

**UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO**



Acreditada por Resolución CEUB No. 1126/02.

MONOGRAFÍA

“Para optar al título académico de Licenciatura en Derecho”

**“PROPUESTA DE CÓDIGO DE ÉTICA PARA LA EMPRESA
NACIONAL DE FERROCARRILES “ENFE”.**

INSTITUCIÓN : Empresa Nacional de Ferrocarriles

POSTULANTE : Juan Francisco Mita Huanca

La Paz – Bolivia
2011

DEDICATORIA.

El presente trabajo dedico a: Raquel Melina Herrera Oblitas y Ángeles Bolivia Mita Herrera, quienes tan desinteresadamente me apoyaron en este largo proceso de formación académica.

AGRADECIMIENTOS.

A DIOS por darme la vida, por darme la oportunidad de estudiar y por darme la sabiduría.

A mi PAPÁ y mi MAMÁ y a mis HERMANOS y HERMANAS, por enseñarme e inculcarme valores morales y apoyo incondicional.

Al Director de la Carrera de Derecho DR. JUAN RAMOS MAMANI, quien con paciencia me ayudo, a la realización de la presente monografía desde la sugerencia del tema hasta su conclusión.

A la Presidenta Ejecutiva de la ENFE, LIC. MIRTHA ANGÉLICA ROJAS PERALTA quien con mucho cariño y aprecio me colaboró, en todo el proceso de trabajo dirigido.

A los Doctores: Rosario Jiménez, Ana Peralta y Froylan Ariñez quienes con mucha paciencia me enseñaron práctica forense.

“Gracias que Dios les Bendiga”

PROLOGO

Históricamente toma su relevancia ética, con *Ética Nicómaco*, en su obra escrita por Aristóteles en el siglo IV a.C. Dedicada a su hijo, Nicómaco, su contenido versa sobre la felicidad. Está considerada una de las dos obras fundamentales en que posteriormente se basó la ética occidental, siendo la otra el mensaje bíblico judeocristiano.

En nuestro Estado Boliviano, se puede decir con la con la promulgación de la Constitución Política del Estado, se propone un cambio en la relación Estado, Sociedad Civil y Servidores Públicos, con propósito de crear vínculos en forma directa entre estos y la población en general, a fin de satisfacer de forma inmediata, eficaz, eficiente y suficiente todas sus demandas.

Ética en servicio público depende de un acto voluntario, es tan necesaria la búsqueda de la ética, como la moderación y la educación de la parte del alma, que alberga el buen comportamiento moral y crea vínculo social, y la más auténtica es la que se funda en la igualdad.

La finalidad principal del presente trabajo de investigación, es la de ofrecer a todas las personas relacionadas a la Empresa Nacional de Ferrocarriles, hacer más eficiente, continuo y mantener una línea rectora en la atención. En este orden de ideas, se tiene que la ética no es más que la parte de la filosofía que trata de la moral y las obligaciones del hombre y por valores se tiene que son superiores, esto se debe a que tienen que ver con el uso de nuestra libertad, ese don inapreciable y sublime que nos permite ser constructores de nuestro propio destino.

Su contenido se encuentra escrito en un lenguaje sencillo, apoyado en los conocimientos y experiencias adquiridas.

EL AUTOR

ÍNDICE GENERAL

DEDICATORIA.
AGRADECIMIENTOS.
PROLOGO.

	Pág.
INTRODUCCIÓN	1
DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN MONOGRÁFICA	2
I.- ELECCIÓN DEL TEMA	2
II.- FUNDAMENTACIÓN	2
III.- DELIMITACIÓN DEL TEMA DE MONOGRAFÍA	4
IV.- MARCO TEÓRICO O MARCO DE REFERENCIA	5
V.- PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	12
VI.-OBJETIVOS.....	12
VII.- ESTRATEGIA METODOLÓGICA Y TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN.....	13

CAPÍTULO I: HISTORIA DE LA EMPRESA NACIONAL DE FERROCARRILES “ENFE”.

1. Los Ferrocarriles a nivel Mundial.....	16
2. El Transporte Ferroviario en Sudamérica.....	16
2.1. Modernidad	17
2.2. La Empresa FCAB	18
3. Ferrocarril Antofagasta a Bolivia	18
4. Maestranza en Mejillones.....	19
5. Los Ferrocarriles en Bolivia	19
5.1. Trenes Símbolo de Pujanza	21
5.2. La Nacionalización	22
6. La Capitalización	23
6.1. La Capitalización de ENFE	28
a) La Red Occidental.....	30
b) La Red Oriental	30

CAPITULO II: DIAGNOSTICO DE LAS FUNCIONES LA EMPRESA NACIONAL DE FERROCARRILES “ENFE”.

2.1. Antecedentes	32
2.1.1. Fases del Proceso Ferroviario en Bolivia	34
2.2. La Empresa Nacional de Ferrocarriles.....	36
2.2.1. Objetivo	37
2.2.2. Misión.....	37
2.2.3. Atribuciones	37

2.3. Estructura organizacional de la Empresa	38
2.3.1. Funciones de la Dirección de Asuntos Jurídicos	39
2.3.2. Funciones de la Unidad de Análisis Jurídico	40
2.4. Análisis de las Funciones del Pasante Trabajo Dirigido de la Empresa Nacional de Ferrocarriles	41

**CAPÍTULO III:
“PROPUESTA DE CÓDIGO DE ÉTICA PARA LA EMPRESA NACIONAL DE FERROCARRILES “ENFE”.**

CÓDIGO DE ÉTICA INSTITUCIONAL

**TITULO I
DISPOSICIONES GENERALES**

**CAPITULO I
OBJETO, MANDATO CONSTITUCIONAL, FINALIDAD Y ALCANCE**

Artículo 1. (OBJETO)	43
Artículo 2. (MANDATO CONSTITUCIONAL)	43
Artículo 3. (FINALIDAD)	44
Artículo 4. (SERVIDORA PÚBLICA Y SERVIDOR PÚBLICO).....	44
Artículo 5. (ALCANCE).....	44
Artículo 6. (CONOCIMIENTO).....	44
Artículo 7. (SUSCRIPCIÓN)	44
Artículo 8. (BASE LEGAL).....	45

**CAPITULO II
PRINCIPIOS, VALORES ÉTICOS Y NORMAS DE CONDUCTA**

Artículo 9. (PRINCIPIOS)	45
Artículo 10. (VALORES ÉTICOS).....	46
Artículo 11. (NORMAS DE CONDUCTA)	48
Artículo 12. (EFICIENCIA).....	48
Artículo 13. (FACILITACIÓN)	49
Artículo 14. (IDONEIDAD).....	49
Artículo 15. (IMPARCIALIDAD)	49
Artículo 16. (INTEGRIDAD).....	50
Artículo 17. (JUSTICIA)	50
Artículo 18. (LEGALIDAD).....	51
Artículo 19. (PROBIDAD)	51
Artículo 20. (RENDICIÓN DE CUENTAS).....	52
Artículo 21. (RESPONSABILIDAD)	52
Artículo 22. (TRANSPARENCIA)	53
Artículo 23. (TOLERANCIA)	53
Artículo 24. (INTERPRETACIÓN)	54

CAPITULO III EJERCICIO DE AUTORIDAD

Artículo 25. (EJERCICIO DE AUTORIDAD).....	54
Artículo 26. (NORMAS DE CONDUCTA PARA EL EJERCICIO DE LA AUTORIDAD)	54
Artículo 27. (CONFLICTO DE INTERESES)	56
Artículo 28. (DEBER DE ABSTENCIÓN)	56
Artículo 29. (OBLIGACIÓN DE COMUNICACIÓN)	56
Artículo 30. (SITUACIONES QUE GENERAN CONFLICTO DE INTERESES)	56
Artículo 31. (REGALOS, BENEFICIOS Y GRATIFICACIONES).....	57
Artículo 32. (EXCEPCIONES).....	57
Artículo 33. (COMUNICACIÓN A AUTORIDAD)	58
Artículo 34. (OBLIGACIÓN DE EXCUSA).....	58
Artículo 35. (INTERESES ECONÓMICOS Y RELACIONES COMERCIALES)	58
Artículo 36. (ACTIVIDADES POLÍTICAS, PARCIALIDADES Y RELIGIOSAS).....	59
Artículo 37 (ACTIVIDADES EXTERNAS).....	60

CAPITULO V DERECHOS Y GARANTÍAS

Artículo 38. (DERECHOS Y GARANTÍAS).....	60
--	----

CAPÍTULO VI MECANISMOS DE EJECUCIÓN DE LA ÉTICA INSTITUCIONAL

Artículo 39. (DEFINICIÓN).....	62
Artículo 40. (COMPOSICIÓN DE CONSEJO DE ÉTICA INSTITUCIONAL)	62
Artículo 41. (FUNCIÓN DE CONSEJO DE ÉTICA INSTITUCIONAL).....	62
Artículo 42. (ATRIBUCIONES DE CONSEJO DE ÉTICA INSTITUCIONAL)	63

CAPITULO VII PROCEDIMIENTO DE SANCIÓN MORAL

SECCIÓN I PRINCIPIOS SANCIONADORES

Artículo 43. (DEBIDO PROCESO)	64
Artículo 44. (PRESUNCIÓN DE INOCENCIA)	64
Artículo 45. (LEGALIDAD).....	65
Artículo 46. (CONCURRENCIA CON FALTAS DISCIPLINARIAS)	65
Artículo 47. (INDICIOS DE RESPONSABILIDAD CIVIL, PENAL Y ADMINISTRATIVO).....	66

SECCIÓN II RÉGIMEN DE FALTAS Y SANCIONES ÉTICAS

Artículo 48. (DEL PROCEDIMIENTO DE FALTAS ÉTICAS)	66
Artículo 49. (FALTAS ÉTICAS)	66
Artículo 50. (PROCEDIMIENTO OBLIGATORIO)	66
Artículo 51. (PRESCRIPCIÓN DE LAS FALTAS ÉTICAS)	67

SECCIÓN III PROCEDIMIENTO SANCIONADOR

Artículo 52. (FORMAS DE INICIO).....	67
Artículo 53. (CONOCIMIENTO Y CARGO DE FALTA)	69
Artículo 54. (NOTIFICACIÓN CON EL CARGO DE FALTA Y RESPUESTA).....	70
Artículo 55. (PLAZO DE RESOLUCIÓN)	71
Artículo 56. (FORMA DE RESOLUCIÓN)	71
Artículo 57. (EJECUTORIEDAD DE LA RESOLUCIÓN).....	71
Artículo 58. (REINCIDENCIA DE UNA FALTA).....	72

SECCIÓN IV APELACIÓN

Artículo 59. (APELACIÓN)	72
Artículo 60. (PLAZO Y ALCANCE DE LA RESOLUCIÓN).....	73
Artículo 61. (TRÁMITE)	73

SECCIÓN V SANCIONES

Artículo 62. (INFRACCIÓN ÉTICA)	73
Artículo 63. (CRITERIOS SANCIONATORIOS)	74
Artículo 64. (DESCRIPCIÓN DE LAS SANCIONES)	75
Artículo 65. (INFRACCIONES LEVES)	75
Artículo 66. (INFRACCIONES GRAVES)	76
Artículo 67. (INFRACCIONES GRAVÍSIMAS).....	77

CAPÍTULO VIII PARTICIPACIÓN DE LA SOCIEDAD

Artículo 68. (PARTICIPACIÓN DE LA SOCIEDAD)	78
Artículo 69. (DERECHO A LA DENUNCIA).....	78
Artículo 70. (DERECHO DE CONOCIMIENTO).....	79
CONCLUSIONES CRÍTICAS	80
RECOMENDACIONES Y SUGERENCIAS.....	81
BIBLIOGRAFÍA	82
ANEXOS	84

INTRODUCCIÓN

En el ejercicio de modalidad de graduación de Trabajo Dirigido, me ha permitido adquirir una visión más amplia de la realidad nacional, en especial la que se refiere principios de conducta de las servidoras y servidores públicos. Es así que el objeto del trabajo de investigación es el proponer un Código de Ética para la Empresa nacional de Ferrocarriles ENFE, conforme establece nuestra Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia.

Inicialmente la investigación se ha propuesto revisar los antecedentes de los ferrocarriles a nivel Mundial, el transporte ferroviario en Sudamérica, los ferrocarril Antofagasta como antecedente e histórico muy importante, para luego pasar de lleno a lo que son los Ferrocarriles en Bolivia, con su símbolo de pujanza, así como veremos el proceso que tuvo la Capitalización en nuestro país, de ENFE, con sus dos brazos operativos como son la Red Occidental y la Red Oriental.

Posteriormente pasaremos a realizar un análisis de la Empresa Nacional de Ferrocarriles, con las fases del Proceso Ferroviario en Bolivia, La Empresa Nacional de Ferrocarriles su objetivo, misión, las Atribuciones, la Estructura organizacional de la Empresa, en su Dirección Nacional de Asuntos Jurídicos, sus funciones, hasta concluir con las funciones del egresado en modalidad de Trabajo Dirigido de la Empresa Nacional de Ferrocarriles, el Seguimiento de Procesos en Juzgados de Trabajo y Seguridad Social, en Procesos Penales, de Procesos Civiles y otros concernientes a la empresa.

Ya en la propuesta presentamos:

“PROPUESTA DE CÓDIGO DE ÉTICA PARA LA EMPRESA NACIONAL DE FERROCARRILES “ENFE”.

DISEÑO DE LA MONOGRAFÍA

I.- ELECCIÓN DEL TEMA.

“PROPUESTA DE CÓDIGO DE ÉTICA PARA LA EMPRESA NACIONAL DE FERROCARRILES”

II.- FUNDAMENTACIÓN.

El presente trabajo de investigación nos permitirá realizar un diagnóstico de funciones y servicios que presta la Empresa Nacional de Ferrocarriles, y ofrecer a los servidoras, servidores y Funcionarios públicos de la empresa, un conjunto de ideas, directrices que les permitan brindar un servicio más eficaz y eficiente, conforme valores ético morales insertos en la Constitución Política de Estado Plurinacional de Bolivia¹.

En este sentido y tras un profundo análisis y en base a las normas jurídicas vigentes, he podido advertir la falta de un código de ética con lineamientos y directrices instituidos en nuestra Constitución Política del Estado Plurinacional, mismos que deben permitir y brindar una óptima atención y servicio de parte de los funcionarios que cumplen actividades en dicha institución.

Toda vez que nuestro país vive un proceso de la transición a un nuevo modelo de Estado Plurinacional, la cual tiene como hito fundador la promulgación de la Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia, misma que requiere de su implantación y adecuación de leyes, reglamentos, etc. etc., en las distintas instituciones públicas y/o privadas de nuestro Estado.

¹ *La Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia, entró en vigencia el 7 de febrero de 2009, fecha en la que fue promulgada por el Presidente Evo Morales, tras ser aprobada en un referéndum celebrada el 25 de enero de 2009, el Capítulo Segundo de señala los Principios, Valores y Fines del Estado.*

En el entendido de que nuestra Constitución Política del Estado promueve un cambio radical en la relación Estado - Sociedad Civil- Servidora, Servidor y Funcionario Público, estableciendo la vinculación directa entre las y los servidores públicos con la población en general, a fin de satisfacer de forma inmediata, eficaz, eficiente y suficiente todas sus demandas, necesidades y/o conflictos, que por la heterogeneidad y las relaciones surgen por distintos motivos.

Destacar las actividades que cumple el egresado en modalidad de Trabajo Dirigido en las diferentes instituciones, quienes por medio del trabajo realizado perciben la falta de un instrumentos y/o documentos orientadores con características particulares a fin de brindar un mejor servicio a la población en las instituciones públicas, toda vez, que parte del trabajo es la de absorber consultas legales de toda naturaleza, con la misión de informar, orientar y brindar las distintas posibilidades de solución al conflicto que lo aqueja.

Indudablemente el egresado en modalidad de trabajo dirigido, cuenta con un amplio conocimiento teórico y la normativa vigente, en algunos casos tiene experiencia en Tribunales, Bufet de Abogados, Instituciones Públicas y/o Privadas relacionadas con el derecho, pero en muchos casos no cuenta con dicha experiencia práctica, conocimiento teórico-normativo y la experiencia del egresado en modalidad de trabajo dirigido, será muy importante al momento de cumplir con su labor y servicios que brinda esta institución.

En este contexto considero importante el aportar un instrumento que sirva al proceso formativo del Egresado en Derecho, de la Universidad Mayor de San Andrés que eligió la Modalidad de Graduación Trabajo Dirigido como forma de Titulación y que tiene la oportunidad de realizar prácticas en el ejercicio de su futuro profesional con una real visión de la situación social y jurídica del país.

