

UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS  
FACULTAD DE DERECHO Y CS. POLÍTICAS  
CARRERA DE DERECHO



**MONOGRAFÍA**

PARA OPTAR EL TÍTULO ACADÉMICO DE LICENCIATURA EN DERECHO

**LA NECESIDAD DE READECUAR MANUAL DE FUNCIONES  
ACORDE AL CONTEXTO ACTUAL, DIRIGIDO A REGULARIZAR  
LAS ACTIVIDADES RELACIONADAS CON LA UNIDAD JURIDICA  
DE LA EMPRESA NACIONAL DE FERROCARRILES- RESIDUAL**

INSTITUCION : EMPRESA NACIONAL DE FERROCARRILES

POSTULANTE : MARIA EUGENIA YANA VENTURA

JUNIO 2011

La Paz – Bolivia

## DEDICATORIA:

*A mi Esposo Freddy Montecinos B. por su apoyo Incondicional.*

*A mis padres y hermanos, por las palabras de aliento y esperanza...*

## AGRADECIMIENTOS:

*A La Facultad de Derecho y Ciencia Política*

*A la Empresa Nacional de Ferrocarriles*

*A mi tutor de Trabajo Dirigido Dr. Javier*

*Tapia Gutiérrez*

# INDICE

PORTADA

DEDICATORIA

AGRADECIMIENTOS

INDICE

PROLOGO

INTRODUCCION

## **CAPITULO PRELIMINAR**

<b>1. PERFIL DE INVESTIGACION MONOGRAFICA</b>	pág. 1
<b>2. ENUNCIADO DEL TEMA</b>	pág. 1
<b>3. IDENTIFICACION DEL PROBLEMA</b>	pág. 1
<b>4. PROBLEMATIZACION</b>	pág. 2
<b>5. DELIMITACION DEL TEMA</b>	pág. 2
5.1. Delimitación Temática	pág. 2
5.2. Delimitación Temporal	pág. 2
5.3. Delimitación Espacial	pág. 2
<b>6. FUNDAMENTACION DEL TEMA</b>	pág. 3
<b>7. OBJETIVOS</b>	pág. 3
7.1. Objetivo General	pág. 3
7.2. Objetivo Especifico	pág. 3
<b>8. MARCO REFERENCIAL</b>	pág. 4
8.1. Marco Histórico	pág. 4
8.2. Marco Conceptual	pág. 5
8.3. Marco Teórico	pág. 6
8.4. Marco Teórico General	pág. 6
8.5. Marco Teórico Específico	pág. 6

<b>9. ESTRATEGIA METODOLOGICA</b>	pág. 7
9.1. Método General	pág. 7
9.2. Método Especifico	pág. 8
<b>10. TECNICAS A UTILIZARSE EN LA MONOGRAFIA</b>	pág. 8
<b>11. VIABILIDAD Y FACTIBILIDAD</b>	pág. 9
<b>12. CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES</b>	pág. 9
<b>13. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS Y FUENTES DE INFORMACION</b>	
<b>14. ESQUEMA PROVISIONAL DEL PROYECTO DE MONOGRAFIA</b>	
<b>TITULO PRIMERO</b>	
<b>15. MARCO INSTITUCIONAL</b>	pág. 12
<b>16. MARCO TEORICO</b>	pág. 13
<b>17. MARCO CONCEPTUAL</b>	pág. 14
<b>18. MARCO JURIDICO</b>	pág. 15
<b>TITULO SEGUNDO</b>	
<b>CAPITULO I</b>	
<b>19. LA NECESIDAD DE DEFINIR LA SITUACION JURIDICA DE LA EMPRESA NACIONAL DE FERROCARRILES</b>	pág. 17
<b>20. LA NECESIDAD DE READECUAR MANUAL DE FUNCIONES QUE SEA ACORDE AL CONTEXTO ACTUAL, DIRIGIDO A REGULARIZAR LAS ACTIVIDADES RELACIONADAS CON LA UNIDAD JURIDICA DE LA ENFE- RESIDUAL</b>	pág. 18
20.1. Importancia de la Empresa Nacional de Ferrocarriles Y sus alcances como Entidad Publica desde el Momento de su fundación	pág. 20

20.2. Importancia de la Empresa Nacional de Ferrocarriles	
Y su ámbito de Comp. Como Entidad Publica desde el	
Momento de su fundación	pág. 21
a) Decretos desde su Creación	pág. 27
b) Decretos después de la Capitalización	pág. 28
c) Análisis Legal sobre la Capitalización de ENFE	pág. 30
20.3. Importancia Actual de la Unidad Jurídica de la	
Empresa Nacional de Ferrocarriles	pág. 33
20.4. Estructura Vigente de la ENFE	pág. 33
<b>CAPITULO II</b>	
<b>21. EFICACIA DEL MANUAL DE FUNCIONES DENTRO DEL</b>	
<b>SISTEMA INTERNO DE LA EMPRESA NACIONAL DE</b>	
<b>FERROCARRILES</b>	pág. 34
<b>22. VERIFICACION DE LA EJECUCION DE PROCEDIMIENTOS</b>	pág. 35
a) Inventario de Registro de procedimientos	pág. 35
b) Asesoría en la Revisión de Documentos	pág. 37
<b>CAPITULO III</b>	
<b>23. ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL QUE DEBERIA TENER</b>	
<b>LA EMPRESA NACIONAL DE FERROCARRILES</b>	pág. 38
<b>24. SUGERENCIA DE MANUAL DE FUNCIONES</b>	pág. 39
<b>25. CONCLUSIONES</b>	pág. 56
<b>26. RECOMENDACIONES Y SUGERENCIAS</b>	pág. 56
<b>27. BIBLIOGRAFIA</b>	pág. 57

## PROLOGO

Quiero comenzar diciendo una de las frases celebres del presidente Mao Tse Tung. "La crítica debe hacerse a tiempo; no hay que dejarse llevar por la mala costumbre de criticar solo después de consumados los hechos." Y no existe frase que expresa mejor el trabajo realizado por la postulante.

Es sabido que la Capitalización de empresas es una práctica usual en la actualidad. Se sabe que en algún lugar, existe un inversor que desea que su dinero crezca, así como también que existen empresas como las que nos ocupa que están ansiosas de que estos recursos le lleguen para ser utilizados para cubrir las necesidades de capital de trabajo, inversiones, sustitución de pasivos, en suma lograr su fortalecimiento patrimonial para el desarrollo de su actividad, permitiéndolas de esta forma alcanzar ciertos niveles de crecimiento y principalmente hacerlas competitivas, y es lo que paso con la Empresa Nacional de Ferrocarriles, quedando como una empresa en liquidación, " Residual" que con el pasar del tiempo su actuación primordial dentro del sistema jurídico cambio radicalmente por lo que un Manual de Funciones readecuada a las actividades ciertas que ejerce dentro de la estructura publica es necesaria.

Por lo que creo que es conveniente su divulgación, como un aporte más de la Universidad y de la Carrera de Derecho y Ciencia Política.

La Paz, junio del 2011  
Dr. Edwin Quispe Sánchez

## INTRODUCCIÓN

La presente monografía de Trabajo Dirigido, es fruto de la labor desempeñada en la Empresa Nacional de Ferrocarriles, es un trabajo metódico, fundamentado en bases doctrinales, teóricas, jurídicas y conceptuales que llevaron a tocar un punto muy importante dentro de la institución, que es la necesidad de readecuar un manual de funciones que se adecue al contexto jurídico actual siendo que, es un instrumento necesario para el desarrollo de las actividades de la unidad de asesoría jurídica. Por lo que comenzaremos diciendo que el ferrocarril fue sin duda uno de los aportes tecnológicos más importantes del siglo XIX a la civilización y marcó el salto revolucionario del transporte y las comunicaciones, vigente hasta el alto desarrollo logrado por el automóvil en las primera décadas de este siglo y sobre todo hasta la construcción masiva de carreteras asfaltadas, que fueron sustituyendo aunque no eliminaron la importancia del tren. Bolivia tuvo que esperar varias décadas para contar con este adelanto cuya aplicación comercial se dio por primera vez en Inglaterra entre 1825 y 1825 (sus primeros antecedentes se remontan a la minería europea en 1550).

La Empresa Nacional de Ferrocarriles nace como una Empresa Pública; mediante decreto Supremo N° 06909, de 6 de octubre de 1964, que se constituye en Persona Jurídica de Derecho Público, con patrimonio propio y autonomía de gestión administrativa, financiera y legal. La Empresa Nacional de Ferrocarriles, es la entidad que representa el dominio del Estado sobre los bienes ferroviarios, depositaria y administradora de la infraestructura ferroviaria.

Fue capitalizada mediante Ley de Capitalización N° 1544, de 21 de marzo de 1994, convertida en Sociedad de Economía Mixta implementada, en cumplimiento del modelo económico del Sistema Capitalista; sin embargo, la entrega libre de



capitales, solo sirvieron para robar nuestros recursos económicos y naturales, dejando como aporte de su implementación la miseria, el desmantelamiento y robo del patrimonio de la Empresa Nacional de Ferrocarriles, incumpliendo de manera flagrante, lo establecido en los Artículos 3 y 4 de la citada Ley N° 1544, referente al incremento del capital mediante nuevos aportes provenientes de inversionistas privados o nacionales.

La Empresa Nacional de Ferrocarriles cuenta actualmente con un Estatuto Orgánico Institucional, implementado por Decreto Supremo N° 14148, de 29 de noviembre de 1976, modificado mediante Decreto Supremo N° 23631, de 2 de septiembre de 1993.

Siendo que la Institución cuenta con un Estatuto Orgánico, no cuenta con un Manual de Funciones, ya que después de la Capitalización la Empresa Nacional de Ferrocarriles en la actualidad ya no cumple con la función de Empresa Pública, Persona Jurídica de Derecho Público, con patrimonio propio y autonomía de gestión administrativa, financiera y legal; es decir, que la capitalización hizo que ENFE se dividiera en dos redes ferroviarias, la red occidental a cargo de la "Empresa Ferroviaria Andina S.A." que cubre el tramo hasta Uyuni y Villazón en la frontera con Argentina y hasta Antofagasta en Chile. Las tarifas son módicas y los pasajes se pueden adquirir de la empresa o en las estaciones de tren y la red oriental a cargo de la "Empresa Ferroviaria Oriental S.A." que cubre el tramo desde la ciudad de Santa Cruz hasta la localidad de Puerto Suárez (frontera con Brasil), es una empresa boliviana de transporte de carga y pasajeros. Administra una red de 1.244 Km de vía férrea, al Este hasta la frontera con Brasil, al Sur hasta la frontera con Argentina y al Norte hasta la ciudad de Montero. El área de influencia de la red ferroviaria cubre un 30% de la población boliviana, 43% del Producto Interno Bruto, 37% de la producción agroindustrial y un 40% de la actividad comercial

Empresas Bolivianas pero, bajo la administración de manos privadas, por lo que ENFE como Empresa Pública actualmente es depositaria del patrimonio

ferroviario, inoperativa, y siendo que desde 1968 la ENFE ya no cumple la misma función resulta indispensable la implementación de un Manual de Funciones acorde a la situación actual que le corresponde desempeñar a fin de concordar la normativa vigente.

Por los antecedentes descritos, es muy importante implementar un Manual de Funciones el marco de la actual Constitución Política del Estado, y si bien la ENFE se creó a raíz de una necesidad que en su momento tuvo gran apogeo, actualmente es RESIDUAL y el decreto Supremo N° 06909, de 6 de octubre ya no muestra la función principal de ENFE, que es el proceso de liquidación.

