - NUEVA ESPERANZA – FORTALEZA (PANDO)”

#### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La integración territorial y el desarrollo socioeconómico del Departamento del Beni requieren con urgencia infraestructura vial que conecte sus polos productivos con mercados nacionales e internacionales. La carretera Trinidad – Guayaramerín, de 600 Km, en la que se encuentra asfaltado 20 kilómetros desde Trinidad hasta San Javier y forma parte de la Red Vial Fundamental (RVF) boliviana, la que es estratégica para dinamizar el comercio con la República Federativa del Brasil, y potenciar la producción agropecuaria y facilitar el acceso a servicios básicos para más de 477.000 habitantes de la región. Su estado actual, con tramos inundables y deficiente transpirabilidad, limita el crecimiento local y perpetúa desigualdades históricas.

Este Proyecto de Ley declarativo busca consolidar la construcción de este tramo como una Obra de necesidad y utilidad pública, en cumplimiento del Art. 298 Inc. II numeral 9 de la Constitución Política del Estado CPE, que obliga al Estado a promover el desarrollo integral mediante infraestructura.

También este Proyecto de Ley faculta al Órgano Ejecutivo a gestionar financiamiento internacional y alianzas público - privadas (APPs), mecanismo clave para superar limitaciones presupuestarias estatales. Requiere una inversión proporcional a la importancia de la vía, que podría obtenerse mediante créditos de organismos internacionales como la CAF, BID, y otros, así como concesiones técnicas con empresas especializadas.

La obra no solo mejorará la conectividad, sino que reducirá costos logísticos en un 40% para exportaciones de soya, carne y maderas certificadas que pasarían por este tramo parte del Corredor Bioceánico Amazónico Norte de Integración conectándose por la frontera de Guayaramerín con el Brasil y Fortaleza también conectándonos con la República del Perú por el Brasil por el norte. Además, se podrá incorporar tecnologías sostenibles con pavimentos permeables para mitigar inundaciones y corredores biológicos para proteger la biodiversidad de la llanura beniana.

Esta iniciativa legislativa, coadyuvará al desarrollo de la región evitando la migración de la población e incentivando la productividad como ser la producción agropecuaria pecuaria y la inversión privada como también la implementación de los servicios básicos.

Con esta propuesta alternativa de exportación desde y hacia el Beni y Pando, pasando por Rondonia y el Acre en la República Federativa del Brasil. Traerá progreso, turismo y la erradicación de la pobreza el cual beneficiará a distintos sectores de comercio internacional en importaciones y exportaciones, con acceso



• CÁMARA DE DIPUTADOS •

2025-2026



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS

sectores de comercio internacional en importaciones y exportaciones, con acceso directo desde Guayaramerín con rumbo a la República Federativa del Brasil y a la República del Perú.

La carretera San Javier – Guayaramerín (600 km) forma parte del Corredor Bioceánico Amazónico Norte de Integración, clave para conectar Bolivia con Brasil y ligarnos a las principales vías de integración con los otros Departamentos de Bolivia y la carretera Guayaramerín – Fortaleza nos une con el Brasil por el norte permitiéndonos llegar hasta el Perú.

Esta carretera potenciará la exportación de soya, carne y maderas certificadas, reduciendo costos logísticos en un 40%, dinamizando el comercio internacional. También reducirá, el tiempo de viaje. Beneficiando al Beni y Pando y al desarrollo nacional en su conjunto, mejorando acceso a servicios básicos como salud y educación.

Tendrá vinculación directa con el futuro Puente Internacional Bolivia-Brasil (Guayaramerín / Guajará-Mirim), que será construido y financiado íntegramente por el Brasil, cuya contraparte boliviana está en proceso de consolidación. Proyecto estratégico que prioriza infraestructura vial para la integración bioceánica y el desarrollo económico de Bolivia.

En el contexto de la justificación Socioeconómica, el Proyecto de Ley fortalece la Integración regional y el desarrollo económico del Departamento del Beni. Considerando que actualmente el 70% de los caminos en el Departamento del Beni son de tierra, lo que limita la transitabilidad en época de lluvias y encarece el transporte. Sólo se encuentra asfaltado 20 km del tramo Trinidad – San Javier, mientras que el resto (San Javier – Guayaramerín), así como Guayaramerín – Fortaleza es de ripio e inundable.