El documento a proponer se encuentra orientado al apoyo y facilitar el ejercicio de las funciones asignadas, un instrumento que guíe e indique los lineamientos ético morales por los cuales la Servidora, Servidor y Funcionario público, pueda guiar

sus funciones y el cumplimiento de los objetivos y políticas públicas diseñadas por el Gobierno y señaladas en nuestra Constitución, y conforme los requerimientos de la población.

En ese contexto y en mi condición de egresado en modalidad de Titulación Trabajo Dirigido y asignado a la Empresa Nacional de Ferrocarriles de Bolivia "ENFE", tengo la oportunidad de coadyuvar a este proceso de cambio y proponer un Código de Ética, toda vez que el gobierno plurinacional se ha propuesto la inclusión política, económica, social y cultural de la Población históricamente excluida.

III.- DELIMITACIÓN DEL TEMA DE MONOGRAFÍA

a) Delimitación Temática.

La presente investigación tiene un enfoque eminentemente propositivo, el mismo se encuentra orientado en el ámbito socio-jurídico, en ese contexto se circunscribirá en el área del la Sociología del Derecho, igualmente se circunscribe en la ciencia del Derecho Administrativo, relacionado a la elaboración de un Código de Ética para el Servicio Nacional de Ferrocarriles "ENFE"

b) Delimitación Espacial.

El presente trabajo se circunscribirá en el espacio geográfico comprendido en la ciudad de La Paz, Empresa Nacional de Ferrocarriles "ENFE" más específicamente en el área Jurídica de dicha institución, donde me encuentro desempeñando mis prácticas en la Modalidad de Trabajo Dirigido.

c) Delimitación Temporal.

El presente trabajo se realizará y tomará como base de estudio e investigación de la gestión 2009 a 2010 años, en el entendido que en este periodo se advierte transformaciones en el ámbito normativo y social dentro nuestro Estado Plurinacional

IV.- MARCO TEÓRICO O MARCO DE REFERENCIA.

a) Marco Teórico.

Los constantes cambios políticos y económicos por los que viene atravesando nuestro Estado, han generado una serie de requerimientos a la sociedad de Estado Plurinacional, buscando respuestas y alternativas que permitan revertir y transformar el escenario de exclusión y discriminación y el trato que recibe la sociedad por la Servidora, Servidor y Funcionario público, los operadores llámense estos de justicia, administrativos etc. etc., es decir en todas las instituciones públicas que brindan servicios y a los que acuden en busca de una respuesta al conflicto o tramite que tienen.

Con la promulgación de la Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia se propone un cambio en la relación Estado, Sociedad Civil y Servidora, Servidor y Funcionario Público, con propósito de crear vínculos en forma directa entre estos y la población en general, a fin de satisfacer de forma inmediata, eficaz, eficiente y suficiente todas sus demandas.

El Código de Ética es el conjunto de normas y principios morales que regula la conducta individual y colectiva de todos los miembros de una institución determinada. La Constitución Política del Estado, establece un nuevo orden jurídico donde las conductas de las Servidoras, Servidores y Funcionarios públicos deben reflejar en su esencia la expresión de los

mandatos constitucionales, donde la responsabilidad y obligación social en el desempeño de la gestión pública, constituye un pilar de la construcción del nuevo Estado Plurinacional.

En este sentido, de conformidad con el artículo 8 de la Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia, se asume y promueve como principios ético-morales de la sociedad plural: ama qhilla, ama llulla, ama suwa (no seas flojo, no seas mentiroso ni seas ladrón), suma qamaña (vivir bien), ñandereko (vida armoniosa), teko kavi (vida buena), ivi maraei (tierra sin mal) y qhapaj ñan (camino o vida noble).

Asimismo el Estado Boliviano se sustenta en los valores de unidad, igualdad, inclusión, dignidad, libertad, solidaridad, reciprocidad, respeto, complementariedad, armonía, transparencia, equilibrio, igualdad de oportunidades, equidad social y de género en la participación, bienestar común, responsabilidad, justicia social, distribución y redistribución de los productos y bienes sociales, para vivir bien.

Por su parte el artículo 232 de la Constitución Política del Estado, establece que 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 resultados².

De la misma forma el Decreto Supremo N° 29894, de 7 de febrero de 2009, crea el Ministerio de Transparencia Institucional y Lucha Contra la Corrupción, señalando dentro las atribuciones de la Ministra (o) en el artículo 26 inciso m) el promover el desarrollo de la ética pública en todas

² BOLIVIA, *Ministerio de Trabajo “Código de Ética” Pág. 2*

las entidades públicas, tanto a nivel central del Estado como en las entidades territoriales autónomas.

Es claro que el Gobierno Plurinacional ha demostrado preocupación y una voluntad férrea para luchar contra la corrupción y eliminar este flagelo de la administración pública, existe preocupación por la pérdida de confianza y credibilidad de la ciudadanía con respecto a las instituciones del Estado y las funciones públicas.

La promoción del buen comportamiento de las Servidoras, Servidores y Funcionarios Públicos de Estado, en el ejercicio de sus funciones, es el primer paso para evitar conductas que pueden contribuir a disminuir la confianza en las instituciones y en la democracia.

Cuando existe discrecionalidad en la toma de decisiones por parte de los Servidoras, Servidores y Funcionarios públicos y cuando estas decisiones no toman en cuenta valores y principios morales, se corre el riesgo de que se generen conductas que faltan a la ética, que pueden dar lugar a prácticas de corrupción, que traen sus correspondientes costos económicos, políticos y sociales.

El ejercicio profesional exige la observancia y práctica de las reglas y principios de moralidad, tendientes a fortificar el sentimiento de dignidad personal evitando por lo tanto, motivos que pudieran insinuar la mínima duda sobre la corrección del comportamiento del profesional en todas las áreas de conocimiento.

b) Marco Histórico.

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 Don 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, poco después se transfirió el negocio de los ferrocarriles a la Empresa inglesa The Antofagasta and Bolivia Railway Company Limited.

LA CAPITALIZACIÓN.

Tras la capitalización de 1996 ENFE, fue vendida en la gestión presidencial del ex-presidente de Bolivia Gonzalo Sánchez de Lozada en dos partes diferenciadas:

- **LA RED ANDINA** fue vendida a la empresa chilena *Cruz Blanca*, que a su vez al poco tiempo la vendió a la también chilena Luksic.
- **LA RED ORIENTAL** fue vendida a *Genesee Wyoming* empresa estado-unidense.

Tras la división las redes fueron renombradas como «FCA» (Ferrocarril Andina) y «FCO » (Ferroviaria Oriental).

El gobierno de Bolivia adjudicó la suscripción de acciones a la «Empresa Ferroviaria Andina S.A», mediante Decreto Supremo N° 24186 de fecha 15 de diciembre de 1995. La empresa, en su calidad de suscriptor, representó a un grupo de inversionistas que estaba conformado por *Bolivian Rail Investors Company Inc.* y *Blue Ocean Overseas Inc.* A partir del 14 de marzo de 1996 toda la administración y operación de la nueva empresa fue asumida con sus propios trabajadores y ejecutivos, iniciándose así las actividades de forma totalmente autónoma y privada.

c) Marco Conceptual

- **Ética.** Es el comportamiento de la persona conforme a los principios morales de servicio a la comunidad, reflejados en valores de honestidad, transparencia, integridad, probidad, responsabilidad y eficiencia.
- **Código.** Cuerpo de leyes dispuestas según un plan metodológico y sistemático³.
- **Código de Ética.** Fija normas que regulan el comportamiento de las personas dentro de una empresa u organización. Aunque la ética no es coactiva (no impone castigos legales), el código de ética supone una normativa interna de cumplimiento obligatorio.⁴

³OSORIO, Manuel: *Diccionario de “Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales”*. ED. Heliasta. Buenos Aires Argentina 1994.

⁴ Véase. En: <http://definicion.de/codigo-de-etica/>

El Código de Ética es el conjunto de normas y principios morales que regula la conducta individual y colectiva de todos los miembros de una institución determinada.

- **Función.** Conjunto de actividades o tareas que se asignan a un funcionario o unidad responsable mediante un instrumento jurídico o administrativo.
- **Ferrocarril.** Se entiende por ferrocarril, en el sentido amplio del término, el sistema de transporte terrestre guiado sobre carriles o rieles de cualquier tipo, el normalmente se entiende que los rieles son de acero o hierro (del latín *ferrum*), que hacen el camino o vía férrea sobre la cual circulan los trenes.
- **Empresa.** Es aquella entidad formada con un capital social, y que aparte del propio trabajo de su promotor puede contratar a un cierto número de trabajadores. Su propósito lucrativo se traduce en actividades industriales y mercantiles, o la prestación de servicios.

d) Marco Jurídico

- **Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia.**
Artículo 232. “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”.
- **Ley Nº 2027 Estatuto Del Funcionario Público.**
Artículos 1 al 9: En los que se describen los principios que rigen la función pública y su ámbito de aplicación, clases de servidores públicos, derechos y deberes, así como las prohibiciones.

Artículo 12 (PRINCIPIOS). La actividad pública deberá estar inspirada en principios y valores éticos de integridad, imparcialidad, probidad, transparencia, responsabilidad y eficiencia funcionaria que garanticen un adecuado servicio a la colectividad.

Artículo 13 (PROMOCIÓN DE CÓDIGOS DE ÉTICA). Las Entidades públicas deberán promover políticas y normas de conducta regidas por principios y valores éticos que orienten la actuación personal y profesional de sus servidores y la relación de éstos con la colectividad. Toda entidad pública deberá adoptar obligatoriamente un Código de ética, que sea elaborado por la misma entidad u otra entidad afín, de acuerdo al sistema de organización administrativa.

Se deberán implantar mecanismos que aseguren la evaluación práctica de las disposiciones de los Códigos de Ética, de manera que sus resultados contribuyan a su desarrollo, fortalecimiento y efectiva aplicación. Las Servidoras, Servidores y Funcionarios Públicos quedan inexcusablemente sometidos al respectivo Código de Ética institucional a partir del inicio de su actividad funcionaria.

- **CONVENIO INTERINSTITUCIONAL ENTRE LA EMPRESA NACIONAL DE FERROCARRILES “ENFE” Y LA CARRERA DE DERECHO DE LA UNIVERSIDAD MAYOR NDE SAN ANDRES.** Suscrito en fecha 10 de junio de 2010: Clausula Cuarta, tiene por objeto la coordinación y realización de acciones en el ámbito académico y práctica Jurídica en la Empresa Nacional de Ferrocarriles, para estudiantes egresados de la Carrera de Derecho de la Universidad Mayor de San Andrés.

V.- PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA: (PREGUNTA).

¿QUE DIFICULTADES TIENE LA EMPRESA NACIONAL DE FERROCARRILES, A FALTA DE UN CÓDIGO DE ÉTICA EN EL MARCO DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA?.

VI.- OBJETIVOS.**a) Objetivo General.**

Demostrar la necesidad de un Código de Ética para la Empresa Nacional de Ferrocarriles “ENFE” en el marco de la Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia.

b) Objetivos Específicos.

- Describir los efectos que causa la inexistencia de un Código de Ética para la Empresa Nacional de Ferrocarriles.
- Detallar los mecanismos necesarios que tiene la Empresa Nacional de Ferrocarriles, para una atención personalizada a fin de cumplir con su mandato normativo e institucional.
- Analizar y fortalecer los servicios, funciones y asistencia legal que brindan los Egresados en modalidad Trabajo Dirigido en la Empresa Nacional de Ferrocarriles.
- Proponer un Código de Ética para la Empresa Nacional de Ferrocarriles “ENFE” en el marco de la Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia.

VII.- ESTRATEGIA METODOLÓGICA Y TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN MONOGRÁFICA.

a) Métodos Generales

- **Método Deductivo.-** Porque se organizará el desarrollo de la investigación de lo general a lo particular, además para desmenuzar el objeto de estudio de lo amplio o general a lo particular o preciso.
- **Método Inductivo.-** Porque del análisis particular de algunos casos de la realidad boliviana sobre el objeto de estudio se llegaran a conclusiones generales.

b) Métodos Específicos o Particulares.

- **Método Dogmático Jurídico.-** Porque se realizará un análisis del alcance y contenido de las normas positivas sobre el objeto de investigación.
- **Método Analítico Sintético.-** Porque se realizará una disección o separación de los elementos que componen el objeto de estudio para al finalizar el desarrollo de la investigación volver a fusionarlos o unirlos en la propuesta final de la investigación.
- **Método teológico.-** Este método será utilizado para comprender mejor la normativa relacionada con nuestro tema de investigación.
- **Método Exegético.-** Consiste en el estudio de cada uno de los artículos de las normas jurídicas, que serán empleadas, para el desarrollo de la investigación, para llegar al verdadero sentido, alcance y eficacia de la ley, esto se ajusta a la norma escrita.

c) Técnicas.

Por la naturaleza del tema de estudio e investigación se utilizarán las técnicas de investigación cualitativa que son los siguientes:

- **Técnica de Entrevista:** Debido a la complejidad del tema se realizarán entrevistas a especialistas, entendidos en el tema, Abogados, Servidores, Servidoras y Funcionarios de la Empresa Nacional de Ferrocarriles “ENFE”, a objeto de recopilar y recoger opiniones y criterios respecto al tema de investigación.
- **Técnica Observación Documental:** Se realizará la investigación bibliográfica en diversos tipos de escrito, tales como libros, documentos académicos, informes, revistas, documentos personales.
- **Técnica Observación de Campo:** Se realizará el trabajo de investigación en el lugar de trabajo, observando la conducta de servidores y servidoras públicas de la ENFE,
- **Técnica de Observación Participante:** En la Investigación formaré parte activa del grupo que se estudia, tendré una participación tanto interno como parte del grupo observado.
- **Técnica Documental:** Esta técnica será utilizada para catalogar el estudio y análisis del material bibliográfico obtenida.

d) EL FACTOR VIABILIDAD Y FACTIBILIDAD DE LA INVESTIGACION MONOGRAFICA.

Se considera que la investigación a realizarse cumple con los requisitos de factor de viabilidad y factibilidad, puesto que existe la posibilidad de acceso las fuentes de información, además se considera trascendental con las

políticas que lleva adelante actual gobierno, profundizando la igualdad y transparencia que debe tener las Servidoras, Servidores y Funcionarios Públicos de Estado, en el ejercicio de sus funciones, es el primer paso para evitar conductas que pueden contribuir a disminuir la confianza en las instituciones.

CAPÍTULO I

HISTORIA DE LA EMPRESA NACIONAL DE FERROCARRILES “ENFE”.

1.- Los Ferrocarriles a nivel Mundial.

A nivel mundial el primer ferrocarril fue construido en Inglaterra, con objeto de realizar el transporte de carbón de los yacimientos a los puertos de embarque, por el año de 1830 en las minas de New Castle se experimentó por primera vez la colocación de tiras de madera sobre las carreteras para hacer rodar sobre ellas los vehículos, consiguiendo en esa forma que un solo caballo arrastrase un carro grande con 12 o más toneladas de carbón, posteriormente estas tiras de madera fueron sustituidas por las primeras rieles.

2.- El Transporte Ferroviario en Sudamérica

En la mayoría de los casos, los ferrocarriles sudamericanos no fueron concebidos pensando en su potencial contribución al transporte con los países vecinos, sino para llevar la producción minera o agrícola de un país hasta los puertos del mismo país. Es claro que hubo excepciones en los casos de países mediterráneos, es decir, Bolivia y Paraguay, donde a los ferrocarriles, desde un principio, les fue asignado un papel más bien internacional, es decir, la tarea de llevar las exportaciones a los puertos de países de tránsito, y traer artículos para el consumo intermedio o final⁵.

El transporte ferroviario generó en Sudamérica una red que vinculó el interior del continente con los océanos Pacífico y Atlántico y sus puertos. Sorteando la cordillera, a fines del siglo 19 varias empresas inglesas emprendieron por su cuenta, inversión y riesgo ese gigante desafío. La minería y los inmensos

⁵ *Unidad de Transporte de la Comisión Económica Para América Latina y el Caribe (CEPAL). “Los Ferrocarriles y su Contribución al Comercio Internacional”. Pág. 8. véase en: <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=33036646>*

territorios por conquistar y sus recursos naturales fueron el estímulo a las transnacionales.

2.1. Modernidad.

Desde la invención de la máquina a vapor, hecho fundamental e inicial de la industrialización, la mecanización y automatización de los procesos productivos dio pie a una serie de rápidos cambios no sólo en el ámbito económico, sino también respecto a la forma de vida y al desplazamiento de los individuos.

Los límites de la fuerza animal —en potencia y constancia— se hicieron insuficientes para la creciente necesidad de desplazar y desplazarse. Así, junto al descubrimiento del acero, fue posible el perfeccionamiento de los locomotivos y la asociación con el motor a vapor dio pie al gran fenómeno del ferrocarril.