María Eugenia Yana Ventura

## **1. PERFIL DE INVESTIGACION MONOGRAFIA**

### **2. ENUNCIADO DEL TEMA**

“LA NECESIDAD DE READECUAR MANUAL DE FUNCIONES ACORDE AL CONTEXTO ACTUAL, DIRIGIDO A REGULARIZAR LAS ACTIVIDADES RELACIONADAS CON LA UNIDAD JURIDICA DE LA EMPRESA NACIONAL DE FERROCARRILES - RESIDUAL”

### **3. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA**

Siendo que la Empresa Nacional de ferrocarriles es una Entidad Pública, actualmente no cuenta con un Manual de Funciones que determine claramente la función que le toca desempeñar actualmente, puesto que con la capitalización ENFE, no cuenta ya con la Estructura con la que nació a la vida jurídica, al ser RESIDUAL. Habiendo formado parte de las Empresas de Economía Mixta, se desprendió de estas readaptando la personalidad jurídica con la que ha sido creada, por lo que actualmente debe adecuarse al rol que le corresponde desempeñar después del proceso de capitalización, manteniendo, empero, la Personalidad Jurídica con la que ha sido creada, en resguardo de los derechos adquiridos y las obligaciones contraídas con esta personalidad.

Por lo expresado, existe la necesidad de readaptar, Readecuar Manual de Funciones acorde al contexto actual, dirigido a regularizar las actividades relacionadas con la Unidad Jurídica de la Empresa Nacional de Ferrocarriles - Residual, ya que solo incidieron en su estructura organizacional y en su situación de dependencia respecto de los órganos que ejercen tuición.

#### **4. PROBLEMATIZACION**

¿En qué magnitud se podría readecuar un Manual de Funciones que sea acorde a las actividades realizadas por la Unidad Jurídica de la Empresa Nacional de Ferrocarriles?

¿Cuales serian los alcances de la competencia que desarrollaría la Unidad Jurídica de la Empresa Nacional de Ferrocarriles?

¿Qué modificaciones internas se habrían realizado a la fecha con relación a la Empresa Nacional de Ferrocarriles desde su creación?

¿Cuál es el Ámbito en el cual desempeña sus Funciones la Empresa Nacional de Ferrocarriles en el Marco de sus atribuciones desde el año 1964?

#### **5. DELIMITACION DEL TEMA**

##### **5.1. Delimitación Temática**

Este enfoque considerara la actual normativa vigente

##### **5.2. Delimitación Temporal**

El presente Trabajo tendrá una delimitación temporal desde la fecha de vigencia de la creación de la Empresa Nacional de ferrocarriles al presente.

##### **5.3. Delimitación Espacial**

País: Bolivia

Departamento: La Paz

##### **5.4. Delimitación Temática**

Esta monografía se delimita a definir la Readecuación de un Manual de Funciones, acorde al contexto actual que vive la Empresa Nacional de

Ferrocarriles ya que actualmente no cuenta con un manual de funciones que se encuentre dirigido a delimitar la situación principal que tiene la Empresa Nacional de Ferrocarriles.

## **6. FUNDAMENTACION DEL TEMA**

Con la readecuación del Manual de Funciones que se adecue al contexto actual, dirigido a regularizar las actividades relacionadas con la Unidad Jurídica de la Empresa Nacional de Ferrocarriles - Residual, buscamos establecer la necesidad de definir la situación jurídica de la Empresa Nacional de Ferrocarriles- Residual y así poder definir su ámbito de competencia ya que la ENFE es una Entidad claramente inoperativa desde la Capitalización. Al constatar que la última actualización que se hizo data del 21 de febrero de 1968, es decir hace 43 años atrás quedando de alguna manera fuera del contexto Jurídico Actual.

## **7. OBJETIVOS**

### **7.1. Objetivo General**

Establecer la necesidad de Readecuar Manual de Funciones acorde al contexto actual, dirigido a regularizar las actividades relacionadas con la Unidad Jurídica de la Empresa Nacional de Ferrocarriles - Residual

### **7.2 Objetivos Específicos**

- Analizar los alcances del Estatuto Orgánico de la ENFE, en relación a la necesidad de readecuar Manual de Funciones que se adecue al contexto actual, dirigido a regularizar las actividades relacionadas con la Unidad Jurídica de la Empresa Nacional de Ferrocarriles - Residual.
- Determinar en qué magnitud se puede llegar a establecer la necesidad de readecuar un Manual de Funciones que se adecue al contexto actual, dirigido a regularizar las actividades relacionadas con la Unidad Jurídica de la Empresa Nacional de Ferrocarriles - Residual.

- Explicar los motivos por los cuales la Empresa Nacional de Ferrocarriles tendría que contar con un manual de funciones acorde al contexto actual.

## **8. MARCO REFERENCIAL**

### **8.1. Marco Histórico**

A fines del siglo XIX llega a Bolivia el primer ferrocarril a la localidad de Uyuni, que pasó de una simple posta de arrieros a convertirse en la estación más importante en 1898. En ella convergerían otros ferrocarriles provenientes de Argentina.

Los materiales mineralógicos provenientes de los centros mineros de Oruro y Potosí, destinados a la exportación se acumulaban en la nueva ciudad para ser transportados por los ferrocarriles con destino a Antofagasta. Fue también el lugar donde se realizaba el mantenimiento de locomotoras a vapor en maestranzas con más de 3 mil obreros.

El movimiento de carga y pasajeros era intenso, por falta de espacio en los coches de pasajeros se acoplaba bodegas de carga para su transporte. Desde entonces el ferrocarril se constituyó el medio más importante de transporte y carga.

Varios fueron los intentos de expandir el servicio ferroviario para unir otros puntos del país. Uno de ellos fue impulsado por Simón Patiño que propuso al Congreso, construir un ferrocarril desde Cochabamba hasta el Chapare. La estación de partida fue fijada y concedida por la alcaldía de la Muyurina, a la vereda del río Rocha. La negativa del Congreso no se hizo esperar con el argumento de que Patiño ya era muy poderoso y concederle la autorización.

Aunque el ferrocarril Arica-La Paz no tenía mucha importancia económica para Bolivia, porque el movimiento de carga de insumos que producía la minería con la exportación de minerales, se lo hacía vía Antofagasta. Fue un intento exitoso de expansión de la red que se construyó con 300 mil libras esterlinas que el gobierno de Chile concedió a Bolivia por la ocupación del Litoral.

Otros intentos llegaron a concluirse como el de Puerto Suarez a Santa Cruz, construida con la ayuda de la Republica del Brasil, resultado de un tratado de compensación por la pérdida del Matogroso. Se tuvo también el ferrocarril de Machacamarca a Uncía, edificado por el Patiño Mines para uso exclusivo de la minería en la zona. El Ferrocarril de Potosí hacia Sucre, pero debido al Terreno escabroso solo podía trasladar de tres a cinco bodegas de carga y los pasajeros eran trasportados en autocarriles. También se logro la prolongación del ferrocarril de Antofagasta a Bolivia pasando por Rio Mulatos hacia Potosí.

## **8.2 Marco Conceptual**

**Estructura.-** Por un lado, por estructura se entiende a la distribución y orden de las partes más importantes que componen un todo. Pero por otro lado, con el mismo término podemos querer decir o hablar de aquel sistema de conceptos que se encuentran enlazados entre sí y cuya razón de ser será la de precisar la esencia del objeto de estudio, es decir, tanto la realidad como el lenguaje que se habla tendrán su propia y particular estructura

**Competencia.-** Viene del latín (Competentia) tiene dos grandes vertientes, por un lado hace referencia a la disputa o contienda. En el mismo sentido se refiere a la oposición o rivalidad entre dos o más personas jurídicas para llegar a un mismo fin.

Por otra parte, el termino competencia está vinculado, con la incumbencia al nombrar a la pericia, aptitud e idoneidad para hacer algo o intervenir en un asunto

determinado.

De esta forma la competencia es la atribución legítima a una autoridad para el conocimiento o resolución de un asunto.

**Organización.-** Las organizaciones son sistemas sociales diseñados para lograr metas y objetivos por medio de los recursos humanos o de la gestión del talento humano y de otro tipo. También se definen como un convenio sistemático entre personas para lograr algún propósito específico. Las Organizaciones son el objeto de estudio de la Ciencia de la Administración, y a su vez de algunas áreas de estudio de otras disciplinas.

**Manual.-** aquel libro que recoge lo esencial, básico y elemental de una determinada materia, como puede ser el caso de las matemáticas, la historia, la geografía, en términos estrictamente académicos o también, es muy común, la existencia de manuales técnicos que vienen generalmente acompañando a aquellos productos electrónicos que adquirimos y que requieren de su lectura y la observación de las recomendaciones que contienen antes de poner en funcionamiento los mencionados.

### **8.3. Marco Teórico**

#### **8.4. Marco Teórico General**

Positivismo jurídico

#### **8.5. Marco Teórico Específico**

**Norma Jurídica.-** La normativa Jurídica es una regla de conducta de carácter General y Obligatorio, coercible que regula a la totalidad de los miembros de una determinada sociedad, estas normas se caracterizan y diferencian de ineludiblemente cumplir, bajo la alternativa de imponer la coercibilidad y la Coacción, cualquier otra norma por su obligatoriedad, debido a que estos se



la coaccionan dando lugar a la imposición de una sanción al infractor o transgresor de la norma jurídica.

**Regla Técnica.-** Las reglas técnicas en sí mismas no pueden ser calificadas de morales o inmorales, son técnicamente neutras, empero aunque no forman parte constitutiva de la ética, sin duda guarda relación con esta. Un vínculo surge patente cuando las reglas técnicas se ponen al inicio del Derecho; por ejemplo: Los peritajes.

**"Diferencia y Relación entre las Normas Jurídicas y Reglas Técnicas.-** Las Reglas Técnicas, al igual que las normas jurídicas son esquemas de conducta humana pero, la diferencia se establece en el sentido que:

**a) La Norma Jurídica.-** Es un deber condicionado, cuya estructura hipotética demuestra la aplicación obligatoria al transgresor de lo dispuesto por el Orden Jurídico establecido.

**b) Regla Técnica.-** La regla técnica es una necesidad condicionada cuyo propósito es el de satisfacer.

## **9. ESTRATEGIA METODOLOGICA**

Los Métodos Científicos que se utilizaran en este trabajo de Investigación son:

### **9.1. Método General**

- **Método Deductivo;** este método será utilizado en nuestra investigación ya que partiendo de una información general y Conocimiento Empírico que se tiene del problema de investigación Monográfica se podrá llegar algunos Artículos específicos y concretos del problema.
- **Método Descriptivo;** que "consiste en describir esencialmente aspectos, factores, elementos y órganos de un objeto de observación" Porque previamente se observará el problema en cuanto a la Reglamentación desde el punto de vista de la investigación documental; para luego

sistematizar el mismo en un documento descriptivo.

- **Método de Análisis y Síntesis;** que consiste en la profundización, del estudio de un tema en específico; en este sentido es que la investigación requiere una profunda explicación y análisis del problema en todos sus aspectos que a la vez que posteriormente deberá sintetizar en el capítulo de conclusión.

## 9.2. Métodos Específicos

- **Método Lógico Jurídico;** mediante este método se podrá establecer si el trabajo de investigación sobre la Readecuación del Manual de Funciones que sea acorde al contexto actual, dirigido a regularizar las actividades relacionadas con la Unidad Jurídica de la Empresa Nacional de Ferrocarriles – Residual es viable o no
- **Método Teórico** revelaremos las causas y las relaciones del fenómeno tomando en cuenta las normas y disposiciones vigentes a cerca del la necesidad de readecuar Manual de Funciones que sea acorde al contexto actual, dirigido a regularizar las actividades relacionadas con la Unidad Jurídica de la Empresa Nacional de Ferrocarriles – Residual.

## 10. Técnicas a Utilizarse en la Monografía

- Las Técnicas a utilizarse para comprobar la hipótesis de la presente Monografía será la observación como técnica transversal en toda la investigación.
- La Entrevista como instrumento cualitativo, que nos permitirá obtener información cualitativa respecto a la situación jurídica de la Empresa Nacional de ferrocarriles – Residual.