Esta carretera tendrá un impacto importantísimo en el turismo, impulsando la ruta de la Siringa (Circuito Histórico del Caucho) promoviendo el turismo cultural y ecológico.

El Artículo 298.II.9 de la Constitución Política del Estado CPE, manifiesta que es Competencia exclusiva del nivel central del Estado, la construcción y conservación de carreteras de la Red Vial Fundamental (RVF).

La carretera San Javier – Guayaramerín está catalogada como parte de la Red Vial Fundamental RVF y recientemente por Ley ingresó a la Red Vial Fundamental el Tramo Guayaramerín – Cachuela Esperanza- Nueva esperanza – Fortaleza (LEY N° 1691 DEL 07 DE NOVIEMBRE DE 2025), siendo concordantes con el Art. 193 de la Ley N° 165 Ley General del Transporte.

El Artículo 311 de la CPE, justifica la intervención estatal para industrializar recursos naturales y promover desarrollo productivo, prioriza infraestructura vial para la integración bioceánica y el desarrollo económico, enmarcando el proyecto como estratégico. La Ley N° 466 de Empresas Públicas y APPs, faculta al Estado a suscribir Alianzas Público-Privadas (APPs), para superar limitaciones presupuestarias (Art. 8). Garantizando que el control de proyectos estratégicos





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS

recaiga en el Estado (Art. 5.I). Además esta norma garantizará transparencia en licitaciones y contratos, evitando monopolios privados.

La Ley N° 165, Ley General del Transporte, define que la Red Vial Fundamental RVF incluye carreteras que conectan con rutas internacionales (Art. 193.b), validando la competencia central en este proyecto.

**OBJETO**

El proyecto propone declarar de "necesidad y utilidad pública" la construcción de la carretera San Javier – Guayaramerín - Cachuela Esperanza en el Departamento del Beni, que hace parte completa de la Red Vial Fundamental junto a la vía Nueva Esperanza – Fortaleza en el Departamento de Pando, incluyendo la construcción de los puentes de Puerto Siles sobre el río Mamoré, Rosario del Yata sobre el río Yata y Cachuela Esperanza sobre el río Beni; carreteras y puentes prioritarios para la integración nacional e internacional, conectando los departamentos de Beni y Pando con los demás departamentos nacionales y con la República Federativa del Brasil (Rondonia y el Acre) y la República del Perú, potenciando el Corredor Bioceánico Amazónico Norte y Central, reactivando las economías locales, regionales, nacionales e internacionales.

**JUSTIFICACIÓN**

La carretera San Javier-Guayaramerín-Cachuela Esperanza-Nueva Esperanza-Fortaleza es una obra estratégica para conectar zonas aisladas del Beni y Pando, facilitando el acceso a servicios básicos, comercio y atención en emergencias. Este Proyecto de Ley aclara aspectos legales (Competencias, financiamiento o prioridad de ejecución) no puede someterse a retrasos burocráticos. El legislativo, como representante directo de la ciudadanía, debe actuar con celeridad ante demandas urgentes de desarrollo territorial.

Esta obra importante para la integración regional al ser parte del Corredor Bioceánico Amazónico Norte de Integración que une el Océano Atlántico con el Pacífico y las zonas más productivas del Brasil con el Departamento del Beni convierten esta carretera en un eje principal vial de conexión de nuestro país con el Brasil, (Rondonia y el Acre) como con el Perú, Argentina y Chile.

Los Departamentos del Beni y Pando aportan al PIB agropecuario nacional, pero su potencial se ve frenado por la precariedad vial. El 70% de sus caminos son de tierra, imposibilitando el tránsito en épocas de lluvia. Esto encarece los fletes, desincentiva inversiones y profundiza la migración rural hacia las ciudades.

Este Proyecto de Ley es indispensable para acceder a recursos extraordinarios y realización de gestiones necesarias para concretar esta construcción vial de importancia nacional.

Las facultades para búsqueda de financiamientos que se puedan dar de manera mixta, responden a la insuficiencia de fondos estatales. Las Asociaciones Público – Privadas APPs, reguladas por Ley N° 466 del 26 de diciembre de 2013, permitirían compartir riesgos técnicos y financieros con el sector privado, mientras que los créditos internacionales ofrecerían alternativas con tasas preferenciales.







ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS

Esta carretera también impulsará el turismo en la Ruta de la Siringa (Circuito histórico del Caucho) y reducirá el tiempo de viaje, mejorando el acceso a las poblaciones sobre el tramo, facilitando el comercio interno e internacional, mejorando el acceso a salud y educación en la región.

La carretera correspondiente a este Proyecto de Ley está localizada al norte de la Capital Trinidad del Departamento del Beni, (Tramo Guayaramerín – Trinidad o Trinidad Guayaramerín) y se encuentra en la Red Vial Fundamental RVF, mismo que está bajo la tuición de la Administradora Boliviana de Carreteras ABC en su ruta 9, la misma se encuentra pavimentada en su tramo Trinidad – San Javier que requiere mantenimiento y el tramo San Javier – Guayaramerín es actualmente de ripio. El tramo Guayaramerín – Cachuela Esperanza en el lado del Departamento del Beni es de ripio y el tramo Cachuela esperanza – nueva esperanza – Fortaleza es de ripio, siendo que este último tramo permite la conexión con la BR-364 que atraviesa varios Estados del Brasil pasando por Rondonia y el Acre posibilitando la conexión internacional por el norte de Bolivia con la República del Perú a los principales mega puertos modernos construidos recientemente en la costa peruana posibilitando facilidades portuarias y marítimas para la carga Boliviana convirtiéndonos en un eje estratégico y en un nodo logístico por nuestra privilegiada posición geográfica de Bolivia y la necesidad de conexión entre estados sudamericanos para acceder a ambos océanos en el cono sur.

La ruta Nacional F9 de la Red Vial conecta la Capital del Departamento del Beni Trinidad con Guayaramerín y tiene una distancia de 600 Kilómetros, vinculando de igual manera con la Ruta Nacional F8 Guayaramerín con Riberalta con una distancia de 90 Kilómetros y con la Ruta Nacional F3 Trinidad Riberalta con una distancia de 890 kilómetros entre ambas ciudades. También el tramo "Guayaramerín – Cachuela Esperanza – Nueva Esperanza – Fortaleza" al integrarse a la ruta F-9, ya existente en la Red Vial Fundamental y permitir su articulación con la ruta F-13, proyectada hacia el Departamento de Pando, viabiliza una conexión territorial efectiva entre la ciudad de Trinidad, y la ciudad de Cobija.

Según el último Censo de Población y Vivienda (INE - 2024) la densidad poblacional de las ciudades de Trinidad, Guayaramerín y Riberalta los convierte en los centros con mayor población respectivamente del Departamento del Beni, Trinidad con 119.000 habitantes, Guayaramerín con 44.000 habitantes y Riberalta con 96.000 habitantes haciendo un 55% de la población total del Departamento que es de 477.441 habitantes, cumpliendo con los estándares de población y necesidad pública.

Al ser los municipios más poblados del Departamento del Beni la construcción de esta vía de unificación con las rutas nacionales e internacionales abrirá espacios de comunicación y desarrollo económico, sin afectar otras áreas prioritarias, con beneficios altamente necesarios para el país y la región al concretar una parte importante del Corredor Bioceánico Amazónico Norte de Integración, que conectará directamente al Puente Internacional Bolivia – Brasil (Guayaramerín / Guajará-Mirim) que prontamente se construirá financiado completamente por la República Federativa del Brasil como parte de sus compromiso y deuda histórica con Bolivia.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS

La carretera Guayaramerín – Trinidad o Trinidad Guayaramerín está bajo la tuición de la Administradora Boliviana de Carreteras ABC bajo los siguientes tramos:

**TRINIDAD - FORTALEZA**

INICIO	FIN
TRINIDAD-BENI (ASFALTADA)	<b>SAN JAVIER</b> (ASFALTADA)
<b>SAN JAVIER</b> (RIPIO)	SAN PEDRO (RIPIO)
SAN PEDRO (RIPIO)	PTE. IPURUPURU (RIPIO)
PTE. UPURUPURU (RIPIO)	HACIENDA EL CIELO (RIPIO)
HACIENDA EL CIELO (RIPIO)	HACIENDA CARNAVALES (RIPIO)
HACIENDA CARNAVALES (RIPIO)	ONOLULU (RIPIO)
ONOLULU (RIPIO)	LA ENRAMADA (RIPIO)
LA ENRAMADA (RIPIO)	SAN RAMÓN (RIPIO)
SAN RAMÓN (RIPIO)	PTE. MACHUPO II (RIPIO)
PTE. MACHUPO II (RIPIO)	LA MORONA (CR. Puerto Ustárez) (RIPIO)
LA MORONA (CR. Puerto Ustárez) (RIPIO)	PUERTO SILES (RIPIO)
PUERTO SILES (RIPIO)	COM. LAS ABRAS (RIPIO)
COM. LAS ABRAS (RIPIO)	PRINCIPIO DE MONTE (RIPIO)
PRINCIPIO DE MONTE (RIPIO)	GUAYARAMERÍN (RIPIO)
GUAYARAMERÍN (RIPIO)	CACHUELA ESPERANZA (RIPIO)
CACHUELA ESPERANZA (RIPIO)	NUEVA ESPERANZA-PANDO (RIPIO)
NUEVA ESPERANZA-PANDO (RIPIO)	<b>FORTALEZA-PANDO</b> (RIPIO)

\*Tramos que se encuentran dentro de la Red Vial fundamental (Comprende también los tramos San Javier – Guayaramerín-Cachuela Esperanza-Nueva Esperanza-Fortaleza actualmente de Ripio)

El proyecto propone la construcción de la vía en el Departamento del Beni que hace parte de la red vial fundamental, incluyendo tres puentes, declarándolo prioritario para la integración nacional e internacional conectando los departamentos de Beni y Pando con el resto del país y con la República Federativa del Brasil (Rondonia y el Acre), potenciando el Corredor Bioceánico Amazónico Norte y Central, reactivando las economías locales basadas en ganadería, frutos amazónicos y turismo.

Tiene una viabilidad técnica-jurídica alta, al cumplir con los criterios de la Ley N° 165 (Art. 193):

- 1.- Conecta capitales departamentales mediante empalmes con rutas de la Red Vial Fundamental RVF existentes (F-8 y F-9).
- 2.- Es parte de una ruta internacional estratégica (Que conecta con la República Federativa del Brasil).
- 3.- Interconecta dos carreteras de la Red Vial fundamental RVF.

Requiere una atención prioritaria, desde el aspecto social, al existir múltiples comunidades indígenas en la zona de influencia, incluyendo pueblos en alta vulnerabilidad (Pacahuaras, Chacobos, Cavineños, Tacanas, y poblaciones Ese Ejja, Yaminahua y Cayubabas).

Vinculará directamente con el futuro Puente Internacional Bolivia-Brasil (Guayaramerín / Guajará-Mirim), que será construido y financiado íntegramente por





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS

el Brasil. Proyecto estratégico que prioriza infraestructura vial para la integración bioceánica y el desarrollo económico de Bolivia y los Departamentos del Beni y Pando.

El Artículo 298.II.9 de la Constitución Política del Estado CPE, manifiesta que es competencia exclusiva del nivel central del Estado, la construcción y conservación de las carreteras de la Red Vial Fundamental (RVF).

La Ley N° 466 de Empresas Públicas y APPs, faculta al Estado a suscribir Alianzas Público-Privadas (APPs), para superar limitaciones presupuestarias (Art. 8). Garantizando que el control de proyectos estratégicos recaiga en el Estado (Art. 5.I). Además, esta norma garantiza transparencia en licitaciones y contratos, evitando monopolios privados.

En el Contexto Vial existe urgencia por el estado actual de la vía que es de ripio, intransitable en épocas de lluvia, con drenaje insuficiente. Existiendo un impacto económico con pérdidas agropecuarias por aislamiento (30% de la tierra en el Departamento del Beni es agroindustrial).

Esta infraestructura es clave para el Corredor Bioceánico Amazónico Norte y Central (Atlántico-Pacífico), que beneficiará directamente a todos los habitantes del Departamento del Beni y de Pando.

Favoreciendo las Actividades económicas como la Ganadería bovina: 61,203 Ha en el Departamento del Beni con potencial de industrialización, los frutos amazónicos como la Castaña, el Asaí y Copoazu en Pando (mercados globales en crecimiento), fortaleciendo el turismo histórico-ecológico de Cachuela Esperanza como polo patrimonial (auge gomero emporio de Nicolás Suárez Callaú del siglo XIX). Con Beneficios tangibles como la Reducción de pobreza brindando acceso a mercados para 72 comunidades campesinas, Diversificación económica, facilitando la industrialización de Cacao nativo y productos forestales no maderables e integración social, mejorando el acceso a salud y educación en zonas aisladas.