Más adelante la energía para generar el movimiento cambió, el vapor fue reemplazado por la electricidad y luego por el diesel. Sin embargo, el progreso del territorio como soporte y como camino de hierro ya había sido en su mayoría realizada durante fines del siglo XIX y mediados del siglo XX, desde esta perspectiva el ferrocarril adquirió la doble condición de artefacto económico y cultural, permitiendo el intercambio de materias primas, productos e ideas y construyendo el paisaje.

Las líneas ferroviarias comenzaron a trazarse y multiplicarse sobre el territorio, de esa forma conectaron los puertos con centros de producción, conquistaron las llanuras, los valles andinos y descubrieron bosques y montañas. La necesidad de recorrer grandes distancias y la confianza en el tren como el medio para lograrlo, permitió la aparición de proyectos cuyo objetivo fue atravesar los continentes. Así nacieron los transferrocarriles: primero en el norte de América con los transcontinentales estadounidenses —Central Pacific Railroad y Union Pacific Railway (1863-1869)—, los transcontinentales canadienses —Canadian Pacific

Railway (1886), Canadian Northern (1915) y Grand Trunk Pacific (1919)— y más tarde en otras áreas del mundo, como el Transiberiano (1904), el Transindio (1917), el Transandino (1910) así como la Antofagasta Bolivia Railway Co. con miras a llegar a la Cuenca del Rio de La Plata. (1880)

2.2. La Empresa FCAB.

En los tiempos en que Mejillones, era boliviano, existía una compañía de ferrocarriles llamada Huanchaca. Esta se uniría en 1880, tras la guerra del pacífico con la Compañía de Salitres y Ferrocarril Antofagasta, para alargar las líneas férreas que ya existían en el pacífico hasta Bolivia. Tras años de lento trabajo, la compañía chilena se desmotivó. La compañía Boliviana entonces aprovechó la oportunidad de comprar y expandir su inversión en la zona, pero tras el lento avance y las pérdidas de capitales, se vio en la obligación de venderla. Es aquí cuando entra en la historia de Mejillones, la compañía inglesa Ferrocarril Antofagasta a Bolivia; hoy (FCAB).

3.- Ferrocarril Antofagasta a Bolivia.

Esta compañía llamada originalmente “The Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway Limited Co.” Era una compañía de capitales ingleses. Esta fue la compañía que administró las líneas férreas y los puertos de todo el sector de la pampa salitrera. Siendo así el sustento logístico de la economía chilena de los años de oro del salitre. Más como esta compañía no era chilena, sus intereses implicaban captar toda la economía del sector minero, lo que extendería las líneas férreas desde su origen a la pampa minera boliviana y más tarde al sector minero de Argentina, con variados puertos.

Esta compañía no comenzó a ocupar sus nuevas instalaciones inmediatamente, sino que arrendó por 15 años las líneas e infraestructura a la compañía Huanchaca. Durante esos 15 años el puerto de exportación que se utilizó fue

Antofagasta.

Cuando este arriendo se acabó, la compañía inglesa decidió invertir para modernizar las instalaciones y así poder agrandar su negocio, pero se vio en el conflicto de no poder expandir sus instalaciones en Antofagasta, producto del reducido espacio habilitado para tales fines. Fue así como, en 1906, la bella bahía de Mejillones pasó a ser el terreno para invertir.

4.- Maestranza en Mejillones.

Entre 1906 y 1907 se desarrollan las negociaciones entre Harry Usher, administrador General del Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia y el gobierno de Germán Riesco, presidente de Chile. Desde estas se aprobó la línea férrea, de Mejillones al km 35 de la línea principal.

Es aquí cuando se construye la maestranza del Ferrocarril Antofagasta Bolivia, en Mejillones. Esta le dio, una fuente de progreso a la comunidad de Mejillones, por ejemplo en el abastecimiento de agua potable, o en la distribución de electricidad. La maestranza cierra finalmente en la década de los 80.

La empresa de ferrocarril, hoy es conocida como FCAB. Es una empresa privada donde sus mayores accionistas son el grupo Luksic. Las oficinas centrales de FCAB, se encuentran en Antofagasta. Extrañamente en ex territorios bolivianos y manejado por la familia de ascendencia boliviana⁶.

5.- Los Ferrocarriles en Bolivia.

Puede asegurarse que el primer ferrocarril fue el de Caldera a Copiapó, en Chile, construido el año 1.852, su primer tramo, en ese tiempo terreno boliviano fue el

⁶ Véase en: <http://www.execlub.net/?p=3165>

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.

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 1 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 Don 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, poco después se transfirió el negocio de los ferrocarriles a la Empresa inglesa The Antofagasta and Bolivia Railway Company Limited (Etiquetas: ENFE 2010).

La lucha de los ferroviarios por recuperar el legado, memoria, funcionamiento y patrimonio de lo que una vez fueron los ferrocarriles de Bolivia lleva casi dos

décadas impulsada por algunos ex trabajadores de la Empresa Nacional de Ferrocarriles de Bolivia (ENFE).

Uno de los hombres que cuenta con más documentación sobre el tema es Casto Rivero, de 79 años, quien trabajó desde 1965 en la empresa de ferrocarriles. Rivero fue limpiador de locomotoras y con el transcurso de los años se convirtió en maquinista de trenes petroleros.

Pero, como para la mayoría de sus compañeros de oficio -jóvenes y otro no tanto-, todo el esfuerzo por construir y salvaguardar los intereses de los trabajadores y de la empresa fracasó con la capitalización de los ferrocarriles en 1996. Fue entonces que junto a sus compañeros se propuso crear el Comité de Defensa del Patrimonio de ENFE.

5.1.- Trenes Símbolo de Pujanza

El inicio de esta historia ocurre en 1873, cuando la Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta, creada por Melbourne Clark and Company, firmó un contrato con el Gobierno de Bolivia autorizando la explotación del mineral libre de derechos por 15 años, desde la bahía de Antofagasta hasta Salinas, incluyendo el Salar del Carmen.

Para 1889, el tendido Antofagasta hasta el Salar de Uyuni estaba concluido. Fue a partir de inicios del siglo XX cuando las vías férreas del sur de Bolivia comunicaron a Uyuni, Oruro, Cochabamba, Potosí y Sucre, principalmente.

Lo propio pasó con el occidente y el oriente del país, que establecieron conexiones desde Arica llegando a La Paz, Guaqui, Viacha, Beni, Coro Coro, entre otros puntos secundarios.

Para ese entonces ya había varias locomotoras en el país. Sin embargo, las

primeras fueron la “Vicuñita” (también llamada “Chirapita”) y la “Pacamayu” que fueron utilizadas en la empresa minera La Huanchaca y luego en Pulacayo, Uyuni.

Para Rivero, aunque el término “cementerio de trenes” está muy trillado, existen lugares que guardan los vestigios de lo que alguna vez fue símbolo de la pujanza minera y la modernidad de Bolivia. Uno de ellos es Pulacayo.

“Este lugar está camuflado entre cerros, en la mina la Huanchaca de Uyuni, y está conservado perfectamente. Allí se podría rehabilitar y establecer un lugar que muestre la historia de la pujanza de los ferrocarriles”.

5.2. La Nacionalización.

Tras la Revolución Nacional de 1952, se anunció la suspensión de los servicios, esto por problemas económicos entre el Gobierno y la empresa inglesa como consecuencia de la política impuesta, de esta forma 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, empezando sus funciones el 1 de Noviembre de 1964.

Con la nacionalización se tiene que destacar que se produjeron hechos de importancia como la compra de locomotoras eléctricas a diesel, la adquisición de coches metálicos, ferrobuses y otras acciones con las que se modernizó los ferrocarriles bolivianos.

El importante papel que desempeñan los ferrocarriles, dentro del plan de Desarrollo

Económico y Social del país, como instrumento para el comercio de importaciones y exportación, así como para el transporte de carga pesada, fueron motivos consistentes para la creación de la “Empresa Nacional de Ferrocarriles” como entidad autárquica de derecho público y personería jurídica propia (...)⁷.

6. La Capitalización.

Después de la severa crisis de la primera mitad de los 80, Bolivia ha logrado un crecimiento económico modesto. Desde 1986 la economía muestra un crecimiento real que fluctúa alrededor del 3%. Una de las principales razones de este lento crecimiento, son los bajos niveles de ahorro e inversión. A pesar del gran esfuerzo que implicó la adopción de la Nueva Política Económica, durante más de una década, la formación bruta de capital en Bolivia había estado prácticamente paralizada, en este periodo la inversión privada promedio representaba menos del 5% del Producto Interno Bruto.

Con la Nueva Política Económica Bolivia buscó mejor control sobre las empresas estatales imponiendo criterios de eficiencia y limitando el acceso al crédito fiscal, para que éstas no sean una carga para el Estado, a su vez se buscó promover contratos de riesgo compartido, con el sector privado que junto con el financiamiento internacional impulsarían la inversión en el país, la cual había sido postergada durante el periodo de hiperinflación. Sin embargo, la reestructuración de las empresas públicas no tuvo resultados satisfactorios ya que el financiamiento internacional disminuía, las empresas públicas mostraban bajos niveles de eficiencia y alta injerencia política en su funcionamiento.

Según Cossío Fernando describe, que el reporte del Banco Mundial para 1994 sostenía que a menos que se incrementen los niveles de inversión en Bolivia, el crecimiento económico a largo-plazo no podría ser viable, acelerado y sostenible.

⁷ El Art. 1 del D.S. No. 06909 de 6 de Octubre de 1964, señala que, ENFE tiene facultad para administración unificada de los ferrocarriles de la red occidental a cargo del Estado y de los servidores conexos con este sistema ferroviario.

En este contexto surgían diferentes posibilidades que podrían ayudar al país a captar recursos privados para inversión, todos ellos apuntaban a una necesidad urgente de reestructurar sus economías y privatizar las empresas del Estado. Sin embargo, las experiencias de privatización en América Latina y el mundo entero mostraban resultados poco alentadores.

Las experiencias demostraban que las reformas en otros países, no lograron consolidar sistemas de ahorro de transparentes y viables, además de canales eficientes y sostenibles de inversión pública y privada productiva. Los recursos generados por la venta de las empresas del Estado eran mal gastados en corto tiempo y, al cabo de pocos años, la población se había quedado sin los recursos aportados por estas privatizaciones y sin las empresas que les pertenecían. Dentro de este ámbito nace un innovador plan de reforma que consistía en captar un monto similar de inversiones a los que generaría una privatización, sin dejar de ser propietarios de la porción que pertenecía a los bolivianos, la “Capitalización”.

La capitalización se basa en un principio de sociedad donde los bolivianos, a través del Estado, aportan sus empresas públicas y un inversionista estratégico aporta el mismo valor en capital, creando una nueva sociedad anónima, con dos veces el valor original de la empresa pública. De esta manera, el inversionista recibe 50% de las acciones de la empresa capitalizada y el 50% restante es distribuido entre los ciudadanos bolivianos. (Existen variaciones de estos porcentajes debido a participaciones accionarias de los empleados de cada empresa. (COSSIO Muñoz, Fernando).

La capitalización se planteó como meta para generar mayores inversiones y la transferencia de tecnología del exterior, de esta reforma la inversión captada se convertiría en el indicador de su éxito y dinamismo.

La reforma comienza con la creación del Ministerio de Capitalización en el año 1994. El proceso como tal comienza con la conformación de grupos de trabajo

interdisciplinarios encargados de una empresa determinada para encarar la capitalización de ENDE, ENFE, ENTEL, LAB, YPFB y VINTO. Las etapas siguieron una secuencia lógica que incluía: i) elaboración de los términos de referencia para la licitación, ii) difusión del proceso, iii) apertura y evaluación de las ofertas presentas, iv) adjudicación mediante Decreto Supremo, v) Firma de los Contratos y vi) entrega de la empresa. De las 6 empresas que se planeaban capitalizar 5 procesos fueron llevados a cabo (ENDE, ENTEL, ENFE, LAB y YPFB), VINTO no fue capitalizada⁸.

La Ley de Capitalización⁹, autorizaba al Ejecutivo a vender hasta el 50% de los activos empresariales a compradores privados y a transferir gratuitamente el otro 50%, de titularidad estatal, a todos los ciudadanos mayores de edad mediante las llamadas "acciones populares"¹⁰, las cuales servirían para financiar las pensiones de jubilación contratadas con sociedades privadas.

Las seis compañías afectadas, cada una de las cuales cubrían una producción o servicio estratégico, eran:

- La Empresa Nacional de Electricidad (ENDE)
- La Empresa Nacional de Ferrocarriles (ENFE)
- Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos (YPFB)
- La Empresa Nacional de Fundiciones (ENAF)
- La Empresa Nacional de Telecomunicaciones (ENTEL)
- El Lloyd Aéreo Boliviano (LAB).

La Capitalización aportó al Estado ingresos por valor de 1.700 millones de dólares

⁸ COSSIO Muñoz, Fernando. *Instituto de investigaciones socio económicas (IISEC)*, "Los Impactos Sociales de la Capitalización en Bolivia". Documento de Trabajo No. 04/02. 2002. Pág. 3-4. Véase en: <http://www.iisec.ucb.edu.bo/papers/2001-2005/iisec-dt-2002-04.pdf>

⁹ BOLIVIA, Ley No. 1544 Ley de Capitalización de 21/03/1994

¹⁰ Ley No. 1544. Artículo Sexto: autorizase al poder Ejecutivo a transferir a título gratuito, en beneficio de los ciudadanos bolivianos residentes en el país, y que al 31 de diciembre de 1995 hubieren alcanzado la mayoría, las acciones de propiedad del estado en las sociedades de economía mixta que hubieren sido capitalizadas de modo establecido en el artículo cuarto de esta Ley.

a la vez que tuvo un efecto catalizador de un proceso ya en curso, el de la progresiva dolarización de la economía boliviana. Tal como había anunciado, en noviembre de 1996, el Gobierno se apoyó en ese 50% de acciones reservado al Estado de los seis monopolios intervenidos para lanzar un bono anual de solidaridad (BONOSOL) de 240 dólares dirigido a todos los bolivianos mayores de 21 años y cubrir así una deuda social perentoria. Los bonos sociales y los fondos de pensiones mantenidos en parte con las aportaciones en cuenta individual de los afiliados a la seguridad social pretendían hacer llegar a los ciudadanos los beneficios de las privatizaciones parciales.

Este elaborado programa, que presentaba la traza de un apaño coyuntural, tuvo un impacto moderadamente positivo, y, a la postre transitorio, sobre los niveles de una pobreza que era esencialmente estructural, ya que tenía su origen en las escandalosas desigualdades en el reparto de la renta nacional y en la marginación socioeconómica de la gran mayoría de la población (85%) que era indígena o mestiza. El caso fue que en el cuatrienio presidencial de Sánchez el cuadro del desarrollo humano boliviano, considerado medio-bajo para el conjunto mundial y desde luego el más bajo de Sudamérica, experimentó algunos tímidos avances, en los aspectos educativos y sanitarios¹¹.

En ese contexto, la **Ley No. 1732: Ley de Pensiones, del 29 de noviembre de 1996**, Establece un “**BONOSOL** “de 240 dólares por año como un beneficio para todos los bolivianos mayores de 65 años que han cumplido 21 años al 31 de diciembre del 1995. Este Bono fue distribuido por una sola vez en el año 1997 a más de 400.000 personas con un gasto de 90 millones de dólares (suma que no pudo ser cubierta con los dividendos de las empresas capitalizadas, que sólo llegaron a 46 millones) habiéndose realizado un cuantioso préstamo del TGN con el respaldo del dinero del Fondo de Capitalización Individual-FCI. Este Bono, que aparte de los dividendos poco a poco echaría mano a las acciones del FCC para cubrir con la venta de acciones los dineros requeridos, tendría que concluir

¹¹Véase en: http://www.cidob.org/es/documentacion/biografias_lideres_politicos/america_del_sur/bolivia/

después de unos 60 años (con la muerte del último “beneficiario”) y con ello se habría terminado todo.

Proyecciones minuciosas indicaban que en menos de 30 años se hubiera dado fin a las acciones, debido a los dividendos reducidos de las empresas capitalizadas.

Ley 1864: Ley de PROPIEDAD Y CRÉDITO POPULAR – PCP, del 15 de junio de 1998 (Gobierno de Banzer)

Ante la imposibilidad de cumplir con el Bonosol (ver críticas de un informe de la OEA en enero de 1998), el gobierno de Banzer establezca la creación del BOLIVIDA en sustitución del Bonosol; crea la Acción Popular y los certificados fiduciarios.

“El Fondo de Capitalización Colectiva tendrá dos cuentas totalmente independientes, indivisas, imprescriptible. En ningún caso podrá transferirse de una cuenta a otros bienes, valores, derechos, obligaciones u otros similares. La mencionada norma establece:

30% del dinero generado a partir de las empresas capitalizadas (unos 70 dólares por persona /año) se destinaría a un primer Grupo (mayores de 50 años al 31 de diciembre de 1995) para el pago del Bolivida, que será “una Acción Popular Preferencial”.