## 11. VIABILIDAD Y FACTIBILIDAD

La viabilidad de la investigación monográfica radica en el hecho de que la Empresa Nacional de Ferrocarriles (ENFE). Aplique la necesidad de definir la situación Jurídica de la Empresa Nacional de Ferrocarriles. Teniendo conocimiento básico suficiente y acceso a la información del problema de investigación y casi como la Ejecución de las Técnicas de la investigación se encuentran garantizadas a fin de dar mayor veracidad a la investigación monográfica y la posterior monografía jurídica a la posterior. En virtud de lo señalado anteriormente se establece que la investigación monográfica pretendida cuenta con viabilidad y facultad suficiente para su desarrollo.

## 12. CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

<b>ACTIVIDADES</b>	<b>JUNIO A JULIO</b>	<b>JULIO A OCTUBRE</b>	<b>NOVIEMBRE DE 2010 A ENERO DE 2011</b>
<b>BUSQUEDA DEL PERFIL DE MONOGRAFIA</b>	DEL 1RO AL 1RO.		
<b>ELABORACION DEL PERFIL DE MONOGRAFIA</b>		DEL 1RO AL 1RO.	
<b>DESARROLLO DE LA MONOGRAFIA</b>			DEL 1RO AL 1RO.

### **13. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS Y FUENTES DE INFORMACIÓN**

"Empresa Nacional de Ferrocarriles"

Comisión Jurídica Dr. Freddy A y otros,

La Paz-Bolivia noviembre 2006, 2, 3, 4, 5 Y 6

LAROUSSE DICCIONARIO ENCICLOPÉDICO

"Francois Demay, Anne Tavard, 1999, 48, 552 y 441.

Maldonado Roberto. Diccionario de Investigación Científica. Kipus, Cochabamba Bolivia.202.

AGREDA, Maldonado Roberto.

Diccionario de Investigación Científica.

Kipus. Cochabamba Bolivia. 2002,

R. K. MERTON,

Teoría y estructuras sociales,

México 1964, pág. 370.

REPÚBLICA DE BOLIVIA

D.S. de Organización del Órgano

EJECUTIVO DEL Estado Plurinacional

Gaceta Oficial de Bolivia. La Paz- Bolivia.

Reglamento Interno de la Empresa Nacional de Ferrocarriles (ENFE)

17 de Febrero de 1993.

### **14. ESQUEMA PROVISIONAL DEL PROYECTO DE MONOGRAFIA**

- Portada
- Dedicatoria
- Agradecimientos

- Índice
- Prólogo
- Introducción

## TITULO PRIMERO

Marco institucional

Marco teórico

Marco histórico

Marco conceptual

Marco jurídico positivo vigente

## TITULO SEGUNDO

### CAPITULO I

La Necesidad de Readecuar Manual de Funciones que sea acorde al contexto actual, dirigido a regularizar las actividades relacionadas con la Unidad Jurídica de la Empresa Nacional de Ferrocarriles – Residual.

I 1. Importancia de la Empresa Nacional de Ferrocarriles y sus alcances como Entidad Pública desde el momento de su fundación.

I 2. Importancia de la Empresa Nacional de Ferrocarriles y su Ámbito de Competencia a través del tiempo.

a) Decretos desde su creación

b) Decretos antes y después de la capitalización

I 3. Importancia Actual de la Unidad Jurídica de la Empresa Nacional de Ferrocarriles.

I 4. Estructura Vigente de la Empresa Nacional de Ferrocarriles

### CAPITULO II

Eficacia del Manual de Funciones dentro del Sistema Interno de la Empresa Nacional de Ferrocarriles.

## II.1. Verificación de la Ejecución de los procedimientos

- a) Inventario de registros del procedimiento
- b) Asesoría en la revisión de Documentos
- c) Inventario de registros del procedimiento

## II.2. Efectos del Manual de Funciones dentro de la Empresa Nacional de ferrocarriles

### CAPITULO III

#### Propuesta de Estructura Organizacional de la Empresa Nacional de Ferrocarriles

##### III. 1. Sugerencia del esquema de nuevo directorio

Conclusiones

Recomendaciones y Sugerencias

Índice de Nombres

Apéndices o Anexos

Bibliografía.

### TITULO I

#### 15. MARCO INSTITUCIONAL

De conformidad al Convenio Interinstitucional entre la Universidad Mayor de San Andrés a través de la Carrera de Derecho y la Empresa Nacional de Ferrocarriles, y de acuerdo a la Resolución del Honorable Consejo Facultativo de la Carrera de Derecho No. 0613/2010 de fecha 16 de Abril de 2010 y su respectiva Homologación por ante el Honorable Consejo Facultativo con Resolución Facultativa No. 1335/2010 de fecha 27 de abril de 2010, se **aprobó** mi solicitud para acceder a realizar el **Trabajo Dirigido, como modalidad de Titulación** para obtener el grado académico de licenciatura en Derecho. Consiguientemente realizando actividades como colaboradora en la Unidad Jurídica de ENFE.

## 16. MARCO TEÓRICO

### Marco Teórico General

**Positivismo jurídico.-** Sólo puede hablarse de derecho positivo. Se rechaza, en consecuencia, toda idea de un derecho natural, ya que los principios generales del derecho no surgen de la naturaleza, sino que están implícitos en la ciencia.

El derecho se sustrae a todo enfoque axiológico o ético. Estos presupuestos convierten necesariamente al derecho en norma, entendida como un juicio lógico. En efecto, el juicio es un proceso mental por el cual se afirma la realidad de una cosa, o la realidad de una relación jurídica, y se expresa mediante una proposición. Esta a su vez se define como el enunciado susceptible de ser declarado verdadero o falso. A estos enunciados se les aplican las leyes de la lógica, con lo cual se introducen en el ámbito de la ciencia del derecho.

### Marco Teórico Específico

**Norma Jurídica.-** Es una regla u ordenación del comportamiento humano dictado por la autoridad competente del caso, con un criterio de valor y cuyo incumplimiento lleva a una sanción. Generalmente, impone deberes y confiere derechos. Se trata de una regla o precepto de carácter obligatorio, emanado de una autoridad normativa, la cual tiene por objeto regular las relaciones sociales o la conducta del hombre que vive en sociedad. (1)

**Regla Técnica.-** Las reglas técnicas en sí mismas no pueden ser calificadas de morales o inmorales, son técnicamente neutras, empero aunque no forman parte constitutiva de la ética, sin duda guarda relación con esta. Un vínculo surge patente cuando las reglas técnicas se ponen al inicio del Derecho; por ejemplo: Los peritajes. (2)

## **"Diferencia y Relación entre las Normas Jurídicas y Reglas Técnicas.-**

Las Reglas Técnicas, al igual que las normas jurídicas son esquemas de conducta humana pero, la diferencia se establece en el sentido que:

**a). La Norma Jurídica.-** Es un deber condicionado, cuya estructura hipotética demuestra la aplicación obligatoria al transgresor de lo dispuesto por el Orden Jurídico establecido. (3)

**b) Regla Técnica.-** La regla técnica es una necesidad condicionada cuyo propósito es el de satisfacer.

## **17. MARCO CONCEPTUAL**

**Estructura.-** Por un lado, por estructura se entiende a la distribución y orden de las partes más importantes que componen un todo.

Pero por otro lado, con el mismo término podemos querer decir o hablar de aquel sistema de conceptos que se encuentran enlazados entre sí y cuya razón de ser será la de precisar la esencia del objeto de estudio, es decir, tanto la realidad como el lenguaje que se habla tendrán su propia y particular estructura

**Competencia.-** Viene del latín (Competentia) tiene dos grandes vertientes, por un lado hace referencia a la disputa o contienda. En el mismo sentido se refiere a la oposición o rivalidad entre dos o más personas jurídicas para llegar a un mismo fin.

---

(1) Maldonado Roberto. Diccionario de Investigación Científica. Kipus, Cochabamba Bolivia.202.

(2) R. K. MERTON, Teoría y Estructuras Sociales, México 1964, pág. 370.

(3) DICCIONARIO JURIDICO ELEMENTAL. Guillermo Cabanellas, Buenos Aires 2002.



Por otra parte, el termino competencia está vinculado, con la incumbencia al nombrar a la pericia, aptitud e idoneidad para hacer algo o intervenir en un asunto determinado. De esta forma la competencia es la atribución legítima a una autoridad para el conocimiento o resolución de un asunto. (4)

**Organización.-** Las organizaciones son sistemas sociales diseñados para lograr metas y objetivos por medio de los recursos humanos o de la gestión del talento humano y de otro tipo. También se definen como un convenio sistemático entre personas para lograr algún propósito específico. Las Organizaciones son el objeto de estudio de la Ciencia de la Administración, y a su vez de algunas áreas de estudio de otras disciplinas.

**Manual.-** aquel libro que recoge lo esencial, básico y elemental de una determinada materia, como puede ser el caso de las matemáticas, la historia, la geografía, en términos estrictamente académicos o también, es muy común, la existencia de manuales técnicos que vienen generalmente acompañando a aquellos productos electrónicos que adquirimos y que requieren de su lectura y

Observación de las recomendaciones que contienen antes de poner en funcionamiento los mencionados.

## **18. MARCO JURIDICO POSITIVO VIGENTE Y APLICABLE**

- **CONSTITUCION POLITICA DEL ESTADO.** Capítulo Cuarto Servidoras Públicas y Servidores Públicos Artículo 232 y 235. La Administración Pública se rige por los principios de legitimidad, legalidad, imparcialidad, publicidad, compromiso e interés social, ética, transparencia, igualdad, competencia, eficiencia, calidad, calidez, honestidad, responsabilidad y resultados.

Son obligaciones de las servidoras y los servidores públicos:

1. Cumplir la Constitución y las leyes
  2. Cumplir con sus responsabilidades, de acuerdo con los principios de La función Pública.
  3. Prestar declaración jurada de bienes y rentas antes, durante y después del ejercicio del cargo.
  4. Rendir cuentas sobre las responsabilidades económicas, políticas, técnicas y administrativas en el ejercicio de la función pública.
  5. Respetar y proteger los bienes del Estado, y abstenerse de utilizarlos para fines electorales u otros ajenos a la función pública.
- DECRETO SUPREMO 06909 DE 1964. Creación de la Empresa Nacional de Ferrocarriles. Art. 4, 5, 6, La Empresa Nacional de Ferrocarriles será administrada por un gerente general, contara con un consejo Consultivo, de carácter ad- honorem y la representación legal de la Empresa será ejercida por el gerente general.
  
  - DECRETO SUPREMO 23631 DE 1993. En sus 34 Artículos con las adaptaciones e interpretaciones por ser necesario al desarrollo de la monografía.
  
  - REGLAMENTO INTERNO DE LA EMPRESA NACIONAL DE FERROCARRILES. En sus 218 Artículos, puesto que es la base de la propuesta del manual de funciones.
  
  - ESTATUTO DEL SINDICATO FERROVIARIO UNICO DE CENTRAL EMPRESA NACIONAL DE FERROCARRILES. En su capítulo II Fines Art. 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, y 13.

---

(4) DICCIONARIO JURIDICO ELEMENTAL. Guillermo Cabanellas, Buenos Aires 2002.

## **TITULO II**

### **CAPITULO I**

#### **19. LA NECESIDAD DE DEFINIR LA SITUACIÓN JURÍDICA DE LA EMPRESA NACIONAL DE FERROCARRILES- RESIDUAL**

Fue capitalizada mediante Ley de Capitalización N° 1544, de 21 de marzo de 1994, convertida en Sociedad de Economía Mixta implementada, en cumplimiento del modelo económico del Sistema Capitalista; sin embargo, la entrega libre de capitales, solo sirvieron para robar nuestros recursos económicos y naturales, dejando como aporte de su implementación la miseria, el desmantelamiento y robo del patrimonio de la Empresa Nacional de Ferrocarriles, incumpliendo de manera flagrante, lo establecido en los Artículos 3 y 4 de la citada Ley N° 1544, referente al incremento del capital mediante nuevos aportes provenientes de inversionistas privados o nacionales.