## JUSTIFICACIÓN LEGAL

### CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO

Artículo 298.

I. Son competencias privativas del nivel central del Estado:

1. Sistema financiero.
2. Política monetaria, Banco Central, sistema monetario, y la política cambiaria.
3. Sistema de pesas y medidas, así como la determinación de la hora oficial.
4. Régimen aduanero.
5. Comercio Exterior.
6. Seguridad del Estado, Defensa, Fuerzas Armadas y Policía boliviana.
7. Armas de fuego y explosivos.
8. Política exterior.
9. Nacionalidad, ciudadanía, extranjería, derecho de asilo y refugio.
10. Control de fronteras en relación a la seguridad del Estado.
11. Regulación y políticas migratorias.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS

12. Creación, control y administración de las empresas públicas estratégicas del nivel central del Estado.
13. Administración del patrimonio del Estado Plurinacional y de las entidades públicas del nivel central del Estado.
14. Control del espacio y tránsito aéreo, en todo el territorio nacional. Construcción, mantenimiento y administración de aeropuertos internacionales y de tráfico interdepartamental.
15. Registro Civil.
16. Censos oficiales.
17. Política general sobre tierras y territorio, y su titulación.
18. Hidrocarburos.
19. Creación de impuestos nacionales, tasas y contribuciones especiales de dominio tributario del nivel central del Estado.
20. Política general de Biodiversidad y Medio Ambiente.
21. Codificación sustantiva y adjetiva en materia civil, familiar, penal, tributaria, laboral, comercial, minería y electoral.
22. Política económica y planificación nacional.

II. Son competencias exclusivas del nivel central del Estado:

1. Régimen electoral nacional para la elección de autoridades nacionales y subnacionales, y consultas nacionales.
2. Régimen general de las comunicaciones y las telecomunicaciones.
3. Servicio postal.
4. Recursos naturales estratégicos, que comprenden minerales, espectro electromagnético, recursos genéticos y biogenéticos y las fuentes de agua.
5. Régimen general de recursos hídricos y sus servicios.
6. Régimen general de biodiversidad y medio ambiente.
7. Política Forestal y régimen general de suelos, recursos forestales y bosques.
8. Política de generación, producción, control, transmisión y distribución de energía en el sistema interconectado.
9. Planificación, diseño, construcción, conservación y administración de carreteras de la Red Fundamental.
10. Construcción, mantenimiento y administración de líneas férreas y ferrocarriles de la Red Fundamental.
11. Obras públicas de infraestructura de interés del nivel central del Estado.
12. Elaboración y aprobación de planos y mapas cartográficos oficiales; geodesia.
13. Elaboración y aprobación de estadísticas oficiales.
14. Otorgación de personalidad jurídica a organizaciones sociales que desarrollen Actividades en más de un Departamento.
15. Otorgación y registro de personalidad jurídica a Organizaciones No Gubernamentales, Fundaciones y entidades civiles sin fines de lucro que desarrollen actividades en más de un Departamento.
16. Régimen de Seguridad Social.
17. Políticas del sistema de educación y salud.
18. Sistema de Derechos Reales en obligatoria coordinación con el registro técnico municipal.







ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS

19. Áreas protegidas bajo responsabilidad del nivel central del Estado.
20. Reservas fiscales respecto a recursos naturales.
21. Sanidad e inocuidad agropecuaria.
22. Control de la administración agraria y catastro rural.
23. Política fiscal.
24. Administración de Justicia.
25. Promoción de la cultura y conservación del patrimonio cultural, histórico, artístico, monumental, arquitectónico, arqueológico, paleontológico, científico, tangible e intangible de interés del nivel central del Estado.
26. Expropiación de inmuebles por razones de utilidad y necesidad pública, conforme al procedimiento establecido por Ley.
27. Centros de información y documentación, archivos, bibliotecas, museos, hemerotecas y otros de interés del nivel central del Estado.
28. Empresas públicas del nivel central del Estado.
29. Asentamientos humanos rurales.
30. Políticas de servicios básicos.
31. Políticas y régimen laborales.
32. Transporte, terrestre, aéreo, fluvial y otros cuando alcance a más de un departamento.
33. Políticas de planificación territorial y ordenamiento territorial.
34. Deuda pública interna y externa.
35. Políticas generales de desarrollo productivo.
36. Políticas generales de vivienda.
37. Políticas generales de turismo.
38. Régimen de la tierra. La ley determinará las facultades a ser transferidas o delegadas a las autonomías.