70% pasaría a un Segundo Grupo (mayores de 21 años al 31 de diciembre de 1995), quienes recibirán una **Acción Popular** (AP).

Al respecto el Gral. Banzer indicó al promulgar la Ley:

“Propiedad y Crédito Popular significa que casi 3 millones de bolivianos sean propietarios de acciones populares y que las puedan utilizar, individual y

colectivamente, para tener acceso a un crédito bancario que les sirva para impulsar su microcrédito”. Y “Este es un beneficio para toda la vida, que enriquecerá el patrimonio de las familias bolivianas... dinamizarán la economía, potenciarán el mercado bursátil, promoverán la pequeña empresa y el crédito popular.... las acciones tendrán un valor entre 200 y 400 dólares” (GANDARILLAS Marco 2003)¹².

6.1. La Capitalización de ENFE.

El Ministerio de Capitalización (sic), señaló el 14 de Diciembre de 1995 como la fecha límite para vender las dos redes, El gobierno no sabemos aun bajo que presiones o por simple entreguismo irracional coloco la suma irrisoria de USD 51.8 millones como base para el proceso.

El pueblo protestó contra aquella cifra, cifra que hubiera movido burla en circunstancias menos dramáticas, se solicitó la revisión de precios poniendo en relieve que suma tan ridícula significaba pedir un precio de USD.15.010 por cada kilómetro de aquellas redes, cuando la sola construcción de los principales tramos equivalía a USD. 2.875.776 por kilómetro. Comparando precios nos damos cuenta del saqueo que hemos sufrido.

Los activos líquidos de ENFE alcanzaban USD. 243.14 millones, cuatro veces más de lo pedido por el gobierno capitalizador.

Se mostraron interesadas las siguientes empresas: CSX, RDC y Bolivian Rail Co. todas de Estados Unidos, Cruz Blanca y FEPASA de Chile. Las empresas Estadounidenses se retiraron de la carrera debido al lobby chileno que amenazaba con boicotear todo el proceso, desprestigiándolo y perjudicando al país. No sabemos que otras presiones o jugadas se habrán movido pero quedaron "dos" compañías antes de la fecha clave.

¹² Véase en: http://www.soberania.org/Articulos/articulo_259.htm

Es en ese momento que debió para toda la enajenación porque en los mismos Términos de Referencia diseñados por el buen alumno del Banco Mundial (y empleado del mismo por agregación) Alfonso Revollo dice: " la adjudicación debe ser suspendida cuando no se presentaren más de dos oponentes..."

Se decidió continuar con el acto - televisado en vivo a TODO el país - Se abrió el sobre de oferta: los chilenos ofrecían USD. 39.1 millones (!). Ante la decepción del público que presenciaba el evento y la visible turbación que denotaba el semblante de Revollo, no le quedó otra alternativa que suspender el acto¹³.

En el momento de la Privatización/"capitalización" de los ferrocarriles ENFE (Empresa Nacional de Ferrocarriles de Bolivia) tenía dos redes que no estaban unidas entre sí en territorio boliviano sino en el argentino, El área de influencia de la red ferroviaria cubre un 30% de la población boliviana, un 43% del Producto Interior Bruto, un 37% de la producción agroindustrial y un 40% de la actividad comercial¹⁴, ENFE fue vendida en la gestión presidencial del ex-presidente de Bolivia Gonzalo Sánchez de Lozada en dos partes diferenciadas:

LA RED ANDINA fue vendida a la empresa chilena *Cruz Blanca*, que a su vez al poco tiempo la vendió a la también chilena Luksic.

LA RED ORIENTAL fue vendida a *Genesee Wyoming* empresa estado-unidense.

Tras la división las redes fueron renombradas como «FCA» (Ferrocarril Andina) y «FCO » (Ferroviaria Oriental). Constituida como «Ferroviaria Oriental S.A.», se dedica al 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.

¹³Véase en: <http://sucre.indymedia.org/es/2002/09/351.shtml>

¹⁴ Véase en: «http://es.wikipedia.org/wiki/Empresa_Nacional_de_Ferrocarriles_del_Estado»

El gobierno de Bolivia adjudicó la suscripción de acciones a la «Empresa Ferroviaria Andina S.A». Mediante Decreto Supremo N° 24186 de fecha 15 de diciembre de 1995. La empresa, en su calidad de suscriptor, representó a un grupo de inversionistas que estaba conformado por *Bolivian Rail Investors Company Inc.* y *Blue Ocean Overseas Inc.* A partir del 14 de marzo de 1996 toda la administración y operación de la nueva empresa fue asumida con sus propios trabajadores y ejecutivos, iniciándose así las actividades de forma totalmente autónoma y privada.

a) La Red Occidental.

La Red Occidental, de transporte ferroviario de pasajeros en la región andina de Bolivia fue construida a partir de 1877. Se encontraba constituida por una extensión de 2166 Kilómetros un eje que corre del Norte a Sur desde la ciudad de La Paz hasta Villazon en la frontera con Argentina de este eje se desprenden seis ramales:

- FC. La Paz - Guaqui (tren eléctrico el más moderno que se construyó en Bolivia de trocha ancha desmantelado inmediatamente a la capitalización)
- FC. Viacha - Charaña (La Paz -Arica)
- FC. Uyuni - Antofagasta
- FC. Oruro-Cochabamba-Aiquile
- FC. Machamarca - Uncia.
- FC. Rio Mulatos - Potosi - Sucre - Tarabuco

b) La Red Oriental.

La Red Oriental, se encontraba constituida por una extensión de 1285 kilómetros tiene el epicentro en Santa Cruz de la que salen los tres ramales:

FC. Santa Cruz - Yacuiba

FC. Santa Cruz - Corumbá (Brasil)

FC. Santa Cruz - Santa Rosa - Yapacaní (La construcción del ramal Yapacaní - Trinidad se paralizó el día que los chilenos se apoderaron de las redes. No se ha vuelto a reactivar el proyecto).

CAPITULO II

DIAGNOSTICO DE LAS FUNCIONES LA EMPRESA NACIONAL DE FERROCARRILES “ENFE”.

2.1. Antecedentes.

Bolivia en el siglo XIX inicia uno de los procesos más largos de su historia, Ese es el caso de la construcción de ferrocarriles. La necesidad de modernizar las rutas de comunicación llevó a plantear políticas de desarrollo del transporte ferroviario. Hacia fines del siglo XIX y principios del XX a nivel mundial, los ferrocarriles se expandieron de manera acelerada. La "era del ferrocarril", también repercutió en el país. Influenciada por el desarrollo de la revolución industrial, su impacto general, es poco conocido en el ambiente historiográfico nacional¹⁵.

En 1877 inicia la era del ferrocarril en Bolivia con la construcción del tramo Antofagasta-Uyuni-Pulacayo (1877 a 1889) este tramo se continuó extendiendo con líneas que llegaron hasta Oruro (1892), Viacha (1913) y La Paz (1917), ya en 1903 se abrió el tramo Guaqui a La Paz que continuaba, pasando el lago Titicaca, a Mollendo Perú, en 1903 se construyo el ramal Uyuni Atocha y en 1925 se completó con la sección Villazón Atocha, el ferrocarril Arica a La Paz se inauguró en 1913, construido en cumplimiento del Tratado de Paz y Amistad de 1904 firmado por Bolivia y Chile, como compensación a Bolivia por la pérdida de su acceso al océano pacifico¹⁶.

La Empresa Nacional de Ferrocarriles ENFE creada por Decreto Supremo No. 06909 de 06 de octubre de 1964, se constituye en una empresa jurídica de

¹⁵ GOMES, Zubieta Luis Reynaldo “Políticas de Transporte Ferroviario en Bolivia: 1860 – 1940” pág. 1.
En: <http://www.boliviaenlared.com/pdf/politicas-transporte-ferroviario-bolivia.pdf>

¹⁶ UNCTAD, *Mejoramiento de los Sistemas de Tránsito en América Latina (1)*. 2003 pág. 12: (1) Las opiniones expresadas en este estudio son las del autor y no reflejan necesariamente las de la secretaría de la UNCTAD u otra dependencia oficial. Las denominaciones empleadas y la forma en que aparecen presentados los datos no implican, de parte de la Secretaría de las Naciones Unidas, juicio alguno sobre la condición jurídica de países, territorios, ciudades o zonas, o de sus autoridades, ni respecto de la delimitación de sus fronteras o límites. Véase en: http://www.unctad.org/sp/docs/ldc20036_sp.pdf

derecho público, con patrimonio propio y autonomía de gestión administrativa, financiera y legal, es una entidad de dominio del Estado Boliviano, en ese entonces bajo el gobierno de Víctor Paz Estensoro¹⁷, considerando el papel importante para administrar las instalaciones del ferrocarril Antofagasta (Chile) y Bolivia Railway Compañía limitada, y el tramo Bolivian Railway Co. y Peruvian Corporation, de esta forma se hizo cargo de material rodante antiguo, en su mayoría eran carros de madera con muy baja capacidad de carga y ruedas sin rodamientos.

A tres años de su fundación, en 1967 la empresa tomó control del recientemente abierto ramal localizado entre Santa Cruz y Quijarro, construyó la sección oriental que une Santa Cruz con los puertos de Santos en Brasil, Rosario y Buenos Aires en Argentina, ya en 1973 la línea Guaqui La Paz también fue transferida a ENFE.

De 1980 a 1985 la Empresa Nacional de Ferrocarriles llevó a cabo una completa renovación de material rodante y locomotoras, reaprovisionó sus talleres de mantenimiento, infelizmente el programa descuidó el mantenimiento de las líneas e incurrió en enormes deudas.

En 1987 controló la línea entre Uncía y Machacamarca perteneciente a la Empresa Minera de Bolivia (COMIBOL).

En 1990, por recomendación del Banco Mundial la empresa empezó a fijar metas de eficiencia, premiando el cumplimiento con descuentos de impuestos y se reestructuró el personal resultando en una reducción de 7.200 empleados a 3.900, con nuevos préstamos de más de USD. 80 millones, inició una rehabilitación de líneas, renovó y reparó el equipo consiguiendo elevar la capacidad de carga de 23,184 toneladas en 1965 a 66,053 toneladas para 1994.

¹⁷ Víctor Paz Estensoro, nació el 2 de octubre de 1907 en Tarija - 2001, abogado de profesión, Político boliviano, presidente de la República de Bolivia en cuatro ocasiones. un proceso ideológico culminaba con la creación de un instrumento político, nació el Movimiento Nacionalista Revolucionario que tuvo a Víctor Paz a uno de sus fundadores y su jefe por casi 50 años

La expansión la motivó el transporte de soya (unas 300 mil Toneladas. en ese año), sin embargo la administración no fue capaz de satisfacer ni la mitad de esta demanda debido a la falta de locomotoras.

En 1994 el gobierno colocó a la Empresa Nacional de Ferrocarriles ENFE, en la lista de empresas estatales que debían ser capitalizadas¹⁸, debido al desinterés de los inversionistas en marzo de 1996, la administración de la empresa y su patrimonio fueron transferidos en concesión por 40 años a dos grupos empresariales chilenos, Cruz Blanca que era el principal accionista de. Pacífico Railways asociada con el ferrocarril de Antofagasta Bolivia y el grupo Lucsik que ganaron el control del ferrocarril occidental con una oferta de USD. 13,2 millones y el ramal oriental por USD. 25, 8 millones.

Es así que se formaron dos empresas ferroviarias: El Ferrocarril del Oriente FCO SAM, El Ferrocarril Andino FCA SAM.

Actualmente la segunda opera los Ferrocarriles en Bolivia.¹⁹.

2.1.1. Fases del Proceso Ferroviario en Bolivia.

En las Políticas de Transporte Ferroviario en Bolivia: 1860 – 1940, se describe tres fases dentro lo que denomina el proceso de construcción de ferrocarriles en Bolivia, las mismas se encuentran constituidas por:

La primera fase, se desarrolla entre los años de 1870 a 1900, en este periodo se puede apreciar la falta de caminos adecuados para el transporte de personas, mercaderías de consumo y en especial para el transporte de carga mineral, de

¹⁸ Las empresas capitalizadas comprenden principales empresas de servicios públicos: Empresa Nacional de Telecomunicaciones (ENTEL), Empresa Nacional de Ferrocarriles (ENFE), Lloyd Aéreo Boliviano (LAB), Empresa Nacional de Electricidad (ENDE), y actividades de transporte, exploración y producción de hidrocarburos de Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos (YPFB).

¹⁹ Ob. Cit. Pág. 3

esta forma se constituye en una de las peticiones mas continuas el de construcción de caminos, que puedan facilitar el tránsito de las fuentes de producción a los puertos de exportación con destino a mercados extranjeros, en el rubro de los ferrocarriles otorgadas por el Estado, amparados en una resolución suprema del año de 1856, dictada por Jorge Córdoba quien convoca a la primera licitación pública para construir una vía férrea de Calama a Cobija en el Océano Pacífico.

El afán de vinculación caminera y ferroviaria no constituye precisamente un deseo de modernizar el país, sino es también una necesidad empresarial para obtener mejores condiciones de exportación de materias primas²⁰.

La Segunda fase, se desarrolla entre los años de 1900 a 1915, con características particulares porque está inmersa dentro de la política liberal secante y ortodoxa liderada por el partido liberal de Bolivia encabezado por José Manuel Pando e Ismael Montes quienes realizan transformaciones económicas, políticas, sociales y educativas.

Ya en este periodo se cuenta con dos compañías de ferrocarriles, Pando intenta organizar la tercera compañía de ferrocarriles ligada al ferrocarril del sur peruano y al puerto de Mollendo, es el ferrocarril de Guaqui a La Paz que entre los años de 1900 a 1920 tuvo febril actividad²¹.

La Tercera fase, se desarrolla entre los años de 1920 a 1940, está caracterizado por el movimiento administrativo de operación de cada una de las líneas. En Bolivia en un momento dado habían funcionado nueve empresas administradoras de grandes, medianas y pequeñas líneas, estaban constituidas por tres railways, varias empresas mineras, y las líneas de administración fiscal, arrendadas a su vez a otras empresas o entregadas a la administración del ejército.

²⁰ Ob. Cit. Pág. 3

²¹ Ob. Cit. Pág. 17

Esta situación lleva a un verdadero caos administrativo para el Estado, generalmente utilizado para solucionar los problemas económicos y administrativos, como garante de todos los movimientos financieros realizados por las empresas. El primero termina pagando a los acreedores y a las mismas empresas los costos de los malos manejos administrativos.

El desenvolvimiento de las grandes empresas, es decir las railways, es determinante para el crecimiento de los trenes en Bolivia, a través de su política dura de monopolio paulatinamente anula la posible competencia que pudieran presentar las otras empresas. En ese sentido, la The Antofagasta and Bolivia Railway Company establece un control absoluto con la consolidación de una ruta troncal entre los puertos de Antofagasta y las ciudades de La Paz, Oruro y Cochabamba, principales regiones económicas de producción²².

2.2. La Empresa Nacional de Ferrocarriles.

La Empresa Nacional de Ferrocarriles (ENFE) creada por D.S. No. 06909 de 06 de octubre de 1964, es la entidad representativa del dominio de estado sobre los bins ferroviarios y administradora de la infraestructura ferroviaria desvinculada de las concesiones y licencias otorgadas por el estado.

A lo largo de la vida institucional de ENFE se han emitido decretos Supremos relativos a su organicidad:

- a) Decreto Supremo No. 09329 de 23 de julio de 1990, que aprueba y pone en vigencia el estatuto orgánico de la empresa.
- b) Decreto Supremo No. 12112 de 31 de diciembre de 1974, que crea el directorio de la ENFE.

²² Ob. Cit. Pág. 21

- c) Decreto Supremo No. 14148 de 29 de noviembre de 1976 que modifica el Estatuto Orgánico de la empresa, manteniendo su naturaleza jurídica como “Empresa Publica” creada por D.S. No. 06909 de 6 de octubre de 1964.
- d) Decreto Supremo No. 236631 de 2 de septiembre de 1993, en actual vigencia, que modifica los artículos relativos a la dirección superior de la empresa y sus atribuciones.

Las modificaciones estatutarias, se dividieron principalmente a las modificaciones a la organización administrativas del poder ejecutivo, expresadas en las leyes de organización de Poder Ejecutivo.

2.2.1. Objetivo.

La Empresa Nacional de Ferrocarriles ENFE, en sus dos niveles – de Dirección y Administrativo – cumplir a cabalidad los objetivos trazados en el marco estratégico y plan de desarrollo institucional.