La Empresa Nacional de Ferrocarriles cuenta actualmente con un Estatuto Orgánico Institucional, implementado por Decreto Supremo N° 14148, de 29 de noviembre de 1976, modificado mediante Decreto Supremo N° 23631, de 2 de septiembre de 1993. Sin embargo dichas modificaciones son internas, lo cual significa que a la fecha no cambio el estatus con el cual nació a la vida Jurídica, por lo tanto, seguiría siendo Empresa Pública que se constituye en Persona Jurídica de Derecho Público, con patrimonio propio y autonomía de gestión administrativa, financiera y legal y entidad que representa el dominio del Estado sobre los bienes ferroviarios, depositaria y administradora de la infraestructura ferroviaria.

Por lo que resulta indispensable la determinación del Estatus actual de la ENFE dentro de la Ley de Organización del Poder Ejecutivo de Bolivia ya que con la implementación del Estado Plurinacional de Bolivia, a partir de la promulgación de

la Constitución Política del Estado vigente, en fecha 17 de febrero de 2009, suscitaron cambios que actualmente es vital a fin de concordar la normativa a dicha Ley Fundamental.

Por los antecedentes descritos, es muy importante definir el Estatus de la Empresa Nacional de Ferrocarriles en el marco de la actual Constitución Política del Estado, y si bien la ENFE se creó a raíz de una necesidad que en su momento tuvo gran apogeo, actualmente es RESIDUAL y el decreto Supremo N° 06909, de 6 de octubre ya no muestra la función principal de ENFE, que es el proceso de liquidación.

## **20. READECUACION DE UN MANUAL DE FUNCIONES ACORDE AL CONTEXTO ACTUAL, DIRIGIDO A REGULARIZAR LAS ACTIVIDADES RELACIONADAS CON LA UNIDAD JURIDICA DE LA EMPRESA NACIONAL DE FERROCARRILES – RESIDUAL.**

Siendo que la Empresa Nacional de ferrocarriles es una Entidad Pública, actualmente no cuenta con un Manual de Funciones que determine claramente la función que le toca desempeñar actualmente, puesto que con la capitalización ENFE, no cuenta ya con la Estructura con la que nació a la vida jurídica, al ser RESIDUAL. Habiendo formado parte de las Empresas de Economía Mixta, se desprendió de estas readaptando la personalidad jurídica con la que ha sido creada, por lo que actualmente debe adecuarse al rol que le corresponde desempeñar después del proceso de capitalización, manteniendo, empero, la Personalidad Jurídica con la que ha sido creada, en resguardo de los derechos adquiridos y las obligaciones contraídas con esta personalidad.

Por lo expresado, existe la necesidad de readaptar, Readecuar un Manual de Funciones acorde al contexto actual, dirigido a regularizar las actividades relacionadas con la Unidad Jurídica de la Empresa Nacional de Ferrocarriles –

Residual, ya que solo incidieron en su estructura organizacional y en su situación de dependencia respecto de los órganos que ejercen tuición.

Con la implementación de un manual de funciones que se adecue al contexto actual, dirigido a regularizar las actividades relacionadas con la unidad jurídica de la empresa nacional de ferrocarriles - residual, buscamos establecer la necesidad de definir la situación jurídica de la Empresa Nacional de Ferrocarriles- Residual y así poder definir su ámbito de competencia ya que la ENFE es una Entidad claramente inoperativa desde la Capitalización. Al constatar que la última actualización que se hizo data del 21 de febrero de 1968, es decir hace 43 años atrás quedando de alguna manera fuera del contexto Jurídico Actual.

El Manual de Funciones representa una guía práctica que se utiliza como herramienta de soporte para la organización y comunicación, que contiene información ordenada y sistemática, en la cual se establecen claramente los objetivos, normas, políticas y procedimientos de la empresa, para lograr una eficiente administración.

Siendo que la Empresa Nacional de Ferrocarriles no cuenta con un manual de funciones acorde al contexto actual es práctica para la toma de decisiones en la administración, ya que facilitan el aprendizaje y proporcionan la orientación precisa que requiere la acción humana en cada una de las unidades administrativas que conforman a la empresa, fundamentalmente a nivel de ejecución, pues son una fuente de información que trata de orientar y mejorar los esfuerzos de sus integrantes para lograr la adecuada realización de las actividades que se le han encomendado.

también la ENFE, no cumple mas el papel operacional, después de la capitalización es Residual, y debe depender de la información y las necesidades de cada empresa, para determinar con que tipos de manuales se debe contar por lo que, el manual que se adecua al contexto presente es uno dirigido a regularizar

las actividades relacionadas con la Unidad Jurídica de la ENFE, en lo posible sujetos a revisiones periódicas, para adaptarse y ajustarse a las necesidades cambiantes de toda empresa, reformarse constantemente conforme surjan nuevas ideas que ayuden a mejorar la eficiencia de la empresa. (5)

### **20.1. Importancia de la Empresa Nacional De Ferrocarriles y sus Alcances como Entidad Pública desde el momento de su Fundación**

A fines del siglo XIX llega a Bolivia el primer ferrocarril a la localidad de Uyuni, que pasó de una simple posta de arrieros a convertirse en la estación más importante en 1898. En ella convergerían otros ferrocarriles provenientes de Argentina.

Los materiales mineralógicos provenientes de los centros mineros de Oruro y Potosí, destinados a la exportación se acumulaban en la nueva ciudad para ser transportados por los ferrocarriles con destino a Antofagasta. Fue también el lugar donde se realizaba el mantenimiento de locomotoras a vapor en maestranzas con más de 3 mil obreros.

El movimiento de carga y pasajeros era intenso, por falta de espacio en los coches de pasajeros se acoplaba bodegas de carga para su transporte. Desde entonces el ferrocarril se constituyó el medio más importante de transporte y carga.

Varios fueron los intentos de expandir el servicio ferroviario para unir otros puntos del país. Uno de ellos fue impulsado por Simón Patiño que propuso al Congreso, construir un ferrocarril desde Cochabamba hasta el Chapare. La estación de partida fue fijada y concedida por la alcaldía de la Muyurina, a la vereda del río Rocha. La negativa del Congreso no se hizo esperar con el argumento de que Patiño ya era muy poderoso y concederle la autorización.

Aunque el ferrocarril Arica-La Paz no tenía mucha importancia económica para Bolivia, porque el movimiento de carga de insumos que producía la minería con la exportación de minerales, se lo hacía vía Antofagasta. Fue un intento exitoso de

expansión de la red que se construyó con 300 mil libras esterlinas que el gobierno de Chile concedió a Bolivia por la ocupación del Litoral.

Otros intentos llegaron a concluirse como el de Puerto Suarez a Santa Cruz, construida con la ayuda de la Republica del Brasil, resultado de un tratado de compensación por la pérdida del Matogroso. Se tuvo también el ferrocarril de Machacamarca a Uncía, edificado por el Patiño Mines para uso exclusivo de la minería en la zona.

El Ferrocarril de Potosí hacia Sucre, pero debido al Terreno escabroso solo podía trasladar de tres a cinco bodegas de carga y los pasajeros eran trasportados en autocarriles. También se logro la prolongación del ferrocarril de Antofagasta a Bolivia pasando por Rio Mulatos hacia Potosí.

## **20.2 Importancia de la Empresa Nacional de Ferrocarriles y su Ámbito de competencia como Entidad Pública desde el momento de su fundación**

El primer ferrocarril fue el de Caldera a Copiapó, en Chile, construido el año 1.852 El primer tramo, aún en terreno boliviano fue el F.C. Mejillones-Caracoles, inaugurado el 30 de Enero de 1873, que avanzó pocos kilómetros y al final fue destruido por el terremoto del 9 de Mayo de 1877.

En el museo de la Sociedad de Instrucción de Antofagasta, existe una plancha de bronce con la inscripción “La Boliviana”, nombre que tenía la primera locomotora del malogrado ferrocarril.

---

(5) FERNANADO CAMPERO PRUDENCIO. Bolivia en el siglo XX, La Paz 1999 pág. 61.

El 7 de Enero de 1873 comenzaron los trabajos para instalar la vía de Antofagasta hacia el interior de Bolivia a cargo de la Compañía de Salitres y Ferrocarriles de Antofagasta, llegando al Salar del Carmen el 1º. de Diciembre de 1873, inaugurándose este tramo el 30 de Diciembre de 1873 con una extensión de 153 Km.

La Guerra del Pacífico interrumpió los intentos de unir la costa con el interior del continente. Los trabajos continuaron al cesar la contienda bélica y el ferrocarril llegó a Pampa Central en 1881 y finalmente a Pampa Alta en 1883. En 1885 el Gobierno de Bolivia llamó a propuestas para la construcción de ferrocarriles y solo se presentó la Compañía Huanchaca de Bolivia, que luego retiró su propuesta porque Aniceto Arce compró la línea construida y su prolongación hasta Ascotán.

La Compañía Huanchaca de Bolivia propuso al Gobierno, construir con sus propios recursos el tramo Ascotán-Uyuni. En Noviembre de 1883, los personeros de la Huanchaca, iniciaron conversaciones con la empresa inglesa The Antofagasta and Bolivia Railway Company Limited para transferirles el negocio. El trazo por Uyuni fue aprobado por Resolución Suprema del 27 de Febrero de 1889 y las paralelas llegaron el 25 de Noviembre de 1889, poco después a Huanchaca.

En Noviembre de 1883, sus personeros, iniciaron conversaciones con la Empresa inglesa The Antofagasta and Bolivia Railway Company Limited a la que transfirieron el negocio de los ferrocarriles.

El trazo por Uyuni fue aprobado por Resolución Suprema de 27 de Febrero de 1889 y las paralelas llegaron el 25 de Noviembre de 1889, poco después a Huanchaco, centro minero que necesitaba de mejor transporte hacia la costa. En Noviembre de 1883, sus personeros, iniciaron conversaciones con la Empresa inglesa Te Antofagasta and Bolivia Railway Company Limited a la que transfirieron el negocio de los ferrocarriles.

La prolongación de la línea hasta Oruro presentó algunas dificultades de orden financiero, pero llegó a Oruro el 15 de Mayo de 1892.



Aniceto Arce había triunfado al cumplir la primera etapa de construcción de los ferrocarriles bolivianos. Su nombre estaba definitivamente incorporado a la historia de nuestro desarrollo económico e íntimamente ligado al origen y ejecución de nuestra primera red ferroviaria.

A continuación se detalla en orden cronológico la inauguración de las vías férreas en Bolivia, con la aclaración de algunos casos, que requieren confirmación.

**Uyuni-Frontera.-** Longitud 172 Km. Inauguración 25 de Noviembre de 1889. Comenzaron los trabajos de Antofagasta hasta el interior de Bolivia, a cargo de la Compañía de Salitres y Ferrocarril Antofagasta a Bolivia, luego se hizo cargo la Compañía Huanchaca de propiedad de don Aniceto Arce, que luego vendió a la empresa Inglesa: The Antofagasta a Bolivia and Bolivia Railway Co.

**Oruro-Uyuni-** (vía a Antofagasta) Longitud 486 Km..-Inauguración 15 de Mayo de 1892, Fue construida por la Empresa Antofagasta a Bolivia y Bolivia Railway Co.

**Viacha -Charaña (vía a Arica)-** Longitud 209. Km. Se inauguró el 13 de Mayo de 1913. Inicio sus obras el 5 de Septiembre de 1906. El financiamiento estuvo a cargo del gobierno chileno cumpliendo tratado de Paz y Amistad firmado el 20 de Octubre de 1904.

**Viacha-Oruro.-** Longitud 204 Km. Su inauguración fue el año 1909. El financiamiento estuvo a cargo de los Empréstitos Bonos de 1ra. Y 2da. Hipoteca Contrato Seller, Nacional Citibank-Bolivia Railway.