Artículo 311.

I. Todas las formas de organización económica establecidas en esta Constitución gozarán de igualdad jurídica ante la ley.

II. La economía plural comprende los siguientes aspectos:

1. El Estado ejercerá la dirección integral del desarrollo económico y sus procesos de planificación.
2. Los recursos naturales son de propiedad del pueblo boliviano y serán administrados por el Estado. Se respetará y garantizará la propiedad individual y colectiva sobre la tierra. La agricultura, la ganadería, así como las actividades de caza y pesca que no involucren especies animales protegidas, son actividades que se rigen por lo establecido en la cuarta parte de esta Constitución referida a la estructura y organización económica del Estado.
3. La industrialización de los recursos naturales para superar la dependencia de la exportación de materias primas y lograr una economía de base productiva, en el marco del desarrollo sostenible, en armonía con la naturaleza.
4. El Estado podrá intervenir en toda la cadena productiva de los sectores estratégicos, buscando garantizar su abastecimiento para preservar la calidad de vida de todas las bolivianas y todos los bolivianos.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS

5. El respeto a la iniciativa empresarial y la seguridad jurídica.
6. El Estado fomentará y promocionará el área comunitaria de la economía como alternativa solidaria en el área rural y urbana.

**LEY N° 1407 LEY DE 9 DE NOVIEMBRE DE 2021**

**PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL 2021-2025  
"RECONSTRUYENDO LA ECONOMÍA PARA VIVIR BIEN, HACIA LA  
INDUSTRIALIZACIÓN CON SUSTITUCIÓN DE IMPORTACIONES"**

**ARTÍCULO 1. (OBJETO).**

La presente Ley tiene por objeto aprobar el Plan de Desarrollo Económico y Social 2021-2025 "Reconstruyendo la Economía para Vivir Bien, hacia la Industrialización con Sustitución de Importaciones", establecer la obligatoriedad de su aplicación y los mecanismos de coordinación, seguimiento y evaluación.

**ARTÍCULO 3. (CONTENIDO DEL PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL).**

El contenido del Plan de Desarrollo Económico y Social 2021-2025 "Reconstruyendo la Economía para Vivir Bien, hacia la Industrialización con Sustitución de Importaciones", se desprende del Plan General de Desarrollo del Estado Plurinacional de Bolivia, conforme establece el Parágrafo I del Artículo 15 de la Ley N° 777 de 21 de enero de 2016 del Sistema de Planificación Integral del Estado - SPIE.

**LEY N° 466, DEL 26 DE DICIEMBRE DE 2013, LEY DE LA EMPRESA PÚBLICA,  
CON LA MODIFICACIÓN REALIZADA POR LA LEY N° 519, DE 14 DE ABRIL DE  
2014**

**ARTÍCULO 2. (ÁMBITO DE APLICACIÓN).** Las disposiciones de la presente Ley se aplican a las empresas públicas del nivel central del Estado, en el marco de las competencias privativa y exclusiva, establecidas en el numeral 12 del Parágrafo I y numeral 28 del Parágrafo II del Artículo 298 de la Constitución Política del Estado.

II. Asimismo, establece regulaciones particulares para Sociedades de Economía Mixta - S.A.M. en las que participe el nivel central del Estado.

III. La creación de nuevas empresas públicas del nivel central del Estado, se sujetará a lo dispuesto en la presente Ley.

**ARTÍCULO 5. (CARÁCTER ESTRATÉGICO Y SOCIAL DE LA EMPRESA PÚBLICA).**

I. La empresa pública tendrá carácter estratégico cuando desarrolle su actividad económica en los sectores de hidrocarburos, minería, energía, telecomunicaciones, transporte y otros de interés estratégico para el país, que sean identificados por el Consejo Superior Estratégico de las Empresas Públicas -COSEEP en el marco de la Constitución Política del Estado, tiene por finalidad producir excedentes económicos para potenciar el desarrollo económico productivo y financiar la atención de políticas sociales del país.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS

II. La empresa pública tendrá carácter social cuando contribuya al crecimiento económico y social del país creando empleos, prestando servicios, cubriendo demandas insatisfechas e interviniendo en el mercado para evitar distorsiones del mismo.