2.2.2. Misión.

Conforme el estatuto orgánico de la Empresa Nacional de Ferrocarriles ENFE, esta tiene como misión la de “participar en las políticas de transporte nacional y sub regional, propondrá al ministerio que ejerza tuición sobre la empresa estudios y proyectos de obras de complementación y expansión de la actividad ferroviaria”.

2.2.3. Atribuciones.

Como entidad representativa de dominio del Estado ENFE tiene las siguientes atribuciones:

Como entidad autárquica de derecho público y personería jurídica propia, para la

administración de los ferrocarriles del Estados.

Los bienes del ENFE no afectados al servicio público ferroviario constituyen bienes patrimoniales de esta Empresa, correspondiendo a la misma ejercer las acciones legales necesarias para su administración, disposición, conservación y recuperación.

Recuperación de bienes y recursos, la Empresa Nacional de Ferrocarriles, a proceder con la debida celeridad a tomar las acciones legales conducentes a recuperar bienes y recursos de ENFE, que se encuentran en manos de terceros y a obtener el debido resarcimiento por el daño económico y patrimonial que hubiesen causado autoridades, ex autoridades, funcionarios, ex funcionarios, durante el ejercicio de sus funciones y otras personas que hubiesen cometido hechos y actos contrarios a la empresa

2.3. Estructura organizacional de la Empresa.

La Empresa Nacional de Ferrocarriles se encuentra estructurada además de su Directorio y su Presidenta Ejecutiva por dos áreas funcionales, ambas integra el nivel de dirección:

- Dirección Nacional Asuntos Jurídicos.
- Dirección Administrativa y Financiera

Cada área funcional tiene a su cargo Jefaturas de unidades que componen el Nivel Operativo y una unidad de Auditoria, que compone el Nivel de Control, dichas unidades en su conjunto componen el nivel administrativo.

Las Unidades pueden tener a su cargo oficinas o encargados de áreas operativas específicas que responden ante ellos.

Las oficinas responden orgánica y jerárquicamente a sus Unidades, estas a su Dirección, estas a la Presidencia Ejecutiva y esta al Directorio de la Empresa por orden ascendente.

2.3.1. Funciones de la Dirección Nacional de Asuntos Jurídicos.

La Directora Nacional de Asuntos Jurídicos, tiene las siguientes funciones:

- Inicio de acciones legales en materia civil, penal, coactiva, administrativa y otros, tendientes a la recuperación, resguardo y protección del patrimonio del Estado.
- Impulsar auditoría interna legal, para determinar la responsabilidad de ex autoridades servidores servidoras de la ENFE
- Proponer proyectos de Ley ante ente tutor (MOPVS), a los fines de obtener la derogatoria o abrogatoria de leyes, Ordenanzas Municipales y otros, contrarios a los interés de la ENFE.
- Implantar el archivo técnico legal, en coordinación con la Unidad de Patrimonio Nacional de las ENFE, respecto a todos los activos fijos y pasivos de la ENFE.
- Coordinar la emisión de la información legal producida por su unidad de asuntos jurídicos.
- Elaborar criterios directrices para la elaboración de contratos, convenios, acuerdos transaccionales y respuestas específicas con relevancia legal.
- Delegar tareas o representaciones específicas para actos administrativos, jurídicos, judiciales y respuestas específicas con relevancia legal.
- Establecer criterios para la evaluación y supervisión del trabajo de gestión

jurídica de los abogados consultores del interior.

Por otra parte el Director Nacional de Asuntos Jurídicos emite sus determinaciones y/o opiniones mediante:

- Instructivos.
- Comunicaciones Internas.
- Informes a la Presidenta Ejecutiva y Directorio de la ENFE.

2.3.2. Funciones de la Unidad de Asuntos Jurídicos.

- Absolver consultas y emitir criterio legal, sobre casos específicos atinentes a la Empresa.
- Procesar la información y emitir opinión legal a las peticiones de Informes, orales o escritos que sean derivados a la ENFE.
- Procesar la información y emitir opinión a los Proyectos Ley, Decretos Supremos emanados o remitidos a la ENFE.
- Responder a la correspondencia con injerencia legal que sea derivada al a Dirección Nacional de Asuntos Jurídicos.
- Coordinar, supervisar, compatibilizar y ejecutar las tareas de desarrollo normativo interno de la Empresa.
- Coordinar, supervisar, compatibilizar y optimizar los reglamentos específicos de la Empresa.
- Crear, sistematizar y mantener un archivo de la normatividad emanada o analizada por su unidad.

- Elaborar, redactar y corregir proyectos de convenios y contratos que suscriba la Empresa.
- Proyectar instrumentos normativos, cotejarlos, compatibilizarlos y coordinarlos.

2.4. Análisis de las Funciones de egresado en modalidad de Trabajo Dirigido de la Empresa Nacional de Ferrocarriles.

La Empresa Nacional de Ferrocarriles ENFE, más particularmente en la Dirección Nacional de Asuntos Jurídicos, cuenta con la cooperación de estudiantes egresados de la Carrera de Derecho, personal esencial en el funcionamiento y el cumplimiento de los objetivos trazados.

El egresado en modalidad de Trabajo Dirigido, forma parte del personal de apoyo del área, quien en mérito al Convenio Interinstitucional celebrado entre la Universidad Mayor de San Andrés a través de la Carrera de Derecho - de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas (UMSA) - y La Empresa Nacional de Ferrocarriles ENFE, estudiantes Egresados acceden a Trabajo Dirigido como una modalidad de titulación con objeto de adquirir el grado académico licenciatura en Derecho²³, por un periodo no menor de ocho meses ni mayor a un año, a tiempo completo de ocho horas diarias conforme establece el Reglamento Interno de Trabajo Dirigido.

Convenios interinstitucionales,²⁴ permiten a egresados – en la modalidad Trabajo Dirigido - de la Carrera de Derecho de la Universidad Mayor de San Andrés cumplir funciones asignadas bajo la supervisión directa de la Dirección Nacional de Asuntos Jurídicos, de tal forma en el seguimiento en los distintos procesos, y

²³ Artículo 6 del Reglamento de la Modalidad de Graduación del Programa Trabajo Dirigido de la Carrera de Derecho, aprobado por Resolución del Honorable Consejo Universitario No. 063/01 de 21 de marzo de 2001.

²⁴ CONVENIO INTERINSTITUCIONAL ENTRE LA EMPRESA NACIONAL DE FERROCARRILES “ENFE” Y LA CARRERA DE DERECHO, suscrito en fecha 22 de septiembre de 2006: Clausula Tercera, tiene por objeto la coordinación y realización de acciones en el ámbito académico y práctico Jurídico en el Ministerio, para estudiantes de último año y egresados de la carrera.

asistencia legal.

Como parte de sus funciones los Abogados de la empresa, participa directamente en la inducción, permitiendo que el egresado en modalidad Trabajo Dirigido pueda conocer información básica que le permita realizar una adecuada labor, además de la participación supervisada de la Directora Nacional de Asuntos Jurídicos y toda inducción necesaria para buen desarrollo de las funciones que le fueran asignadas.

Las funciones que desarrolla el egresado en modalidad de Trabajo Dirigido, le permitirá adquirir habilidades propias del profesional en derecho, el análisis de la información de documentos, el estudio y análisis jurídico de casos, y la confección de una respuesta jurídica sobre el caso planteado conforme la normativa vigente de nuestro estado plurinacional, toda vez que durante el tiempo de permanencia sus funciones se encontrara bajo supervisión de Abogados de la Empresa y la Directora Jurídica, a quienes en cualquier momento puede acudir para despejar dudas con relación a servicios, procedimientos y otras consultas necesarias para desempeñar sus funciones con eficiencia y eficacia.

Conforme a los requerimiento que brinda en Área Jurídica de la ENFE, el egresado en modalidad de Trabajo Dirigido, cumple una labor de asistencia legal en: seguimiento de Procesos en Juzgados de Trabajo y Seguridad Social, seguimiento de Procesos Penales, seguimiento de Procesos Civiles, seguimiento de Procesos Administrativos, Proyección de Informes Legales internos de la Empresa y Proyección de contratos en cumplimiento de las funciones inherentes de cada una de estas áreas según corresponda.

CAPÍTULO III
“PROPUESTA DE CÓDIGO DE ÉTICA PARA LA EMPRESA NACIONAL DE
FERROCARRILES “ENFE”.

CODIGO DE ETICA INSTITUCIONAL

TITULO I
DISPOSICIONES GENERALES

CAPITULO I
OBJETO, MANDATO CONSTITUCIONAL, FINALIDAD Y ALCANCE

Artículo 1. (OBJETO).- La presente Código de Ética, tiene por objeto promover establecer, principios de conducta con valores éticos morales traducidos en acciones de Conducta, en ejercicio de función pública de Servidora y Servidor Público de la Empresa Nacional de Ferrocarriles.

Artículo 2. (MANDATO CONSTITUCIONAL).-

- I. Asume y promueve como principio ético moral: ama qhilla, ama llulla, ama suwa (no seas flojo, no seas mentiroso ni seas ladrón), suma qamaña (vivir bien), ñandereko (vida armoniosa), teko kavi (vida buena), ivi maraei (tierra sin mal) y qhapaj ñan (camino o vida noble).
- II. Estado boliviano, se sustenta en los valores de unidad, igualdad, inclusión, dignidad, libertad, solidaridad, reciprocidad, respeto, complementariedad, armonía, transparencia, equilibrio, igualdad de oportunidades, equidad social y de género en la participación, bienestar común, responsabilidad, justicia social, distribución y redistribución de los productos y bienes sociales, para vivir bien.
- III. 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.

Artículo 3. (FINALIDAD).- Mejorar el desempeño y la conducta ética de la servidora y servidor público dentro la empresa y con la sociedad de tal forma que brinde calidad y calidez en sus funciones dentro la Empresa, por tanto debe servir a la Empresa y no servirse de la misma.

Artículo 4. (SERVIDORA PÚBLICA Y SERVIDOR PÚBLICO).- Son las personas que desempeñan funciones públicas, cualquiera sea su condición, jerarquía, o tipo de relación laboral, asumiendo el reto de entrega de su esfuerzo físico intelectual a la consecución del bien común

Artículo 5. (ALCANCE).- La aplicación del presente Código es de cumplimiento obligatorio para todo el personal servidoras y servidores públicos sean éstos electos, designados, de libre nombramiento, de carrera, interinos, temporales, consultores de línea y toda otra persona que preste servicios en la Empresa Nacional de Ferrocarriles.

Artículo 6. (CONOCIMIENTO).-La servidora y servidor público, de la Empresa antes de asumir funciones, durante el ejercicio del mismo, tiene la obligación de conocer, adoptar, cumplir y asumir los principios ético morales descritos en el presente Código.

Artículo 7. (SUSCRIPCIÓN).- La servidora y servidor público de la Empresa Nacional de Ferrocarriles, al momento de asumir el puesto deberá suscribir una declaración jurada de adhesión, compromiso y cumplimiento de las disposiciones contenidas en el presente Código, bajo responsabilidad de interponerse proceso sumario administrativo

Artículo 8. (BASE LEGAL).- El presente código de ética se encuentra enmarcado en siguientes disposiciones legales:

- Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia.
- Ley No.1178 de Administración y Control Gubernamentales.
- Ley No. 2027 Estatuto de Funcionario Público.
- Ley No. 004 Ley de Lucha Contra la Corrupción, Enriquecimiento Ilícito e Investigación de Fortunas “Marcelo Quiroga Santa Cruz”.
- Ley No. 045 Ley Contra el Racismo y Toda Forma de Discriminación.
- Decreto Supremo No.29894 Estructura Organizativa del Órgano Ejecutivo del Estado Plurinacional de Bolivia.
- Decreto Supremo No. 23318 Reglamento de la Responsabilidad por la Función Pública.
- Decreto Supremo No. 26237 modificatorio del Decreto Supremo No. 23318-A
- Decreto Supremo No. 0214 Política Nacional de Transparencia y Lucha Contra la Corrupción.

CAPITULO II

PRINCIPIOS, VALORES ETICOS Y NORMAS DE CONDUCTA

Artículo 9. (PRINCIPIOS).- Los principios que rigen la presente código son:

1. **AMA QHILLA (NO SEAS FLOJO):** La Servidora y Servidor Público deben realizar sus actividades cotidianas con entereza y compromiso, cumpliendo con su trabajo, sin desperdiciar el tiempo asignado y no justificar improductivamente las horas de trabajo.
2. **AMA LLULLA (NO SEAS MENTIROSO):** La Servidora y Servidor Público deben regirse en el marco de la verdad ya sea en su relación intra-laboral y en su vinculación externa, la verdad es un instrumento de trabajo imprescriptible y se constituye en la garantía de transparencia institucional.

3. **AMA SUWA (NO SEAS LADRON):** La Servidora y Servidor Público deben velar por los bienes y patrimonio del Estado; tiene la obligación de protegerlos y custodiarlos como si fueran propios, en beneficio del bien común.
4. **SUMA QAMAÑA (VIVIR BIEN):** Complementariedad y la realización afectiva, subjetiva, espiritual en armonía con la naturaleza y en comunidad con los seres humanos.
5. **DIGNIDAD:** Las servidoras y servidores públicos se deben respeto a sí mismo, a sus compañeros de trabajo y a la población general.
6. **EQUIDAD DE GENERO:** Es el reconocimiento y valoración de las diferencias físicas biológicas de mujeres y hombres con el fin de alcanzar justicia social e igualdad de oportunidades que garantice el beneficio pleno de sus derechos sin perjuicio de su sexo en los ámbitos de la vida social económica, política, cultural y familiar.
7. **IGUALDAD:** Las servidoras y servidores públicos deben brindar a todos los ciudadanos a quienes se presta un servicio público o tiene alguna petición ante la administración pública un trato equitativo.

Artículo 10. (VALORES ÉTICOS).- La Empresa Nacional de Ferrocarriles, en representación de sus Servidoras y Servidores Públicos de manera integral adopta los siguientes Valores Éticos:

1. **BIEN COMÚN.**- Debe existir equidad, armonía y felicidad de los miembros de un Estado, una sociedad, comunidad o una Empresa, que permita el bienestar común de la sociedad.
2. **CALIDEZ.**- Las Servidoras y Servidores Públicos, deben tener un trato amable, cortés, cordial, respetuoso y con un amplio sentido de cooperación entre Servidores Públicos en general y con la población que acude a la

administración pública en particular.

3. **EFICIENCIA.-** La Empresa Nacional de Ferrocarriles, debe alcanzar objetivos que vayan en beneficio de la Empresa por ende del Estado con el uso óptimo de recursos.
4. **IDONEIDAD.-** La Empresa Nacional de Ferrocarriles, comprende aptitudes técnicas, legales y morales en el ejercicio de sus funciones públicas y los actos de sus Servidoras y Servidores Públicos.
5. **IMPARCIALIDAD.-** Todo acto administrativo es imparcial no reconocimiento fueros ni privilegios por razón de de sexo, cargos u otro que pueda favorecer a unos y en desmedro de otros ciudadano.
6. **LEGITIMIDAD.-** Asegurar que los actos de la Administración Pública sean justos y verdaderos.
7. **PUBLICIDAD.-** Los actos Administrativos se enmarcan en el principio de publicidad entendiendo que son públicos, debiendo las Servidoras y Servidores Públicos informar permanentemente a la colectividad los resultados de su gestión a sola petición y sin la necesidad de orden judicial.
8. **RESPONSABILIDAD.-** Todas las Servidoras y Servidores Públicos asumen plena responsabilidad por sus actos y omisiones en el desempeño de sus funciones. Asimismo comprende el respeto al mandato de la ley; la observancia y cumplimiento de los deberes y obligaciones inherentes al cargo, asumiendo la responsabilidad por los resultados y efectos.
9. **SOLIDARIDAD.-** Las Servidoras y Servidores Públicos deben ayudarse mutuamente, además de brindar colaboración a la población que lo necesita.
10. **TRANSPARENCIA.-** Es la práctica y manejo visible de los recursos del estado por las Servidoras y Servidores Públicos, así como personas naturales y jurídicas, que efectúen funciones con recursos del Estado.

11. RENDICIÓN DE CUENTAS.- La Empresa Nacional de Ferrocarriles, tiene la responsabilidad de presentar informes y cuentas claras del trabajo reconociendo el derecho ciudadano de conocer el resultado de las acciones de toda Servidora y Servidor Público.

12. INTEGRIDAD: Los actos de las Servidoras y Servidores Públicos deben ser realizados con rectitud, honradez y probidad, manteniendo una conducta intachable y honesta.

Artículo 11. (NORMAS DE CONDUCTA).- Las normas de conducta que rigen la Empresa Nacional de Ferrocarriles, son inspiradas en los principios y valores éticos, estas rigen a la actuación de las Servidoras y Servidores Públicos en el ejercicio de sus funciones.