**La Paz- Viacha.-** Longitud 41,709 Km. Inicio sus obras el 16 de enero de 1911. El financiamiento y construcción estuvo a cargo de The Antofagasta and Bolivia Railway Co.

**Viacha-Guaqui.-** Longitud 65,8 Km. Inicio de obras 1º. Septiembre 1900.- Inauguración 1903. Financiamiento: Impuesto a los alcoholes y gomas del Departamento de La Paz. Construido por el Gobierno de Bolivia y transferido el 22 de Julio de 1910 a la Peruvian Corporation.

**Río Mulato (Triángulo)-** Potosí.- Distancia 172,94 Kms. Inauguración 1912. Financiamiento bonos 1ra. Y 2da. Hipoteca contrato Seller –National City Bank, Bolivia Railway Cgo.

**Uyuni - Atocha-** Villazón Su longitud es de 288,46 Km.. Su inauguración fue el 1913. El financiamiento, los bonos, 1ra. y 2da. la hipoteca y el contrato están a cargo de Seller-National City Bank-Bolivia Railway Co.

**Oruro-( San Pedro) Cochabamba.-** La longitud es de 204,847 Km. Su inauguración fue el año 1917. El financiamiento, los bonos, 1ra. y 2da. Hipoteca y el contrato estaban a cargo de Seller-National City Bank-Bolivia Railway Co.

**La Paz-Beni.-** La longitud ejecutada 68 Km. Inicio sus obras el 1918 y su paralización fue el 1952. El financiamiento estaba a cargo de los Empréstitos del Banco de la Nación Chandler, construido por la sección de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento. Al ser paralizada la construcción entre Chuspipata y Abra de Atalaya, fue desmantelado.

**Potosí-Sucre.-** Longitud m 175,26 Km. Inicio de sus obras en 1916. Se reiniciaron estas obras en Abril de 1927. Su inauguración fue en 1934. Su financiamiento estuvo a cargo de: Empréstitos Nocolaus y Banco Nacional de Bolivia.

**Cochabamba- Aiquile.-** Longitud 215,252 Km. Su inauguración fue el 1932. La línea Cochabamba-Arani fue construida por la Empresa de Luz y Fuerza de Cochabamba. A partir del 15 de Enero de 1932, los sectores Cochabamba-Cliza-Arani-Cliza –Sivingani se explotaron por administración fiscal.

**Machacamarca-Uncía.-**La longitud es de 96 Km. de Ramales a Catavi. Su inauguración fue en Junio de 1921.Su financiamiento estuvo a cargo de Patiño Mines E.C.I. Fue entregado a ENFE el año 1989.

**Santa Cruz-Corumba.-** La longitud es de 657 Km. El inicio de sus obras fue el año 1938.Su inauguración se llevo a cabo el año 1953.El financiamiento estuvo a cargo del Gobierno Brasileño durante la ejecución del tratado de Metrópolis.

**Santa Cruz-Yacuiba.-** La longitud es de 539 Km. Inicio su trabajo el 23 de Mayo de 1944. Su inauguración se llevo a cabo en Diciembre del año 1957, .su financiamiento estuvo a cargo de la Comisión Mixta Boliviana-Argentina.

**Santa Cruz-Yapacani.-** La longitud es de 208 Km. El inicio de sus obras fue en Diciembre de 1967. Su inauguración fue en Santa Cruz (Santa Rosa) el 17 de Mayo de 1976. Inauguración Santa Rosa Yapacani, 28 de Agosto de 1978.

Estas líneas fueron administradas por las empresas The Antofagasta a Bolivia Co., The Bolivia Railway Co., y la Dirección General de Ferrocarriles, hasta el año 1967 que con la fundación de la Empresa Nacional de Ferrocarriles, se fusionaron.

## NACIONALIZACION

Por problemas económicos entre el Gobierno y la empresa inglesa como consecuencia de la política impuesta por la Revolución Nacionalista de 1952, el Ferrocarril Antofagasta a Bolivia y Bolivia Railway Co., en notas cursadas el 12 y 28 de Enero de 1959, anunció la suspensión de sus servicios a partir del 1º. De Febrero 1959.

La Empresa Inglesa dejó de operar sus líneas que pasaron a la Dirección General de Ferrocarriles, que dispuso la continuación de las mismas mediante una administración mixta denominada Agentes Administradores.

Los demás tramos ferroviarios estatales, con administración propia y aislada, también formaron parte de la Empresa Nacional de Ferrocarriles creada mediante Decreto Supremo No. 06909 del 6 de Octubre de 1964, entrando en funciones el 1º de Noviembre de 1964.

La nacionalización de los ferrocarriles es un hecho histórico, asumido por hechos circunstanciales como parte de los postulados de la Revolución del año 1952 pero no dio los resultados esperados porque las líneas no rindieron en la medida que se pensó.

En estas condiciones fue imposible para ENFE obtener ganancias, representando al final una pesada carga para el TGN.

Como consecuencia de la política del gobierno de turno, al capitalizar las empresas dependientes del Estado, concluyó el ciclo de ENFE, aún cuando queda una parte como ENFE residual.

Las vías de la Red Occidental o Andina, en números redondos, tienen las siguientes características.

- Longitud total 2.257 Km.
- Longitud vía en tangente 1.550 Km.
- Longitud vía en curva 707 Km.

- Longitud vía en horizontal 219 Km.
- Longitud vía en gradiente 2.038 Km.
- Número de estaciones y paraderos 131
- Túneles ,25 con una extensión de 3.408 m.

Actualmente el servicio ferroviario está funcionando en determinados tramos, otros han sido cerrados por el mal estado de las vías o por qué no son rentables. La nacionalización de los ferrocarriles no dio los resultados esperados, se improvisaron métodos y no se respetó la carrera funcional que garantizaba la eficiencia en las labores.

La intromisión política y sindical fue un obstáculo para establecer un régimen disciplinario que permitiera el cumplimiento de metas y cronogramas que se fijaban dentro de los planes de trabajo.

Pero no todo fue negativo con la nacionalización y hay que destacar que se produjeron hechos de importancia como la compra de locomotoras eléctricas a diesel, la adquisición de coches metálicos y ferrobuses.

Se modernizó el trabajo en vía con la dotación de una alineadora bateadora automática TAMPER, que usa rayos infrarrojos para medir flechas y mediante el calculador Matissa encontrar los datos para corrección de curvas, además la máquina levanta la vía y la ranea, línea las tangentes y realinea las curvas sin necesidad de nivelación previa, las cuadrillas de vía fueron dotadas de vehículos motorizados para reemplazar las clásicas manillas de bomba a tracción humana, visores ópticos y miras bateadoras mecánicas para los sectores balastados y otras herramientas más para facilitar las labores de las cuadrillas.

Se modernizó la superestructura de la vía colocando balasto y rieles soldadas, para permitir el incremento de velocidades, entre San Pedro y Viacha y luego entre Oruro y Challapata.

En consecuencia su ámbito de competencia alcanzo estándares altos en un momento determinado de la historia, actualmente el papel que le toca desempeñar es el de salvaguardar los bienes del Estado, por lo que también el manual de

funciones debe adecuarse al rol actual que desempeña la Empresa Nacional de Ferrocarriles.

**a) Decretos desde su creación**

**DECRETO SUPREMO N° 06909 VICTOR PAZ ESTENSSORO**

- Artículo 1.- Créase la Empresa Nacional de Ferrocarriles como entidad autárquica de derecho público y personería jurídica propia, con facultad para la administración unificada de los ferrocarriles de la red occidental a cargo del Estado y de los servicios conexos con este sistema ferroviario.
- Artículo 2.- Las relaciones de la Empresa Nacional de Ferrocarriles con el Estado, se ejercerán por intermedio del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

**DECRETO SUPREMO N° 08267 RENE BARRIENTOS ORTUÑO**

- Artículo 1.- Aclárese la prescripción del artículo 12 del Decreto Supremo N° - 06909 de 6 de octubre de 1964, en sentido de que los saldos deudores de los ferrocarriles que integran la Empresa Nacional de Ferrocarriles, a que se refiere el citado precepto jurídico, son los que corresponden a la operación de los ferrocarriles del Estado y a los administrados por cuenta del Estado a cargo de la Dirección General de Ferrocarriles y del Servicio Nacional de Ferrocarriles.

**DECRETO SUPREMO N° 23631 GONZALO SANCHEZ DE LOZADA**

- Artículo Único.- Modifícase los siguientes artículos de los estatutos de ENFE en la forma que se expresa a continuación:  
9, 10, 11, 13, 14, 19, 20, 21,

## **b) Decretos después de la capitalización**

ENFE, sin ser operativa del Servicio Público y sin asignación presupuestaria alguna por parte del TGN, viene soportando la carga de todas las deudas contraídas antes, durante y después del proceso de capitalización.

### **DECRETO SUPREMO NO. 24138 DE 3 DE OCTUBRE DE 1995**

- Se determinó la transferencia al Tesoro General de la Nación de Bs. 7.000.000.- por parte de ENFE y autorizó a los ministros del área a transferir mediante resoluciones ministeriales, también al TGN, los activos líquidos y financieros que estén por encima de los requerimientos normales de funcionamiento de aquellas empresas que continúen en poder del Estado.
- Se estableció, al momento en que las empresas públicas a capitalizarse se constituyan en Sociedades de Economía Mixta, la transferencia al Tesoro General de la Nación de la totalidad de los activos líquidos y financieros, Saldos en caja, saldos en cuentas corrientes fiscales, depósitos en el exterior, letras del tesoro, notas de crédito fiscal, certificados de depósito, bonos y cualquier otro activo de tal naturaleza.

### **DECRETO SUPREMO NO. 24165 DE 23 DE NOVIEMBRE DE 1995**

- Autorizó la formación de la Empresa Ferroviaria Andina Sociedad de Economía Mixta (FCA SAM), aprobó su proyecto de contrato de constitución y sus estatutos y reconoció su Personalidad Jurídica.
- Asimismo, aprobó el aporte del Sector Público constituido por la Empresa Nacional de Ferrocarriles (ENFE) por el valor en libros de su patrimonio que asciende a 137.131.700.- equivalente al 99% del capital social de la Empresa Ferroviaria Andina Sociedad de Economía Mixta.

- Autorizó, también, la transferencia de las acciones estatales emitidas por la Empresa Ferroviaria Andina Sociedad de Economía Mixta a favor de los trabajadores de ENFE, al valor en libros, hasta el límite de sus beneficios sociales de acuerdo a los contratos de opción suscritos y se dispuso la transferencia, a título gratuito, de las acciones de propiedad

#### DECRETO SUPREMO NO. 24167 DE 23 DE NOVIEMBRE DE 1995

- Autorizó la formación de la Empresa Ferroviaria Oriental Sociedad de Economía Mixta (FCO SAM), aprobó su proyecto de contrato de constitución y sus estatutos y reconoció su Personalidad Jurídica.
- Asimismo, aprobó el aporte del Sector Público constituido por la Empresa Nacional de Ferrocarriles (ENFE) por el valor en libros de su patrimonio que asciende en bs.114.848.600.- equivalente al 99% del capital social de la Empresa Ferroviaria Oriental Sociedad de Economía Mixta.
- Se autorizó, también transferencia de las acciones estatales emitidas por la Empresa Ferroviaria Oriental Sociedad de Economía Mixta a favor de los trabajadores de ENFE, al valor en libros, hasta el límite de sus beneficios sociales de acuerdo a los contratos de opción suscritos y, se dispuso la transferencia, a título gratuito, de las acciones de propiedad de ENFE en favor del Ministerio sin Cartera Responsable de la Capitalización.
- Finalmente, se autorizó a la Empresa Ferroviaria Oriental Sociedad de Economía Mixta a prestar el Servicio Público de transporte ferroviario de pasajeros, equipaje y carga, hasta que el Superintendente de Transportes otorgue las concesiones y licencias correspondientes.