**ARTÍCULO 8. (ALIANZAS ESTRATÉGICAS).**

I. Las empresas públicas podrán suscribir contratos para establecer alianzas estratégicas de inversión conjunta con empresas públicas o privadas constituidas en el país y/o con empresas públicas o privadas extranjeras que cumplan con los requisitos de Ley para el ejercicio habitual de actos de comercio en el país, siempre y cuando su desarrollo empresarial así lo requiera, debiendo registrar el acto en el registro de comercio. Las alianzas estratégicas que involucren inversiones para el desarrollo de sectores estratégicos deberán garantizar que el control y dirección de la actividad sea asumida por la empresa pública boliviana, siempre y cuando ésta tenga participación mayoritaria en el contrato.

II. Constituye una modalidad de alianza estratégica la asociación accidental, ésta tiene carácter transitorio y es utilizada para el desarrollo o ejecución de una o más operaciones específicas a cumplirse mediante inversiones conjuntas. El directorio de la empresa pública autorizará la constitución de esta modalidad, siempre y cuando se determine que la misma contribuye al logro de los objetivos y metas de la empresa. Este tipo de asociación carece de personalidad jurídica y de denominación, deberá celebrarse mediante escritura pública e inscribirse en el registro de comercio.

**LEY DE 16 DE AGOSTO DE 2011 No. 165 LEY GENERAL DEL TRANSPORTE**

Artículo 193. (CARRETERAS DE LA RED VIAL FUNDAMENTAL). Queda bajo competencia del nivel central la Red Vial Fundamental que comprende carreteras que:

- a) Vinculen entre sí las capitales de los departamentos.
- b) Sean parte de la conexión con carreteras internacionales que vinculan al país con los países limítrofes.
- c) Conecten entre sí dos o más carreteras de la Red Vial Fundamental.

**LEY N° 1691 DEL 07 DE NOVIEMBRE DE 2025**

Artículo único.-

Se Declara de Prioridad Nacional la incorporación a la Red Vial Fundamental de Carreteras el tramo: Guayaramerín – Cachuela Esperanza – Nueva Esperanza - Fortaleza.

El Órgano Ejecutivo, en coordinación con las Entidades Territoriales Autónomas correspondientes, en el marco de sus competencias, deberá realizar las gestiones necesarias para promover el cumplimiento de la presente Ley.



**Raúl A. Párraga Meléndez**  
DIPUTADO NACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS  
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS

CÁMARA DE DIPUTADOS  
A LA COMISIÓN DE  
PLANIFICACIÓN, POLÍTICA  
ECONÓMICA Y FINANZAS  
SECRETARÍA GENERAL

**PROYECTO DE LEY N° ... 2025-2026**

**QUE DECLARA DE “NECESIDAD Y UTILIDAD PÚBLICA” LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA SAN JAVIER – GUAYARAMERÍN - CACHUELA ESPERANZA (BENI) - NUEVA ESPERANZA – FORTALEZA (PANDO)**

**ARTÍCULO ÚNICO:** I. Se declara de “necesidad y utilidad pública” la construcción de la carretera San Javier – Guayaramerín - Cachuela Esperanza (Beni) - Nueva Esperanza – Fortaleza (Pando).

II. Facultase al Órgano Ejecutivo, a través del Ministerio de Obras Publicas Servicios y Vivienda, Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, Ministerio de Relaciones Exteriores y Ministerio de Planificación del Desarrollo y Medio Ambiente a gestionar:

- a) Financiamiento mediante créditos, donaciones o cooperación de Organismo Internacionales.
- b) Alianzas Público - Privadas (APPs) para la Construcción, ejecución, operación y mantenimiento de las obras.

Es dado en la Sala de Sesiones de la Asamblea Legislativa Plurinacional a los ... días del mes de ..... del año ....



Raúl A. Párraga Meléndez  
DIPUTADO NACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS  
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL



• CÁMARA DE DIPUTADOS •  
2025-2026