Artículo 12. (EFICIENCIA).- Las Servidoras y Servidores Públicos de la Empresa Nacional de Ferrocarriles, deberán y conducir sus actos de acuerdo a las siguientes disposiciones:

- a) Utilizar el tiempo laboral productivamente en asuntos inherentes a sus funciones.
- b) Tener la iniciativa necesaria para encontrar y aplicar las formas más económicas de realizar las tareas cumpliendo los objetivos trazados.
- c) Hacer uso eficiente de los bienes y materiales que estén bajo su responsabilidad.
- d) Cumplir las metas en los plazos establecidos.
- e) Tomar las medidas oportunas ante contingencias.
- f) Responder ante situaciones imprevisibles con capacidad, transparencia y eficacia.

g) Mantener los estándares y niveles de calidad.

Artículo 13. (FACILITACIÓN).- Las Servidoras y Servidores Públicos de la Empresa Nacional de Ferrocarriles, deberán cumplir sus funciones, en base a la:

- a)** Simplificar normas, procedimientos y otros procesos administrativos que retrasen o entorpezcan el trabajo.
- b)** Adoptar medidas y decisiones oportunas para la prosecución y conclusión de los trámites.
- c)** Evitar interferencia en atribuciones o funciones de otro servidor público.

Artículo 14. (IDONEIDAD).- Las Servidoras y Servidores Públicos de la Empresa Nacional de Ferrocarriles deberán cumplir sus funciones en base a:

- a)** Competencia y excelencia profesional, observando las normas y principios inherentes al ejercicio y desarrollo de sus funciones.
- b)** Cumplir y dictar órdenes con competencia.
- c)** Asumir una actitud pedagógica hacia el ciudadano, en cuanto a los derechos y deberes que tiene frente a la sociedad, al Estado Plurinacional y al servicio público.
- d)** Evitar participar a sabiendas de una actividad ilegal ó de actos que vayan en detrimento de la función pública.
- e)** Respetar y contribuir a los objetivos legítimos y éticos del Estado Plurinacional

Artículo 15. (IMPARCIALIDAD).- Las Servidoras y Servidores Públicos; de la Empresa Nacional de Ferrocarriles, deberán:

- a) Aplicaran uniformemente las leyes, normas y los procedimientos.
- b) Otorgaran trato igualitario y sin discriminación a cualquier servidora y servidor público en general.
- c) Otorgarán con preferencia a personas con discapacidad, mayores de 60 años, mujeres embarazadas o acompañadas de niños menores.

Artículo 16. (INTEGRIDAD).- Las Servidoras y Servidores Públicos de la Empresa Nacional de Ferrocarriles:

- a) Obraran sin prejuicios ni premeditación.
- b) Respetaran las buenas costumbres de convivencia e higiene en su actuar y vestir.
- c) Evitaran la arbitrariedad.
- d) Se encuentran prohibidos de ejercer intimidación, hostigamiento, amenaza, represalia, revancha, acoso, persecución, agresión física o moral, insinuaciones ofensivas de manera expresa, verbal, directa o indirecta y de utilizar lenguaje inapropiado.
- e) Defenderán el interés colectivo frente a los intereses de parcialidades o de Partido político alguno.
- f) Evitaran participar y/o colocarse en situaciones que generen conflictos de intereses.

Artículo 17. (JUSTICIA).- Las Servidoras y Servidores Públicos de la Empresa Nacional de Ferrocarriles

- a) Deberán darle el justo valor a todas las acciones que realiza.

- b) Evitaran poner por delante las circunstancias y el apasionamiento personal.
- c) Escucharan y respetaran la opinión de otras personas, evitando la precipitación vertiendo juicios de valor a priori.
- d) Otorgaran a cada quien lo que es debido en sus relaciones con el Estado Plurinacional, otros servidores públicos o público en general.
- e) Garantizaran la libertad de otras personas en el ejercicio de sus funciones.
- f) Buscaran Solucionar los conflictos buscando un resultado justo, nunca en contra de las leyes y de los valores del presente Código.

Artículo 18. (LEGALIDAD).- Las servidoras y servidores Públicos de la Empresa Nacional de Ferrocarriles

- a) Conocer y cumplir las Leyes, Decretos, normas o procedimientos inherentes al cargo esta desempeñado.
- b) Darle estricta observancia a las leyes y al estado de derecho.
- c) No aceptaran nada que pueda perjudicar su juicio profesional.

Artículo 19. (PROBIDAD).- Las servidoras y Servidores Públicos de la Empresa Nacional de Ferrocarriles, conducirán sus actos:

- a) Con prudencia, decencia, seriedad y ecuanimidad.
- b) Utilizaran los recursos institucionales en el marco de la legalidad y la honradez durante el ejercicio público.
- c) Combatirán y denunciaran toda forma de corrupción.

Artículo 20. (RENDICIÓN DE CUENTAS).- Las Servidoras y Servidores Públicos del la Empresa Nacional de Ferrocarriles, deberán realizar su Rendición de Cuentas:

- a) Proporcionando información veraz, fidedigna y verificable referida a su patrimonio y antecedentes personales y profesionales, durante el ingreso, permanencia y al momento de su desvinculación de la entidad pública.
- b) Presentaran su declaración jurada de bienes y rentas de acuerdo a normativa vigente.
- c) Devolverán ante autoridad competente los recursos materiales que le fueron entregados para el desempeño de sus funciones.
- d) Respetaran el derecho de la sociedad a conocer el resultado de las acciones como Servidoras y Servidores Públicos, la responsabilidad de informar y presentar cuentas claras del trabajo a la ciudadanía.
- e) Ejercerán sus funciones de tal manera que sus procedimientos sean transparentes y faciliten, en consecuencia, el ejercicio del derecho ciudadano de controlar los actos del gobierno y de la administración pública.

Artículo 21. (RESPONSABILIDAD).- Las servidoras y Servidores Públicos de la Empresa Nacional de Ferrocarriles, deberán:

- a) Respetar la Constitución Política del Estado Plurinacional, las Leyes, Decretos Supremos, Normas y reglamentos vigentes.
- b) Asumirán los resultados y consecuencias de sus acciones, omisiones o instigaciones.
- c) Efectuaran oportunamente la rendición de cuentas, en sus funciones según las atribuciones que las leyes y sus reglamentos.

- d) Denunciaran los hechos y actos de corrupción y aquellos contrarios a la presente norma.
- e) Velaran por la protección, conservación y adecuado uso de todos los bienes públicos a su cargo que conforman el patrimonio del Estado Plurinacional.
- f) Evitaran las situaciones que generen incompatibilidad.
- g) Mantendrán buenas relaciones interpersonales con otros servidores público o público en general.

Artículo 22. (TRANSPARENCIA).- Las Servidoras y servidores Públicos de la Empresa Nacional de Ferrocarriles:

- a) Darán cumplimiento a las normas jurídicas que regulen el derecho a acceso a la información.
- b) Permitirán el acceso y brindarán información necesaria y oportuna para la verificación y seguimiento de sus actos y decisiones.
- c) Comunicaran a autoridad competente de manera ágil y oportuna las contingencias, problemas y dificultades no previstas o reglamentadas que se presenten en el ejercicio de sus funciones.
- d) Divulgaran todos los actos que conozcan y que, de no ser divulgados, pudieran distorsionar la información.
- e) No utilizarán información para lucro personal que de alguna manera fuera contraria a la ley o en detrimento de los objetivos legítimos y éticos.

Artículo 23. (TOLERANCIA).- Las servidoras y servidores Públicos de la Empresa Nacional de Ferrocarriles, deberán:

- a) Actuar con tolerancia hacia otras personas que fuesen de distinto género, religión, raza u otra característica distinta respetando el pluralismo y a la diversidad del Estado Plurinacional Boliviano.
- b) Aceptaran críticas al trabajo, modo de proceder u otros aspectos, de otros servidores públicos o público en general.
- c) Adoptaran una voluntad de comprensión, respeto y defensa por el entorno, cultural y ecológico, en el cual presta su servicio.

Artículo 24. (INTERPRETACIÓN).- La Empresa Nacional de Ferrocarriles, considerara la ambigüedad o duda respecto de la aplicación de las anteriores normas de conducta estas deberán ser interpretadas por la Dirección Nacional de Asuntos Jurídicos, misma que emitirá opinión técnica y legal que será considerada y cumplida en casos similares.

CAPITULO III EJERCICIO DE AUTORIDAD

Artículo 25. (EJERCICIO DE AUTORIDAD).- La autoridad es la atribución que la ley, del Estado Plurinacional confiere a todo servidor público para el ejercicio de sus funciones, según su nivel jerárquico otorgándole la responsabilidad de tomar decisiones, dirigir a otros servidores públicos y administrar los recursos del Estado Plurinacional.

Artículo 26. (NORMAS DE CONDUCTA PARA EL EJERCICIO DE LA AUTORIDAD).- La Servidora y Servidor Público de la Empresa Nacional de Ferrocarriles, conducirá sus actos en el ejercicio de la autoridad:

- a) Logrando el respeto de otros servidores públicos y del público en general.
- b) Aplicando con prontitud y oportunidad los valores y normas de conducta

establecidas en el presente Código.

- c)** Actuando con imparcialidad, serenidad en sus decisiones.
- d)** Preservando y precautelando la imagen del Estado Plurinacional Boliviano en sus actos y conducta, dentro de las instituciones como fuera de ellas.
- e)** Adoptando medidas de control y protección necesarios en resguardo de los recursos del Estado Plurinacional.
- f)** Cumpliendo las obligaciones con eficiencia y transparencia.
- g)** Tomando decisiones con oportunidad dando solución a los problemas en el marco de sus atribuciones y competencias.
- h)** Cooperando a sus dependientes, prestando asistencia, guía y respaldo oportunos.
- i)** Excusándose de conocer y resolver determinados asuntos, cuando mantenga o haya tenido relación de parentesco, afinidad, enemistad o de dependencia económica con los interesados durante los dos últimos años anteriores a su designación.
- j)** Brindando atención a cualquier persona con cortesía imparcialidad y respeto a sus derechos, considerando sus legítimas demandas y excusándose cuando existan conflictos de intereses.
- k)** Respetando la independencia de otros servidores públicos, quedando impedidos de inducir, interferir, influir en el tratamiento, atención o solución de casos, trámites o asuntos de interés particular.
- l)** No permitiendo que intereses particulares, sectoriales o políticos influyan o determinen sus decisiones.
- m)** Adoptando medidas necesarias de prevención y control para la lucha contra

la corrupción.

- n) Dictando órdenes y resoluciones en concordancia con leyes, normas u otras determinadas dentro de los plazos y formas establecidas por ley.

CAPITULO IV CONFLICTO DE INTERESES

Artículo 27. (CONFLICTO DE INTERESES).- Se entiende por Conflicto de Intereses toda situación o evento en que los intereses particulares, directo o indirecto, de alguna servidora y/o servidor público, contravenga con los de la sociedad, interfiriendo con los deberes que le competen a ella, o lo lleven a actuar en su desempeño por motivaciones diferentes al bien común o los intereses del Estado.

Artículo 28. (DEBER DE ABSTENCIÓN).- La servidora y servidor público de la Empresa Nacional de Ferrocarriles, debe abstenerse de mantener, fomentar o generar relaciones y situaciones en cuyo contexto sus intereses personales, laborales, económicos pudieran estar en conflicto con los del Estado.

En ejercicio de sus funciones todo servidor público, no podrá dirigir, administrar, asesorar, patrocinar, representar, prestar servicios, remunerados o no, o a personas jurídicas o naturales, asimismo, no podrá convertirse en socio o accionista en una asociación o compañía convertirse en parte de un contrato que tenga relación con la actividad pública inherente a su cargo.

Artículo 29. (OBLIGACIÓN DE COMUNICACIÓN).- Toda servidora y servidor público dentro de la Empresa Nacional de Ferrocarriles, sin importar su jerarquía se encuentra obligado a comunicar en forma expresa, escrita y oportuna a autoridad competente, los conflictos de intereses que se presenten en el ejercicio de sus funciones.

Artículo 30. (SITUACIONES QUE GENERAN CONFLICTO DE INTERESES).-

La Servidora y Servidor Público, de la Empresa Nacional de Ferrocarriles, tienen la obligación de excusarse o abstenerse de ejercer sus funciones y competencias en todos aquellos casos en los que tenga conflicto de intereses.

- a) Aceptación o solicitud de regalos, beneficios, gratificaciones.
- b) Nepotismo.
- c) Intereses económicos y relaciones comerciales.
- d) Actividades políticas, parcialidades o religiosas.
- e) Actividades externas u otras actividades relacionadas con la Empresa.

Artículo 31. (REGALOS, BENEFICIOS Y GRATIFICACIONES).- La Empresa Nacional de Ferrocarriles, entiende como regalos, beneficios y gratificaciones, aquellos favores, que sean en dinero, bienes materiales, servicios, promociones u otras ventajas, que sean de aprovechamiento personal.

Artículo 32. (EXCEPCIONES).- Los regalos, beneficios y gratificaciones que se brinde a los servidores públicos de la Empresa Nacional de Ferrocarriles, estarán sujetos a las siguientes excepciones:

- a) Cuando provenga de hábitos culturales públicos.
- b) Cuando sean reconocimientos protocolares.
- c) Cuando sean gastos de viaje y estadía recibidos de gobiernos, instituciones de enseñanza o entidades sin fines de lucro.
- d) Cuando su aceptación sea estrictamente necesaria para el desempeño de sus funciones.

- e) Cuando existan bonificaciones, promociones, descuentos y otros beneficios que son ofrecidos al público en general y no exclusivo a la Servidora y Servidor Público.
- f) Cuando sea material promocional y/o de imagen institucional
- g) En ocasiones tradicionales como matrimonio, cumpleaños, nacimiento, enfermedad y Navidad.
- h) Cuando implique una acción solidaria.

Artículo 33. (COMUNICACIÓN A AUTORIDAD).-

Las Servidoras y Servidores Públicos de la Empresa Nacional de Ferrocarriles, que reciban algún tipo de regalo, beneficio y gratificaciones, deberán comunicar expresamente a autoridad competente.

Artículo 34. (OBLIGACIÓN DE EXCUSA).-

Toda Servidora y Servidor Público de la Empresa Nacional de Ferrocarriles, tiene la obligación de excusarse de participar en funciones de control, supervisión, fiscalización o procesos de contratación, selección, evaluación, trámite o asunto oficial en las que estén involucrados familiares y personas afines.

Artículo 35. (INTERESES ECONÓMICOS Y RELACIONES COMERCIALES).-

En la Empresa Nacional de Ferrocarriles, se generan conflictos de Intereses Económicos cuando una Servidora o Servidor Público, familiares o personas afines son cuando ejercen control o son representantes de la empresas u organizaciones relacionadas con la institución pública en el cual desempeña sus funciones.

Toda Servidora o Servidor Público deberá presentar su excusa de participar oportunamente de acciones, decisiones o recomendaciones en:

a) Procesos de contratación de personal cuando se presenten a estas personas

allegadas, amigos u donde existan otros intereses.

b) Adquisición o transferencia de bienes de la ENFE.

c) Contratación de servicios.

d) Proposición o aprobación de procedimientos administrativos u operativos.

e) Preparación de remates o negociación de contratos, convenios o acuerdos.

f) Tomar en arrendamiento u obtener concesiones, bienes de ENFE, contratos de obras o servicios de aprovisionamiento a su nombre en forma directa o indirecta.

Artículo 36. (ACTIVIDADES POLÍTICAS, PARCIALIDADES Y RELIGIOSAS)

Las Servidoras y Servidores Públicos del la Empresa Nacional de Ferrocarriles, en el desarrollo de sus funciones deberán:

a) Cumplir sus funciones sin ninguna intención política, ideológica, sectorial o religiosa.

b) Abstenerse de exigir o solicitar el cobro o descuento de cuotas o contribuciones para fines políticos o parcialidades.

c) Abstenerse de exigir o solicitar participación o afiliación a un determinado partido político, parcialidad o religión para optar o permanecer en un determinado cargo público.

d) Abstenerse de impedir o cualquier forma de influir en la afiliación o desafiliación de servidores públicos en una determinada asociación u organización.

- e) Abstenerse de obligar o inducir a subalternos a la asistencia a actos políticos de cualquier naturaleza o impedir la asistencia de estos fuera de su horario de trabajo.
- f) Abstenerse de realizar o difundir propaganda política entre el resto de los servidores públicos en las instituciones, en horarios de trabajo.

Artículo 37 (ACTIVIDADES EXTERNAS).- La Empresa Nacional de Ferrocarriles, controlara que la Servidora y/o Servidor Público de esta Empresa, se abstenga de participar en empleos ó actividades adicionales a la función pública que:

- a) Tengan relación directa con la función que desempeñan.
- b) Creen conflicto de intereses.
- c) Estén prohibidas por disposiciones legales, leyes profesionales y códigos de ética.
- d) Requieran su participación en horarios de trabajo.