#### EL DECRETO SUPREMO NO. 24177 DE 8 DE DICIEMBRE DE 1995

- Definió el régimen de propiedad aplicable a los bienes bajo administración o de propiedad de ENFE para lo cual, se distinguió dos regímenes distintos sobre los bienes afectados al Servicio Público Ferroviario y los bienes desafectados del Servicio Público Ferroviario.

ENFE SE DESPRENDE DE LOS BIENES AFECTADOS AL SERVICIO PÚBLICO FERROVIARIO Y SE QUEDA CON LOS BIENES NO AFECTADOS AL SERVICIO PÚBLICO FERROVIARIO.

### **c) Análisis Legal Sobre La Capitalización de la Empresa Nacional de Ferrocarriles**

Se inicia, con la creación de las dos Sociedades de Economía Mixta previstas en el Art. 1 de la Ley 1544 F.C. Andino S.A.M. en la Red Andina y F.C. Oriental S.A.M. en la Red Oriental, la misma que se hizo efectiva en noviembre de 1995; al siguiente mes culminó el proceso de Licitación Pública con la adjudicación en favor de la empresa chilena Cruz Blanca, por los siguientes montos:

#### Anomalías en el proceso de licitación

Empresa Ferroviaria Andina SAM	\$us. 13.251.000.-
Empresa Ferroviaria Oriental SAM	\$us. 25.053.099.-
Total ambas Redes:	\$us. 39.1 0t1.099.-

- La Auditor Legal de Cayo Salinas establece: Revisado el Contrato de Suscripción de Acciones y sus anexos, se establece que, la Empresa Ferroviaria Andina S.A.M. ha sido capitalizada por la sociedad Empresa Ferroviaria Oriental S.A. en calidad de Titular, cuando correctamente quien deba aduar era la Empresa Ferroviaria Andina S.A. debido a que ésta es la



que tiene la calidad de socio participante en la Empresa Ferrocarril Andina S.A., tal cual SE desprende del Acta de la Junta General Ordinaria de la Sociedad Ferrocarril Andina S.A.

- So confirma esta aseveración de la lectura de las actas de Sesión de Directorio de las empresas Bolivian Rail Investors Company Inc. de fecha 7 de febrero de 1998 y Blue Ocean Overseas Inc. protocolizada en 8 de febrero de 1998, en las cuales se aclara que los miembros del denominado Titular son, en cada Consorcio Adjudicatario, los siguientes:  
Consorcio Ferrocarril Andina: Empresa Ferroviaria Andina S.A., Blue Ocean Overseas Inc. y Bolivian Rail Investors Company Inc.  
Consorcio Ferrocarril Oriental: Empresa Ferroviaria Oriental S.A., Blue Ocean Overseas Inc. y Bolivian Rail Investors Company Inc.

En consecuencia, figura en este Contrato en calidad titular, la Empresa Ferroviaria Oriental S.A. cuando lo correcto era que intervenga la Empresa Ferroviaria Andina S.A.

No obstante que LEVIN efectuó el avalúo total de bienes, sin embargo en estas cifras no comprenden el valor de la Infraestructura y superestructura de Vía Obras de Contención, Obras de Drenaje, Terrenos, Arborización, Edificios e Instalaciones.

Por otra parte, las cifras establecidas por LEVIN son significativamente inferiores a los valores reales de los activos de ENFE:, que comprendían por una parte los montos correspondientes a los bienes de capital transferidos al Estado por las empresas privadas F.C: Antofagasta a Bolivia y The Bolivia Railway Company a los que se agregaron posteriormente los del F.C: Guaqui-La Paz, junto con el valor de construcción, equipamiento e inversiones posteriores en los Ferrocarriles del Estado Arica- La Paz, Sección Boliviana, Villazon- Atocha Potosí-Suero- Tarabuco y Cochabamba-Santa Cruz en el Occidente y Curumba-Santa Cruz y Yacuiba-Santa Cruz (mas prolongación hasta Yapacani) en el Oriente.

Agregando las inversiones hechas en la rehabilitación de ENFE a partir de 1972 que sobrepasan los 200 millones de dólares, por tanto, la valorización de LEVIN resulta baja, por cuanto los valores de algunos bienes que toma Levin, son inferiores a los costos reales.

## DESCAPITALIZACION DE ENFE

El D.S. N° 241 GG, que autoriza la formación de la Sociedad F.C. Andino SAM; en su Art. 4° aprueba el aporte del sector público constituido por ENFE, por el valor en libros del patrimonio (avalúo de LEVIN) que asciende a Bs. 137.131.00.- de acuerdo con su Balance de Apertura. Por consiguiente el capital autorizado de la SAM debía ser Bs. 274.264,400.-, o sea, el doble de la suma anterior que correspondía al aporte del Estado. El aumento del capital social de la Sociedad hasta Bs. 274.264,400.- mediante la emisión de Acciones De la Serie "B", a efectos de la capitalización, fue autorizada por la Junta General de Accionistas celebrada el 9 de diciembre de 1995.

Posteriormente, la Junta Extraordinaria celebrada el 16 de febrero de 1996, entre otros puntos, aprobó la Reducción Voluntaria del capital pagado de la Sociedad hasta la suma de Bs. 00.132.400.- dividido en 6611.324 acciones totalmente pagadas de Bs. 100.- cada una. De esa manera el aporte del Estado, ya disminuido por el avalúo de LEVIN, para permitir que la inversión privada equivalente no sobrepase de esa reducida suma. Esta maniobra hizo posible que la adjudicación de la Red Andina a Cruz Blanca se otorgase por el monto de \$us. 13.251,000.-, siendo así

que la inversión del socio accionista en la capitalización no deba haber sido menor al aporte estatal de Bs. 137.131,700. y su equivalente en dólares

### **20.3 Importancia Actual de la Unidad Jurídica de la Empresa Nacional de Ferrocarriles.**

Para lograr los niveles de, eficiencia, eficacia, transparencia y calidad , es necesario que las Dependencias y Entidades cuenten con un marco administrativo que precise las disposiciones jurídicas que rigen su actuación, que defina el esquema de organización, que puntualice las funciones, responsabilidades y relaciones de coordinación de cada una de las áreas y puestos que las integran.

Con estos propósitos de claridad y orden, además de la posición actual que ocupa la Empresa nacional de Ferrocarriles como empresa pública, el Manual de Funciones debe ser dirigido a la Dirección Jurídica, que sin duda coadyuva a cumplir efectivamente las necesidades de la Institución, siendo Residual , el mayor problema que tiene la Empresa en su mayoría son asuntos legales, concernientes con el patrimonio del Estado, bienes que a lo largo de estos últimos años son pasibles constantemente de enajenación, actuaciones de mala fe y robo. Tomado en cuenta que la Empresa Nacional de Ferrocarriles ya no cuenta con 5.000 empleados puesto que ya no es operativa, y se reduce solamente a la liquidación.

### **20.4 Estructura Vigente de la Empresa Nacional de Ferrocarriles**

ARTÍCULO 9.- La Empresa Nacional de Ferrocarriles tiene hasta hoy la siguiente organización: (6)

1. Unidades de Dirección Superior
  - a) El Directorio
  - b) El Presidente Ejecutivo del Directorio
  - c) La Gerencia General
2. Unidad de Asesoramiento
  - a) La oficina de rehabilitación o inversiones
  - b) La asesoría técnica

- c) La oficina de planeamiento
  - d) La asesoría jurídica
  - e) La auditoría general y control interno
3. Unidad de Apoyo
- a) La ayudantía general
  - b) Las jefaturas de zona
4. Unidades Operativas
- a) La Gerencia de operaciones
  - b) La Gerencia Administrativa
  - c) La Gerencia Comercial
5. Unidades desconcentradas
- a) La Gerencia de la Red Oriental

## **CAPITULO II**

### **21. Eficacia del Manual de Funciones dentro del Sistema Interno de la Empresa Nacional de Ferrocarriles**

La Empresa en el momento de implementar el sistema de control interno, debe tomar en cuenta un manual de funciones, en el cual debe incluir todas las actividades y establecer responsabilidades de los funcionarios, para el cumplimiento de los objetivos organizacionales

En este caso la Empresa Nacional de Ferrocarriles, necesita aplicar dicho manual a la situación jurídica que tiene actualmente que es Residual, tomando en cuenta que desde 1968 su papel como Empresa Pública ha cambiado totalmente y que a raíz de este mismo hecho el manual de funciones debe adecuarse a las necesidades de la institución y de la estructura misma con la que cuenta actualmente y para el mejor desempeño de los funcionarios dependientes de la

Empresa Nacional de Ferrocarriles a fin de dar mayor veracidad a las actividades de cada uno de ellos.

**22. Verificación de la Ejecución de Procedimientos**

En el sentido de verificar los procesos y su seguimiento en su totalidad ya sean civiles, penales, laborales, administrativos y sociales un ejemplo de ello podría ser la realización de cuadros de referencia en los cuales la unidad jurídica compuesta por profesionales se den a la tarea de cumplir tres puntos importantes:

<b>IDENTIFICACIÓN DEL PROCESO</b>	<b>DIAGNOSTICO</b>	<b>POSIBLE SOLUCION</b>
---------------------------------------	--------------------	-----------------------------

**a) Inventario de Registros del Procedimiento**

Dentro de la Empresa Nacional de Ferrocarriles, a lo largo de los años, ha sufrido de un mal manejo de la administración de sus bienes y constantes cambios de autoridades tal es el caso, que a la fecha no cuenta con información suficiente de documentación que facilite el trabajo a los funcionarios de la Unidad Jurídica de la Empresa Nacional de Ferrocarriles por lo que se plantea un Inventario del Registro de Procedimientos pormenorizado de todos los procesos a nivel nacional.

<p>Director de la Unidad de Asuntos Jurídicos de la ENFE recibe solicitud para la elaboración de memoriales, recursos, audiencias y contratos en la que se describe el objeto detallado</p>	<p>Confirma con la Dirección General de Administración y de Finanzas si amerita el caso para realizar contratos</p>	<p>Recaba firmas de Director Jurídico Presidenta Ejecutiva Directora Administrativa</p>	<p>Entrega copia a interesados si amerita el caso.</p>	<p>Archiva procesos etc. así como <b>oficio de Autorización</b></p>
---	---	---	--	---

---

(6) ESTATUTO ORGANICO DE LA EMPRESA NACIONAL DE FERROCARRILES 17 de Febrero de 1993.

### **b) Asesoría en la Revisión de Documentos**

En la recepción de documentación concerniente con la Institución, debe estar presente el asesoramiento de la Dirección jurídica como unidad ya que en el caso de materia procesal los plazos pueden ser fatales y al margen de esta situación se presenta documentación que debe tener una respuesta pronta y oportuna para los intereses de la Institución.

<b>Nombre del procedimiento:</b>
<b>Código del procedimiento:</b>
<b>Fecha de Envío:</b>
<b>No. Registro:</b>
<b>Responsable:</b>
<b>Tiempo de documentos:</b>
<b>Ubicación de documentos:</b>

## CAPITULO III

### 23. Estructura Organizacional que debería tener la Empresa Nacional de Ferrocarriles

En base a la investigación realizada la Empresa Nacional de Ferrocarriles está compuesto por:





## **24. Sugerencia de Manual de funciones**

### **- MANUAL DE FUNCIONES – EMPRESA NACIONAL DE FERROCARRILES ENFE**

#### **INTRODUCCION**

Puede conceptuarse al Manual como un cuerpo sistemático que indica las funciones y actividades a ser cumplidas por los miembros de la Empresa Nacional de Ferrocarriles y la forma en que las mismas deberán ser realizadas ya sea, conjunta o separadamente.

Específicamente, el Manual de Funciones, es la versión detallada de la descripción de los objetivos, funciones, autoridad y responsabilidad de los distintos puestos de trabajo que componen la estructura de la Empresa Nacional de Ferrocarriles.

El propósito fundamental de este manual es el de instruir a los miembros que la componen sobre los distintos aspectos antes mencionados, procurando minimizar el desconocimiento de las obligaciones de cada uno, la duplicación o superposición de funciones, lentitud y complicación innecesarias en las tramitaciones, mala o deficiente atención a los distintos casos, desconocimiento de los procedimientos administrativos, entre otros. Todo ello debe hacerse poniendo especial énfasis en respetar el objetivo de la Institución, cual es lograr el cumplimiento de lo estipulado en la Constitución Política del Estado. Capítulo Cuarto Servidoras Públicas y Servidores Públicos Artículo 232 y 235. La Administración Pública se rige por los principios de legitimidad, legalidad, imparcialidad, publicidad, compromiso e interés social, ética, transparencia, igualdad, competencia, eficiencia, calidad, calidez, honestidad, responsabilidad y resultados.

Como también son obligaciones de las servidoras y los servidores públicos, cumplir la Constitución y las leyes y con sus responsabilidades, de acuerdo con los principios de la función Pública.

Es indudable que el cumplimiento voluntario total de esa obligación es una meta ideal y como tal no será realizada en la práctica, lo que no la debilita en absoluto como meta u objetivo a alcanzar, simplemente ello se traduce en la exigencia de estructurar un sistema de administración que conduzca a tal objetivo.

Cada una de sus funciones y actividades deben estar proyectadas y al mismo tiempo integradas y relacionadas de tal manera que todo el sistema lleve, sino a alcanzar, al menos a avanzar progresivamente hacia el resultado buscado, bajo tres sistemas principales:

Sistema Normativo: abarca las disposiciones legales y reglamentarias que rigen las actividades que se desarrollan en la Empresa Nacional de Ferrocarriles.

Sistema de Apoyo: incluye las funciones administrativas.

Sistema de Coordinación, Dirección y Supervisión: necesarias para obtener el funcionamiento óptimo de la Empresa Nacional de Ferrocarriles.

Implica ello que también el Manual deba ser objeto de revisiones secuenciales por cuanto debe ser flexible a los cambios que se produzcan en la Institución, compilando los que se presenten en relación con el factor humano o descentralización material que surja.

## **PRINCIPIOS DE ORGANIZACION**

No tienen la exactitud de las leyes de la ciencia pura, ni alcanza el rango o jerarquía de una ley; reúnen más bien el carácter de criterios de buena organización.

Los que más frecuentemente se vienen aplicando pueden resumirse en los siguientes puntos:

1. A cada jefe se le deben asignar responsabilidades precisas y claras.

2. La responsabilidad debe llevar siempre aparejada la autoridad correspondiente.
3. Debe ser delegada toda autoridad que pueda ser desempeñada en forma segura y adecuada por un jefe o empleado de menor jerarquía.
4. La responsabilidad del subordinado hacia su superior por la autoridad recibida, mediante la delegación, es absoluta y ningún superior puede eludir la responsabilidad por las actividades de su subordinado.
5. Todo cambio de responsabilidad de un puesto debe ser conocido por la Dirección General
6. Para asegurar el cumplimiento de las funciones delegadas, se consigna la obligación de suministrar informes acerca de una determinada situación.
7. Sólo las decisiones que no puedan ser adoptadas en un determinado nivel deben ser remitidas hacia uno superior.
8. No deben darse órdenes a los subalternos omitiendo la vía del jefe responsable.
9. Ningún jefe o empleado que desempeñe un solo puesto en la organización debe estar sujeto a recibir órdenes de más de una fuente.
10. Toda situación planteada respecto del personal dependiente de la Dirección General requerirá siempre la aprobación del jefe inmediato superior al mismo.

## **DIRECCION JURIDICA**

### **ORGANIZACION**

La demarcación de este puesto, está dada por la estructura organizacional de la Dirección, surgiendo de allí que sus integrantes son responsables directos ante la Dirección General.

## **MISION**

El objetivo de la Asesoría es servir de manera responsable en todos los aspectos legales que tiene la Empresa Nacional de Ferrocarriles desde los procesos a los informes internos que deben ser puntuales, específicos y no rutinarios.

Su función consultiva de carácter técnico-jurídico debe permitir reducir el riesgo de comprometer los bienes pertenecientes al Estado Boliviano y las decisiones que se tomen a nivel de Dirección General.

## **RESPONSABILIDADES ESPECÍFICAS**

### **UNIDAD JURIDICA**

Las funciones más relevantes que corresponden sean desarrolladas son:

- Asumir los derechos, responsabilidades y obligaciones que le corresponden por el cargo que ocupa.
- Procurar eficiencia y efectividad en el cargo del que es responsable.
- Participar en las reuniones de trabajo a las que sea convocado para el tratamiento de temas relativos a su área de trabajo u otros que puntualmente determinen sus superiores.
- Planificar, preparar, coordinar y supervisar la actividad desplegada en el área a su cargo.
- Integrar actividades, armónica y coherentemente, estableciendo una relación secuencial en las tareas.
- Coordinar las tareas que deban desarrollarse en forma conjunta con otras oficinas dependientes de la Dirección General.
- Supervisar la ejecución de los trabajos, prestando asistencia y asesoramiento a quienes tengan encomendada tal actividad, evaluando la exactitud de los resultados a los que se arriben.
- Colaborar con la Dirección Financiera en el estudio y análisis de las normas fiscales vigentes, sugiriendo posibles reformas que a su entender beneficien a la institución.

- Elaborar informes cuyas conclusiones provengan del análisis de normas, doctrina, jurisprudencia, hechos y criterios aplicados oportunamente.
- Expedir opinión, mediante Dictamen, sobre temas de su competencia acerca de las cuales se requiera su intervención, no pudiendo emitirla de oficio.
- Proyectar Memoriales y Resoluciones que contesten Recursos de Reconsideración originados a raíz de actuaciones de la Dirección.
- Vincularse con otras Direcciones a fin de recopilar documentación relacionada con temas que puedan someterse a su consideración.
- Aportar antecedentes y recomendaciones que coadyuven a la toma de decisiones respecto de la aplicación de normas legales.
- Llevar un registro de todas las sentencias definitivas, dictámenes e informes que se vinculen con actuaciones de índole procesal útiles a los fines de ser considerados como antecedentes evaluables.
- Diligenciar expedientes y demás tramitaciones ingresadas a la Dirección.
- Organizar y mantener actualizado el registro y archivo de expedientes, resoluciones, instrucciones, circulares, notas y toda otra documentación que eventualmente pueda ser consultada.
- Solicitar la provisión de elementos que sean necesarios para el cumplimiento de las tareas asignadas.
- Administrar los bienes, insumos y útiles de oficina controlando que el uso que se haga de ellos sea concordante con las reales necesidades de la Dirección a su cargo.
- Intervenir en el establecimiento de métodos de medición del desempeño del personal y periódicamente calificarlo.
- Administrar los recursos humanos que sean asignados bajo su responsabilidad, garantizando que desempeño y comportamiento se ajusten a las normas vigentes.

- Cuidar que la ejecución de las tareas se desarrolle en un marco disciplinario que se ajuste a las normas vigentes.
- Actuar en cuestiones disciplinarias de los dependientes de la Asesoría.
- Sugerir fundadamente, cuando corresponda, la aplicación de sanciones disciplinarias al personal a su cargo.
- Coordinar los planes de vacaciones de los agentes bajo su Dirección sugiriendo subrogaciones transitorias

### **AUTORIDAD**

La Asesoría está autorizada para tomar cualquier medida razonable necesaria para cumplir con las funciones delegadas en ella, en tanto no se aparten de las normas legales y reglamentarias vigentes, políticas, costumbres y antecedentes que fueran establecidos por la Dirección General, con las limitaciones específicas puestas a su Dirección.

### **DIRECCION FINANCIERA**

#### **ORGANIZACION**

La demarcación de este puesto, está dada por la estructura organizacional de la Dirección, surgiendo de allí que sus integrantes son responsables directos ante la Dirección General.

#### **MISION**

La Dirección Financiera es la dependencia responsable de planificar, coordinar, registrar y controlar la ejecución presupuestaria de Empresa Nacional de Ferrocarriles; también se encarga de dar cumplimiento a los compromisos de carácter institucional, programadas en las asignaciones presupuestarias.

## **RESPONSABILIDADES ESPECÍFICAS**

- Planificar, organizar, dirigir, administrar y evaluar las actividades de la Dirección Financiera relacionadas con el proceso de ejecución presupuestaria de la Dirección y la Empresa Nacional de Ferrocarriles.
- Planificar e implementar las acciones que en materia de administración financiera se desarrollan.
- Dirigir y coordinar las políticas y estrategias de administración financiera de la Empresa Nacional de Ferrocarriles, a través de la aplicación de las normas vigentes.
- Velar por la capacitación del personal que labora en la Dirección y del resto de trabajadores responsables de la administración financiera.
- Coordinar y asesorar en materia de ejecución presupuestaria de ingresos y gastos, con la Dirección Jurídica.
- Aprobar el Plan Anual de Trabajo, el Informe de Actividades y la Memoria Anual de Labores de la Dirección;
- Dar seguimiento y control a la ejecución del plan de trabajo a que se refiere el punto anterior, conjuntamente con Dirección General.
- Proponer los proyectos de manuales de organización, normas, procedimientos administrativos, técnicos, legales y operativos que sean necesarios para incrementar en forma sostenida la eficiencia de la Dirección.

- Velar por el cumplimiento de las transferencias de fondos que deba hacer la Empresa Nacional de Ferrocarriles a Entidades Descentralizadas, Autónomas y otros, en calidad de aportes.

## **UNIDAD PATRIMONIO**

### **RELACIONES DE ORGANIZACION**

La demarcación de este puesto, está dada por la estructura organizacional de la Dirección, surgiendo de allí que sus integrantes son responsables directos ante el Director Financiero.

### **MISION**

Sus actividades están orientadas a verificar, realizar el cumplimiento de los objetivos previstos por la Organización, que el desarrollo de los procesos de la información y procedimientos administrativos en la Dirección sean conforme a las reglas establecidas y respetando los principios éticos implícitos en la ejecución de las tareas; sugiriendo la adopción de las medidas correctivas que fueren necesarias.

### **RESPONSABILIDADES ESPECÍFICAS**

Independientemente de asumir las funciones que se asignen puntualmente y que son comunes a las que corresponden según su nivel en la Organización, le competen las que a continuación se enuncian:

- Informar a su Superior sobre la existencia de controles deficientes o de la falta de ellos así como del resultado de la evaluación de los mismos.
- Proponer a su Superior la ejecución de revisiones constantes de los predios y bienes que tiene la Empresa Nacional de Ferrocarriles.



- Elevar informes referidos a los resultados de la realización de verificaciones a predios y bienes con los que cuenta la Empresa Nacional de Ferrocarriles.
- Verificar el correcto funcionamiento de los controles implementados a los Inventarios de los bienes que son parte de la Empresa nacional de Ferrocarriles, y las medidas correctivas adoptadas y la puesta en conocimiento del Superior.

## **AUTORIDAD**

La Unidad de patrimonio está autorizada para tomar cualquier medida razonable necesaria para cumplir con las funciones delegadas en ella, en tanto no se aparten de las establecidas por las normas legales y reglamentarias vigentes, políticas, costumbres y antecedentes que fueran establecidos por la Dirección General

## **UNIDAD DE RECURSOS HUMANOS**

## **RELACIONES DE ORGANIZACIÓN**

La demarcación de este puesto, dada por la estructura organizacional de la Dirección.

## **MISION**

El objetivo prioritario del Departamento es lograr el control integral del desempeño del personal dependiente de la Dirección para posibilitar la obtención, en general, de una mayor efectividad y eficiencia en las tareas desarrolladas, empleando las metodologías de administración de personal que considere más apropiadas para el logro del fin expuesto, propiciando condiciones de colaboración y cordialidad integral.