CAPITULO V DERECHOS Y GARANTIAS

Artículo 38. (DERECHOS Y GARANTÍAS).- El Estado Boliviano Plurinacional y la Empresa Nacional de Ferrocarriles, velará por la observancia y el cumplimiento de los derechos y garantías de las Servidoras y Servidores Públicos para el desarrollo normal de sus funciones, gozan de los siguientes derechos y garantías:

- a) Al goce de vacaciones, licencias, permisos y remuneración, otros beneficios establecidos en la Ley General de Trabajo.

- b)** A desempeñar sus funciones o tareas inherentes a su cargo.
- c)** A la Seguridad Social y a la asistencia sanitaria, para sí y sus beneficiarios, de acuerdo con el sistema de Seguridad Social al que se encuentren acogidos, así como a cualesquiera otras prestaciones que les reconozca el correspondiente sistema.
- d)** A la carrera administrativa y estabilidad laboral cuando corresponda.
- e)** A la capacitación y perfeccionamiento profesional.
- f)** Al trato justo e igualitario.
- g)** A no ser objeto de discriminación en razón a su raza, religión, género, estado civil, condición física o creencias.
- h)** A gozar de las mismas oportunidades y preferencias que cualquier servidora o servidor público.
- i)** Al respeto y consideración en el ejercicio de sus derechos constitucionales y fundamentales como ser humano.
- j)** A representar por escrito, ante la autoridad que corresponda, las determinaciones que juzgue violatorias de alguno de sus derechos y garantías.
- k)** A la defensa cuando sea sindicado de actos contrarios a la normativa vigente.
- l)** A solicitar la excusa de cualquier miembro de un tribunal o comisión, o autoridad que lo juzgue o evalúe, cuando existiera un conflicto de intereses debidamente fundamentado.
- m)** A no ser juzgado por comisiones especiales o sometido a otros jueces que los designados con anterioridad al hecho de la causa, y los considerados por la normativa vigentes.

- n) Al manejo reservado de su identidad respecto de denuncias y/o información que hiciera o proporcione, referidas a actos de corrupción o conducta indebidas en previsión a que no se tomen represalias en su contra.
- o) A que se respete su correspondencia y documentación personal, sea esta escrita o electrónica.
- p) A desempeñar sus funciones y ejercer sus atribuciones en un ambiente laboral favorable, donde prime el respeto, el profesionalismo y la sana competencia.
- q) A su promoción basada en sus méritos personales y profesionales.
- r) Al derecho a la Acción de Privacidad.

CAPÍTULO VI

MECANISMOS DE EJECUCION DE LA ÉTICA INSTITUCIONAL

Artículo 39. (DEFINICIÓN).- Los mecanismos de ejecución de la ética institucional son aquellas instancias de promoción, ejecución, defensa y sanción de las conductas que convengan las disposiciones señaladas en el presente Código de Ética.

Artículo 40. (COMPOSICION DE CONSEJO DE ETICA INSTITUCIONAL).- Estará integrado por; cuatro miembros en total; un miembro de la Dirección Nacional de Asuntos Jurídicos , un miembro de la Dirección Administrativo y Finanzas, un miembro de Recursos Humanos y una Servidora o Servidor Público, elegida de personal de la Empresa.

Artículo 41. (FUNCION DE CONSEJO DE ÉTICA INSTITUCIONAL).-

1. Tiene como función la promoción de la ética en cada una de sus unidades.
2. Es función del Consejo de Ética dar aplicación al Código de Ética

3. Tratar en la instancia que le corresponda las quejas, reclamos y denuncias sobre las infracciones a la ética en el ejercicio de funciones de las servidoras y servidores públicos y determinando sanciones a ser impuestas por la contravención a las normas éticas de conducta y comunicar las mismas a la instancia correspondiente para que sean ejecutadas.
4. Atender las solicitudes de reconsideración sobre la imposición de sanciones, por parte de las servidoras y servidores públicos, basándose en los principios de objetividad y legalidad.
5. En caso de que las infracciones a la ética en el Servicio Público constituyan indicios sobre hechos de corrupción, éstos serán inmediatamente sometidos para su correspondiente tratamiento.
6. El Consejo de ética institucional tomara la decisión sobre la creación de incentivos dentro la institución a fin de promover el cumplimiento y observancia de las normas de conducta ética.

Artículo 42. (ATRIBUCIONES DE CONSEJO DE ETICA INSTITUCIONAL).-

Entre sus principales atribuciones tendrá la:

1. Atención de consultas de las servidoras y servidores públicos.
2. Coordinación de las complementaciones al presente Código de Ética, en lo pertinente, dirimir controversias.
3. Coordinar con la Unidad de Recursos Humanos de la empresa, las actividades de capacitación, actividades de difusión del Código de Ética.
4. Realizar un seguimiento a la vigencia del proceso de inducción al Código de Ética.
5. Atender situaciones de contravenciones al Código de Ética, de acuerdo a lo establecido en el Procedimiento de Sanción Moral, aplicar la sanción moral e

instruir complementaciones de las disposiciones disciplinarias internas para la tipificación de infracciones.

6. La recepción de consultas, recepción de situaciones de controversia y coordinación para su tratamiento.
7. Coordinación de reuniones de los Consejeros de Ética
8. Capacitación continua en Ética, desarrollo del proceso de inducción de nuevos servidores públicos.
9. Recepción de denuncias de la Empresa.
10. Coordinación de su tratamiento, con la Máxima Autoridad Ejecutiva.
11. Publicación periódica de valores y principios del Código de Ética Institucional.
12. Consejo de Ética Institucional, estará en permanente coordinación de actividades con el Directorio de la Empresa.

CAPITULO VII PROCEDIMIENTO DE SANCION MORAL

SECCION I PRINCIPIOS SANCIONADORES

Artículo 43. (DEBIDO PROCESO).- La Empresa Nacional de Ferrocarriles a fines de asegurar las garantías, derechos y obligaciones de las servidoras y servidores públicos contra los cuales se estuviese tramitando un procedimiento por falta ética, serán de observancia obligatoria la integridad de las disposiciones normativas previstas para la sustentación del procedimiento administrativo establecido en el presente Código.

Artículo 44. (PRESUNCIÓN DE INOCENCIA).- En concordancia con lo

establecido en la Constitución Política del Estado Boliviano Plurinacional, las Servidora y Servidores Públicos, a quienes se les atribuyan faltas, cuyo procesamiento sea objeto del presente Código, se presumen inocentes mientras no se declare legalmente lo contrario.

Artículo 45. (LEGALIDAD).- Toda actuación y actividad desarrollada para la sustentación del procedimiento administrativo establecido en el presente Código, debe estar sometida a la ley y al ordenamiento jurídico vigente, presumiéndose lícita, salvo que se demuestre lo contrario.

Artículo 46. (CONCURRENCIA CON FALTAS DISCIPLINARIAS).-

- I. En la Empresa Nacional de Ferrocarriles, la aplicación de las sanciones reguladas por la presente disposición procederá únicamente en aquellos casos que no se encuentren tipificados en el ordenamiento administrativo disciplinario vigente.
- II. En aquellos casos en los cuales las denuncias recibidas se encuentren tipificadas en el ámbito del Reglamento Interno y Código de Ética de la Empresa Nacional de Ferrocarriles, Consejo de Ética Institucional que recibirá la denuncia para su procesamiento en el ámbito disciplinario y aquel que corresponda
- III. No podrán ser objeto de la aplicación de las sanciones previstas en el presente Código de Ética y de Conducta del Servidor Público, del la Empresa Nacional de Ferrocarriles, aquellos hechos que previamente hubiesen sido sancionados disciplinariamente u objeto de responsabilidad administrativa, civil o penal, en los casos en que se aprecie identidad de sujeto, objeto y hecho. De igual forma, en aquellos casos en los cuales se hubiere procesado una falta llegando a la correspondiente sanción mediante el presente Código no se procederá a su tratamiento en otra instancia disciplinaria administrativa.

Artículo 47. (INDICIOS DE RESPONSABILIDAD CIVIL, PENAL Y ADMINISTRATIVO).- En la eventualidad de que los actos o hechos examinados en virtud de la sustanciación del procedimiento regulado en la presente disposición legal presentaren indicios de responsabilidad administrativa, civil o penal, Consejo de Ética Institucional de la Empresa Nacional de Ferrocarriles, efectuará un informe fundamentando las razones por las cuales la denuncia, remeterá a la autoridad competente.

SECCION II

RÉGIMEN DE FALTAS Y SANCIONES ÉTICAS

Artículo 48. (DEL PROCEDIMIENTO DE FALTAS ÉTICAS).- La Empresa Nacional de Ferrocarriles, para el procesamiento, sanción y ejecución, se aplicará, las disposiciones del procedimiento administrativo común.

Artículo 49. (FALTAS ÉTICAS)

- I. Son faltas éticas, las acciones u omisiones cometidas por las servidoras y servidores públicos que deriven en un parcial, o total incumplimiento, abuso, o extralimitación de un principio ético, o valor predeterminado en el presente Código de Ética Institucional.

- II. En aplicación del principio de cosa juzgada, ninguna servidora ó servidor público podrá ser sancionado dos veces por la misma causa. Dicho principio será aplicable cuando exista identidad de sujeto, objeto y hecho. No existe fundamento; con el principio de identidad solo estable sujeto, objeto y hecho.

Artículo 50. (PROCEDIMIENTO OBLIGATORIO).- La Empresa Nacional de Ferrocarriles, las faltas éticas no podrán ser objeto de sanción, sin la previa y necesaria ejecución, cumplimiento y observancia de los principios, normas y procedimientos establecidos en la presente disposición legal y las normas conexas que definen las funciones del Consejo de Ética Institucional.

Artículo 51. (PRESCRIPCIÓN DE LAS FALTAS ÉTICAS).-

- I. El tratamiento de una falta a la ética en el ámbito del Consejo Ética Institucional prescribe en el término de dos años luego de haber sido incurrida.
- II. La prescripción se interrumpirá en el momento de la recepción de la denuncia y de curso al procedimiento administrativo regulado en la presente disposición legal, reanudándose el plazo de prescripción en el caso de que el procedimiento quedase paralizado por más de quince días calendario, sin que la autoridad competente impulse el trámite conforme a este instrumento normativo.
- III. La autoridad competente a cargo del procedimiento, invocada la prescripción alegada por los presuntos infractores, al momento de emitir su correspondiente resolución manifestará su decisión al respecto y en caso de declararse probada dispondrá el consecuente archivo las actuaciones.
- IV. En caso de que se produjera la prescripción de un procedimiento sancionador, las servidoras y servidores públicos responsables, serán objeto de la aplicación del Régimen de Responsabilidad por la Función Pública conforme lo previsto en la Ley N° 1178 de Administración y Control Gubernamentales, así como sus Reglamentos.

SECCION III**PROCEDIMIENTO SANCIONADOR****Artículo 52. (FORMAS DE INICIO).-**

El procedimiento administrativo regulado en la presente disposición legal podrá iniciarse y tramitarse a denuncia formulada por cualquier servidora o servidor público, o cualquier otro ciudadano boliviano o extranjero. Las denuncias deberán ser realizadas en un marco de **veracidad, responsabilidad e integridad,**

aspectos que para todos los efectos legales deberán ser considerados y analizados al momento de evaluarse las denuncias formuladas.

- a)** Toda denuncia deberá ser presentada a Consejo de Ética Institucional del la Empresa Nacional de Ferrocarriles.
- b)** La denuncia no implicará que el denunciante sea considerado parte procesal del proceso regulado por la presente disposición legal, estando limitada su actuación a presentar al momento de realizar la denuncia todas las pruebas que tuviesen en su poder.
- c)** La servidora o servidor público, o ciudadano denunciante tienen derecho a solicitar el resguardo de identidad, derecho que le será brindado al momento de presentar la denuncia.
- d)** Consejo de Ética Institucional de la Empresa Nacional de Ferrocarriles, elaborará un formulario de revisión de la denuncia para verificar si tiene mérito para ser procesada.
- e)** Las denuncias anónimas solo serán procesadas cuando estén acompañadas de la documentación o prueba suficiente para acreditar que ésta no se trata de una denuncia falsa o calumniosa.
- f)** Las servidoras y servidores públicos que en el ejercicio de sus funciones administrativas, tengan conocimiento de la presunta comisión de alguna de las faltas éticas, estarán obligados a comunicar en forma expresa dicho hecho para su tramitación conforme al procedimiento establecido, bajo sanción de falta ética por omisión.
- g)** Las denuncias, quejas y sugerencias formuladas deberán ser presentadas directamente ante el Consejo de Ética Institucional de la Empresa Nacional de Ferrocarriles, quien en un plazo máximo de tres (3) días hábiles administrativos, evaluará si se encuentra tipificada en el ordenamiento

administrativo disciplinario aplicable, de no ser el caso se analizará el mérito de la causa para remitirla a Presidencia Ejecutiva, mediante informe fundamentado.

- h)** Las denuncias de faltas éticas presentadas ante cualesquier servidora o servidor público, incluido la Máxima Autoridad Ejecutiva o su Directorio de la Empresa, que no fuesen los señalados en el parágrafo VI del presente artículo, deberán ser remitidas, en el plazo de dos (2) días hábiles administrativos a la Consejo de Ética Institucional del la Empresa Nacional de Ferrocarriles, para su tratamiento conforme lo señalado precedentemente.
- i)** La denuncia planteada deberá ser puesta a conocimiento de la Máxima Autoridad Ejecutiva de la Empresa Nacional de Ferrocarriles en el plazo máximo de tres (3) días hábiles administrativos para su conocimiento y control.

Artículo 53. (CONOCIMIENTO Y CARGO DE FALTA).-

Conocida la supuesta falta ética, en el plazo máximo de tres (3) días hábiles administrativos, Consejo de Ética Institucional notificará al presunto responsable con el Cargo de Falta correspondiente.

El Cargo de Falta deberá contener como mínimo los siguientes aspectos:

- a)** Nombre y apellidos, domicilio, número de Cedula de Identidad y cargo de desempeña el presunto infractor.
- b)** Descripción precisa y en su caso documentada de la falta o faltas presuntamente cometidas y copia de la denuncia.
- c)** Su posible adecuación a un principio o valor determinado.
- d)** La mención expresa de que el denunciado puede asumir plena defensa,

presentando descargos, aclaraciones y justificativos.

e) Fecha del Cargo de Falta.

Artículo 54. (NOTIFICACIÓN CON EL CARGO DE FALTA Y RESPUESTA).-

- I. Realizada la notificación correspondiente, el presunto infractor en el plazo máximo de ocho (8) días hábiles administrativos computables desde la fecha de su notificación, contestará y formulará por escrito sus pertinentes descargos y fundamentaciones, debiendo adjuntar las pruebas que estime pertinentes y/o en su caso requiriendo que en el período de prueba se practiquen las pruebas a ser ofrecidas. En su caso el presunto infractor podrá requerir una presentación oral que será considerada por Consejo de Ética Institucional.
- II. El cargo de falta no contestado en el plazo señalado por artículo anterior, consejo de ética institucional sin más trámite y en el plazo de tres (3) días hábiles administrativos computables desde el vencimiento del plazo para la contestación, dicte la correspondiente resolución, la misma que deberá ser notificada al presunto infractor, el cual podrá impugnarla en los plazo de 3 días hábiles administrativos.
- III. En la eventualidad de que el presunto infractor, dentro del plazo 8 días, contestase admitiendo la comisión de la falta de ética atribuida, por la Presidenta Ejecutiva, sin más trámite, en el plazo de tres (3) días hábiles administrativos dictará resolución, aplicando la sanción que corresponda reducida en un tercio. Dicha resolución sancionatoria deberá ser notificada al presunto infractor, el mismo que podrá impugnarla en los plazo de 3 días hábiles administrativos.
- IV. En el plazo máximo de 3 días hábiles administrativos computables desde la fecha de recepción, Consejo de Ética Institucional, dispondrá la apertura del

período de prueba en plazo de 3 días para el diligenciamiento de las pruebas solicitadas, recepción de aquellas que no se hubiesen acompañado a la contestación y acumulación de pruebas u otros informes de cargo. En este último caso las que pudiesen ser arrimadas al proceso, deberán ser necesariamente puestas en conocimiento del presunto infractor.

- V. El período de prueba será de 3 días hábiles administrativos computables desde la fecha de apertura de dicho periodo, pudiendo prolongarse por motivos justificados, por una sola vez y por un plazo adicional de 3 días hábiles administrativos.