## RESPONSABILIDADES ESPECÍFICAS

- Coordinar las tareas y funciones asignadas a su propio departamento, con las tareas y funciones asignadas a los restantes departamentos del Organismo, en procura de compatibilizar criterios sobre aspectos comunes o estrechamente vinculados.
- Debe proponer modos de acción sistemáticos para coadyuvar a la obtención de resultados a partir de los recursos humanos sobre el que se asienta todo el proceso administrativo, procurando en ese cometido y dentro de su competencia, obtener su confianza, cooperación y así lograr buenos resultados.
- Debe prestar asesoramiento, cuando así se lo requieran, sobre cuestiones atinentes a su función.
- Posibilitar -conjuntamente con los demás jefes de Departamento- una satisfactoria administración de los recursos humanos de manera de optimizar el desempeño de los mismos, maximizando su eficiencia.
- Proponer rotación del personal conforme a los perfiles definidos para cada puesto de trabajo y a las necesidades del Organismo.
- Participar en la determinación de técnicas de evaluación del personal.
- Llevar a cabo un análisis periódico y exhaustivo y sugerir modificaciones de las reglamentaciones administrativas para lograr eficiencia y dinamismo en la Empresa Nacional de Ferrocarriles.
- Informar al personal de la Dirección sobre las leyes, reglamentaciones y disposiciones que regulan su accionar, los derechos y obligaciones que le correspondan,
- Autorizar, conjuntamente con la Dirección General, los permisos de salidas particulares.
- Coordinar los cursos de capacitación que se dicten.
- Mantener actualizado los files de todos los empleados de la Empresa nacional de ferrocarriles separadamente del encargado de control de

Personal, en el que conste toda la información referida a datos personales, licencias, asistencias, sanciones disciplinarias, etc.

- Llevar el registro de autorizaciones de realización de tareas en horarios especiales, efectuar el control de tiempos cumplidos y del saldo de horas acumuladas de cada empleado.
- Controlar y tramitar planillas de licencias, compensatorios y demás justificativos de inasistencias.
- Controlar el cumplimiento de las órdenes impartidas desde la Dirección General relacionadas con su función y comunicar cualquier irregularidad que Verifique.
- Elaborar los proyectos de resoluciones en base a instrucciones recibidas en tal sentido del Superior.
- Realizar el control de la asistencia.
- Gestionar la liquidación de los viáticos y gastos, responsabilizándose por su rendición.
- Mantenerse actualizado respecto de la normativa vigente y aplicable en Materia Laboral.
- Intervenir en cuestiones atinentes a la seguridad e higiene del Organismo.
- Llevar un file individual de quienes se desempeñan en la Empresa Nacional de Ferrocarriles amparados en normas especiales, como son las “Pasantías Universitarias” u otras similares.
- Responsabilizarse del cumplimiento de las normas relativas a horarios a cumplir y completar, tareas a desempeñar y conducta disciplinaria a observar de quienes se desempeñan bajo el régimen de “Pasantías Universitarias”.
- Archivar la documentación perteneciente al Departamento que no corresponda incorporar a legajos personales.

## **AUTORIDAD**

Está autorizada para tomar cualquier medida razonable necesaria para llevar a cabo las responsabilidades delegadas en ella, en tanto que las mismas no se aparten de las normas legales y reglamentarias vigentes, políticas, costumbres, antecedentes que fueran establecidas por la Dirección General, con las limitaciones específicas puestas a su autoridad por la Superioridad

## **DIRECCION DE AUDITORIA INTERNA**

### **RELACIONES DE ORGANIZACION**

La demarcación de este puesto, está dada por la estructura organizacional de la Dirección, surgiendo de allí que sus integrantes son responsables directos ante el Director Financiero.

### **MISION**

Sus actividades están orientadas a verificar el cumplimiento de los objetivos previstos por la Organización, que el desarrollo de los procesos de la información y procedimientos administrativos en la Dirección sean conforme a las reglas establecidas y respetando los principios éticos implícitos en la ejecución de las tareas; sugiriendo la adopción de las medidas correctivas que fueren necesarias.

### **RESPONSABILIDADES ESPECÍFICAS**

Independientemente de asumir las funciones que se asignen puntualmente y que son comunes a las que corresponden según su nivel en la Organización, le competen las que a continuación se enuncian:

- Analizar las normas y procedimientos vigentes de auditoría y formular las recomendaciones sobre la conveniencia de implementar cambios que perfeccionen los sistemas y métodos de verificación.

- Asesorar acerca de políticas de seguridad en los sistemas informáticos.
- Informar a su Superior sobre la existencia de controles deficientes o de la falta de ellos así como del resultado de la evaluación de los mismos.
- Proponer a su Superior la ejecución de auditorías por procesos o integrales.
- Elevar informes referidos a los resultados de la realización de las auditorías.
- Verificar el correcto funcionamiento de los controles implementados al registrarse las altas, bajas y modificaciones de deudas realizadas por las Divisiones, las medidas correctivas adoptadas y la puesta en conocimiento del Superior.

La Dirección Nacional de Asuntos Jurídicos, hoy por hoy tiene como función, velar por el buen asesoramiento de los distintos procesos a nivel nacional, realización y revisión de informes y demás actividades dentro de la Empresa Nacional de Ferrocarriles, por lo que el presente Manual de Procedimientos tiene como objetivo, servir de instrumento de apoyo en el funcionamiento y mejora Institucional, al compendiar en forma ordenada, secuencial y detallada las operaciones realizadas por la Unidad de Asuntos Jurídicos, siendo que esta dirección es determinante para el funcionamiento de una Empresa que hace tiempo dejó de ser operativa, llegando a ser en su lugar Residual.

Teniendo como misión liquidar aspectos que contempla la red de procesos, la lista de documentos, así como los procedimientos desarrollados. Y se pone a disposición del personal para que sirva de herramienta de trabajo y le permita ejecutar su trabajo más eficientemente y en la mayor coordinación posible con las áreas que se interrelaciona, constituyendo así una plataforma de trabajo actualizada y transparente.

Tomando en cuenta que este documento deberá actualizarse en la medida que se presenten modificaciones en su contenido, en la normatividad establecida, en la

estructura orgánica de la Empresa Nacional de Ferrocarriles, o en algún otro aspecto que influya en la misma.

A continuación se muestra, los cuadros que servirán de guía para el mejor desenvolvimiento de las actividades relacionadas con la Empresa nacional de Ferrocarriles: (7)

**EMPRESA NACIONAL  
DE FERROCARRILES**

## **RELACION DE PROCESOS**

**UNIDAD DE ASUNTOS JURIDICOS**

<b>FECHA</b>
--------------

<b>CODIGO</b>	<b>MATERIA PROCESO</b>	<b>NUMERO DE REVISION</b>	<b>FECHA ELABORACION MEMORIALES- INF.</b>
00000	LABORAL	0000	00000
00000	PENAL	0000	00000
00000	CIVIL	0000	00000
00000	ADMINISTRATIVOS	0000	00000
00000	INFORMES LEG.	0000	00000

EMPRESA NACIONAL  
DE FERROCARRILES

## INVENTARIO DE REGISTRO DE PROCEDIMIENTO

UNIDAD DE ASUNTOS JURIDICOS

FECHA
-------

NOMBRE DEL PROCEDIMIENTO:
CODIGO DEL PROCESO:

Nº	REGISTRO	MATERIAL	RESPONSABLE	TIEMPO DE RESGUARDO	UBICACION
1	PROCESO	FILE ROSADO	ABOGADO 000	3 DIAS	ARCHIVO

EMPRESA NACIONAL  
DE FERROCARRILES

## VERIFICACION DE LA EJECUCION DEL PROCESOS

UNIDAD DE ASUNTOS JURIDICOS

FECHA
-------

Nº	DESCRIPCION DE ACTIVIDADES	SI	NO
1	SE ELABORO MEMORIAL	•	
2	SE ENTREGO A DIRECTOR PARA SU APROBACION	•	
3	SE ARCHIVO ANTECEDENTES		•

---

Nombre Firma Responsable



EMPRESA NACIONAL  
DE FERROCARRILES

## ASESORIA EN LA REVISION DE DOCUMENTACION

UNIDAD DE ASUNTOS JURIDICOS

FECHA
-------

<b>Nombre del procedimiento:</b> criterio legal
<b>Código del procedimiento:</b> 000000
<b>Fecha de Envío:</b> 0000
<b>No. Registro:</b> 00000
<b>Responsable:</b> Recursos Humanos
<b>Tiempo que se tiene documentos:</b> 2 días
<b>Ubicación de documentos:</b> file de personal

---

(7) Se tiene un manual que refiere las actividades principales de los directores de cada Dirección, pero en la que se puso más énfasis fue en la Dirección Jurídica por su importancia dentro de la Institución

## **24. CONCLUSIONES**

Después de realizar el trabajo de recopilación de información para proyectar un manual de funciones que se adecue al contexto actual de la situación jurídica de la Empresa Nacional de Ferrocarriles, dirigida a las actividades de la Dirección Jurídicos dentro de la Institución se llega a la conclusión de que la monografía cuenta con suficientes elementos de convicción para su evaluación. Teniendo conocimiento básico suficiente y acceso a la información del problema de investigación y casi como la Ejecución de las Técnicas de la investigación se encuentran garantizadas, a fin de dar mayor veracidad a la monográfica.

En virtud de lo señalado anteriormente se establece que la investigación monográfica pretendida cuenta con facultad suficiente para tomarlo en cuenta.

## **25. RECOMENDACIONES Y SUGERENCIAS**

Se recomienda la consulta de este manual que permitirá identificar con claridad objetivos, funciones, y la visión real que existen en los ordenamientos jurídicos a través de un ordenamiento y jerarquización de todos los documentos legales vigentes.

Este servirá como instrumento de información y consulta para la Unidad Jurídica, bajo la asesoría y supervisión de la Dirección General de Asuntos Jurídicos.

Tiene como objeto ser la base de sugerencia normativa que asesore legalmente a los servidores públicos respecto al ámbito de sus funciones apegadas a los lineamientos establecidos en el Reglamento Interno de la Empresa Nacional de Ferrocarriles.

## 26. BIBLIOGRAFÍA

- REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS Y FUENTES DE INFORMACIÓN  
"Empresa Nacional de Ferrocarriles"  
Comisión Jurídica Dr. Freddy A y otros,
- La Paz-Bolivia noviembre 2006, 2, 4, 5 y 6  
LAROUSSE DICCIONARIO ENCICLOPÉDICO  
"François Demay, Anne Tavard, 1999, 48, 552 y 441.
- AGREDA, Maldonado Roberto.  
Diccionario de Investigación Científica.  
Kipus. Cochabamba Bolivia. 2002,
- R. K. MERTON,  
Teoría y estructuras sociales,  
México 1964, pág. 370.
- REPÚBLICA DE BOLIVIA  
D.S. DE ORGANIZACIÓN DEL  
ORGANO EJECUTIVO DEL EST.  
Gaceta Oficial de Bolivia. L.P. Bolivia.
- ESTATUTO ORGANICO DE LA EMPRESA NACIONAL DE FERROCARRILES (ENFE)  
17 de Febrero de 1993.
- CONSTITUCION POLITICA DEL ESTADO. Capítulo Cuarto Servidoras Públicas y Servidores Públicos Artículo 232 y 235.

- DECRETO SUPREMO 06909 DE 1964. Creación de la Empresa Nacional de Ferrocarriles. Art. 4, 5, 6,

- DECRETO SUPREMO 23631 DE 1993.

En sus 34 Artículos con las adaptaciones e interpretaciones

- REGLAMENTO INTERNO DE LA EMPRESA NACIONAL DE FERROCARRILES.

En sus 218 Artículos, puesto que es la base de la propuesta del manual

- ESTATUTO DEL SINDICATO FERROVIARIO UNICO DE CENTRAL EMPRESA NACIONAL DE FERROCARRILES.

En su capítulo II Fines Art. 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, y 13.