Artículo 55. (PLAZO DE RESOLUCIÓN).-

La Presidencia Ejecutiva para sustanciar y emitir su resolución, tendrá un plazo de cinco (5) días hábiles administrativos, computables desde la fecha de recepción de la respuesta del presunto infractor.

Artículo 56. (FORMA DE RESOLUCIÓN).-

Consejo de Ética Institucional, deberá dictar resolución declarando la existencia de la falta de ética o pronunciándose en contrario con la debida fundamentación, imponiendo la sanción respectiva o en su caso desestimando la denuncia formulada e instruyendo el archivo de todo lo obrado.

Artículo 57. (EJECUTORIEDAD DE LA RESOLUCIÓN).-

- I. La resolución dictada y legalmente notificada quedará ejecutoriada si es que el presunto infractor dentro del plazo de 3 días no impugnase la misma mediante el correspondiente recurso de apelación.

- II. Una vez ejecutoriada la resolución y en caso de ser ésta sancionada, Consejo de Ética Institucional, deberá remitir copia electrónica y física de la resolución sancionatoria en firme a la Máxima Autoridad Ejecutiva de la Empresa para efectos de su inscripción en el Registro Estatal de la

Servidora y Servidor Público, otra copia física a la Unidad de Recursos Humanos de la Empresa, para su archivo y registro en file personal de la servidora y servidor público correspondiente. En la eventualidad de que fuesen varios las o los servidores públicos denunciados, la apelación realizada por uno de ellos no beneficia al resto, debiendo a estos últimos aplicárseles las sanciones correspondientes.

Artículo 58. (REINCIDENCIA DE UNA FALTA).-

- I. Cuando exista una reincidencia de una falta que fue procesada por la Consejo de Ética Institucional, la misma será derivada, directamente a la Máxima Autoridad Ejecutiva de la Empresa para su procesamiento de acuerdo al reglamento interno y a las normas vigentes.
- II. Para la aplicación del criterio de reincidencia deberá evidenciarse las siguientes condiciones:
- III. Que la resolución sancionadora de la primera falta hubiese adquirido firmeza en vía administrativa, y
- IV. Que entre la fecha en que hubiese adquirido firmeza la resolución sancionatoria de la primera falta y la fecha de la emisión de la resolución sancionatoria de la segunda falta no hubiese transcurrido más de dos años calendario.
- V. Que la falta se haya incluido y tipificado en el régimen disciplinario de la entidad.

SECCIÓN IV

APELACIÓN

Artículo 59. (APELACIÓN).- Las resoluciones dictadas por el Consejo de Ética Institucional, podrán ser apeladas por los presuntos infractores ante el mismo

Autoridad que pronuncio la resolución impugnada dentro del plazo de 24 horas siguientes a su notificación ,

Artículo 60. (PLAZO Y ALCANCE DE LA RESOLUCION).- El Consejo de ética institucional autor de la Resolución recurrida tendrá para sustanciar y resolver el recurso de apelación un plazo de 24 horas, Si vencido el plazo no se dictare resolución, el recurso se tendrá por denegado pudiendo el interesado elevar ante el Directorio de la Empresa para su conocimiento, archivo de obrados y sancionando a Consejo de Etica Institucional por retardación de justicia.

Artículo 61. (TRÁMITE).-

- I. Los recursos de apelación serán interpuestos ante el Consejo de Ética Institucional, en el plazo de 24 horas computables a partir de la notificación realizada con la resolución motivo de la apelación.
- II. En el plazo máximo de 24 horas concederá la apelación y elevará el recurso y todos sus antecedentes ante el Directorio de la Empresa para su conocimiento, sustanciación y resolución.
- III. En caso de presentarse varias impugnaciones sobre una misma resolución a la Consejo de Ética Institucional acumulará en un mismo expediente todas las actuaciones y recursos, remitiéndoles al Directorio de la Empresa que deberá resolver los recursos de apelación conforme a procedimiento en vigencia.

SECCIÓN V
SANCIONES

Artículo 62. (INFRACCIÓN ÉTICA).-

- I. Es aquella contravención, incumplimiento, inobservancia, quebrantamiento, trasgresión del contenido de la presente norma ética, estas se clasifican en: infracciones leves, graves y gravísimas.

- II. Las faltas al Código de Ética Institucional serán objeto de la sanción de conformidad a la presente Sección, por parte de Consejo de Ética Institucional y se inscribirá en el Registro Único Estatal de la Servidora y Servidor Público.

Artículo 63. (CRITERIOS SANCIONATORIOS).-

- I. Consejo de Ética Institucional deberá asegurarse que exista adecuación y proporcionalidad entre la gravedad del hecho constitutivo de falta ética y la sanción a aplicarse
- II. Los criterios sancionatorios a evaluarse y valorarse a los efectos de agravar o atenuar la gradación de la falta cometida y su correspondiente sanción son:
 - a) Intencionalidad.
 - b) Perjuicio causado.
 - c) Grado de deterioro de la imagen institucional.
 - d) Concurrencia de varias faltas.
 - e) Circunstancias, conducta y formas utilizadas para la realización del hecho u acto motivo de la sanción.
 - f) La confesión que el servidor público denunciado realizada con anterioridad a la notificación con el correspondiente cargo de falta.
 - g) Antecedentes, conducta y comportamiento en el ejercicio de las funciones públicas anteriores al hecho objeto de la sanción.
 - h) Nivel de responsabilidad y jerarquía funcionaria del infractor
- III. Si durante la tramitación del procedimiento administrativo regulado por la

presente disposición, el servidor público denunciado de una falta ética renunciase o fuese retirado del cargo, se continuará con el proceso regulado en este Código.

Artículo 64. (DESCRIPCIÓN DE LAS SANCIONES).-

- I. Ante el incumplimiento a las disposiciones contenidas en el presente Código de Ética Institucional, se aplicarán las siguientes sanciones:
 - a) Recordatorios escritos (llamada de atención)
 - b) Multa del 1% al 5% del haber básico.
 - c) Suspensión temporal sin goce de haberes de 1 a 5 días
 - d) Rotación a otro puesto de trabajo.
 - e) Transferencia a otro puesto de trabajo.
 - f) Inhabilitación de procesos de promoción por un período de hasta 2 años.
 - g) Inhabilitación a ocupar otros cargos temporales por un período de 2 años
- II. En todos los casos, la Máxima Autoridad Ejecutiva, derivará la resolución sancionatoria al Registro Estatal de la Servidora y Servidor Público, para que quede registrado y publicado el nombre del infractor por un tiempo mínimo de un año calendario y hasta un tiempo máximo de dos años calendario, a ser computados a partir de la fecha de su respectivo registro.

Artículo 65. (INFRACCIONES LEVES).- Son aquellas conductas comportamientos en las que la servidora o el servidor público incurren, en detrimento de su imagen en la institución y/o frente al público en general como ser:

- a) No mantener los estándares y niveles de calidad que propugna el Estado.

- b) Expresiones físicas o verbales inapropiada
- c) No tener conocimiento de normas y leyes inherentes al ejercicio del cargo.
- d) No respetar las costumbres de convivencia higiene, actuar y vestir.
- e) No escuchar y respetar opiniones diversas.
- f) Conducir sus actos sin decencia, seriedad y ecuanimidad.
- g) No promover la promoción de funcionarios de acuerdo a sus méritos.
- h) No actuar con serenidad en contratiempos.

Artículo 66. (INFRACCIONES GRAVES). Son las siguientes:

- a) No tomar conocimiento del presente Código de Ética.
- b) Desarrollar sus funciones sin capacidad administrativa.
- c) Uso indebido de los recursos de la Empresa por ende del Estado.
- d) Incumplir los plazos establecidos.
- e) Falta de oportunidad y agilidad ante contingencias.
- f) Retrasar voluntariamente las labores que se desempeña.
- g) No gozar de credibilidad moral.
- h) Obrar con perjuicio y premeditación.
- i) Actuar con arbitrariedad.
- j) No observar y respetar los derechos y garantías de los servidores públicos.
- k) discriminación racial o toda forma maltrato.

- l) No proporcionar información transparente, veraz, fidedigna y verificable.
- m) No actuar con imparcialidad.
- n) No precautelar la imagen de la Empresa Nacional de Ferrocarriles.
- o) No adoptar medidas de control y protección de los recursos del Estado.
- p) No comunicación a autoridad competente de haber recibido regalos, beneficios y gratificaciones.

Artículo 67. (INFRACCIONES GRAVÍSIMAS).- Son las siguientes:

- a) Evitar u obstaculizar la investigación de actos contrarios a la ética pública.
- b) Utilización de medio ilícitos para el logro de resultados.
- c) Participar en actividades o actos ilegales.
- d) Ejercer acoso, intimidación, amenaza u otras formas que violen derechos de otros servidores públicos o público en general.
- e) Participar en situaciones que generan conflicto de intereses.
- f) No garantizar la libertad de otros servidores públicos.
- g) Incumplir leyes, decretos, normas o procedimientos.
- h) Aceptar cualquier situación que genere conflicto de intereses.
- i) Discriminación y maltrato.
- j) Inmiscuirse en cualquier forma de corrupción.
- k) No presentar su declaración jurada de bienes y rentas.
- l) Utilizar la información de la Empresa para el lucro personal.

- m) No permitir el escrutinio público de los actos.
- n) Incurrir en actos de nepotismo.
- o) Tener vínculo familiar espiritual a cambio de puesto de trabajo.
- p) Aceptar o solicitar soborno o patrocinar la extorsión.
- q) Participar de intereses económicos y relaciones comerciales contrapuestos a los del Estado.
- r) Realizar actividades políticas, parcialidades o religiosas en horarios de trabajo.
- s) Realizar actividades externas no comprendidas por leyes vigentes.
- t) Ejerciendo funciones públicas sin título académico expedido por autoridad competente y sin haber llenado otros requisitos exigidos por ley.
- u) No querer renunciar el cargo sindical por más de 2 años

CAPÍTULO VIII

PARTICIPACIÓN DE LA SOCIEDAD

Artículo 68. (PARTICIPACIÓN DE LA SOCIEDAD).- Las ciudadanas y ciudadanos bolivianos, las organizaciones y movimientos sociales podrán requerir de forma directa, el cumplimiento de los principios, valores y normas de conducta éticos de las servidoras y servidores públicos, ante el Consejo de Ética Institucional de la Empresa Nacional de Ferrocarriles.

Artículo 69. (DERECHO A LA DENUNCIA).- Toda ciudadana y ciudadano boliviano legalmente capaz y en ejercicio, tiene el derecho de denunciar cualquier infracción ética o vulneración al presente Código ante el Consejo de Ética Institucional o a la Máxima Autoridad Ejecutiva de la Empresa Nacional de Ferrocarriles.

Artículo 70. (DERECHO DE CONOCIMIENTO).- Toda ciudadana y ciudadano boliviano tiene derecho a tomar conocimiento de casos de denuncia por infracciones éticas y las sanciones si las hubiere, ante el Registro Único Estatal de la Servidora y Servidor Público.

CONCLUSIONES CRÍTICAS

El objetivo de este trabajo es proponer un Código de Ética para la Empresa Nacional de Ferrocarriles ENFE, de tal manera que se ha podido diagnosticar las funciones tanto del personal humano, que presta servicios en el área jurídica, como de los funciones y que tiene la empresa:

- En los últimos años la temática de la Ética en las distintas instituciones públicas y/o privadas han cobrado relevancia, y se ha tomado como uno de los pilares fundamentales del país conjuntamente con la transparencia y acceso a la información como derecho de todos los y las bolivianos.
- La Ética en la empresa requiere que los servidoras y servidores públicos y la ciudadanía en su conjunto se constituyan en garantes del cumplimiento de las obligaciones de administradores y directivos. Aún cuando el presente Código nace con la pretensión de ser aplicable de manera general a todas las empresas, debe ser entendido también como un marco general y básico susceptible de ser adaptado a las peculiaridades de cada una, de manera que contemple la aplicación de principios de ética y desarrollo sostenible en línea con la actividad específica de la ENFE.
- El profesional boliviano de todas la ciencias y en particular el abogado además de la representación, defensa y asesoramiento en casos que se hallan en instancias judiciales o extrajudiciales, igualmente cumple una función ética que trata de la moral y las obligaciones del hombre, toda vez que con una actitud constante dirigidas hacia un fin. Así decimos que la ética es normativa, porque busca un ideal o norma, según el cual se pueden formular las reglas y leyes de la conducta. Así que la conducta ética viene a ser sencillamente una conducta de acuerdo con ciertas normas.

RECOMENDACIONES Y SUGERENCIAS

Concluida la monografía, se considera interesante el implementar:

- El presente Código de Ética para la Empresa Nacional de Ferrocarriles ENFE, en merito a brindar servicios eficaces y eficientes, en las diferentes áreas de trabajo, que requieren de un documento que describa lineamientos y directrices que permitan brindar una optima atención a toda persona, en procura de una solución de su conflicto.
- Garantizar la entrega de los recursos y medios necesarios para el perfecto desarrollo de las funciones que se cumple en la empresa.
- Incentivar investigaciones a egresados en modalidad de Trabajo Dirigido con objeto de proponer e implementar aportes en beneficio de sectores vulnerables de la sociedad y de la empresa.
- Implementar un sistema de monitoreo sobre la ética de la Servidora, Servidor y Funcionario público en todas las instancias de la empresa, para realizar una retrospección y prospección en los objetivos trazados.

BIBLIOGRAFÍA

a) Libros.

- **CABANELLAS**, de Torres Guillermo. Diccionario Jurídico Elemental. Editorial Heliasta. Buenos Aires – Argentina 1999.
- **CELIN**, Saavedra Bejarano. Responsabilidad Administrativa Ejecutiva, responsabilidad civil y responsabilidad Penal. Segunda Edición Actualizada Editorial Jurídica Omeba Cochabamba Bolivia 2006.
- **DIRECCION NACIONAL DE SERVICIO CIVIL**, Viceministerio de Empleo, Servicio Civil y Cooperativas.
- **MOSTAJO**, Machicado Máx. Los 14 temas del Seminario Taller de Grado y la asignatura CJR-000 Técnicas de Estudio. La Paz – Bolivia 2005.
- **NORMAS BASICAS**, y reglamentos específicos de sistema de administración personal, CENCAP Centro Nacional de Capacitación texto de consulta Contraloría General de Estado.
- **OMEBA**. Enciclopedia Jurídica. Editorial Driskill S.A. Sarandí 1370. Buenos Aires Argentina 1986.
- **OSORIO**, Manuel. Diccionario de Cs. Jurídicas Políticas y Sociales, Editorial Heliasta. Buenos Aires Argentina. 1992-2007
- **VARGAS**, Flores Arturo. Apuntes de Seminario Redacción de Perfil de Tesis. Carrera de Derecho. Facultad de Derecho y Ciencias Políticas. UMSA. 2010.

b) Códigos, Leyes y Decretos Supremos

- Bolivia, Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia.
- Bolivia, Ley 1178. Sistema de Administración y Control Gubernamentales
- Bolivia, Ley 2027 Estatuto de Funcionario Público.
- Bolivia, Ley 2341 de 23 de abril de 2002 Procedimiento Administrativo
- Bolivia, Ley No. 1544 Ley de Capitalización de 21/03/1994
- Bolivia, Decreto Supremo No. 06909 de 6 de Octubre de 1964,
- Bolivia, Decreto Supremo 29894 de 7 de febrero de 2009

- Bolivia, Decreto Supremo 23318-A
- Bolivia, Decreto Supremo 26237 de 29 de junio de 2001

c) Libros Digitales

- Unidad de Transporte de la Comisión Económica Para América Latina y el Caribe (CEPAL). “Los Ferrocarriles y su Contribución al Comercio Internacional”. Pág. 8. véase en: <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=33036646>
- COSSIO Muñoz, Fernando. Instituto de investigaciones socio económicas (IISEC), “Los Impactos Sociales de la Capitalización en Bolivia”. Documento de Trabajo No. 04/02. 2002. Pág. 3-4. Véase en: <http://www.iisec.ucb.edu.bo/papers/2001-2005/iisec-dt-2002-04.pdf>
- GOMES, Zubieta Luis Reynaldo “Políticas de Transporte Ferroviario en Bolivia: 1860 – 1940” pág. 1. En: <http://www.boliviaenlared.com/pdf/politicas-transporte-ferroviario-bolivia.pdf>
- UNCTAD, Mejoramiento de los Sistemas de Tránsito en América Latina (1). 2003

d) Sitios Web.

- Diccionario de Acción Humanitaria y Cooperación al Desarrollo
- <http://www.dicc.hegoa.ehu.es/listar/mostrar/86>
- <http://www.Ministerio de Trabajo, Empleo y Previsión Social.gov.bo/>
- <http://es.wikipedia.org/wiki/Apoderamiento>
- http://es.wikipedia.org/wiki/Empresa_Nacional_de_Ferrocarriles_del_Estado
<http://www.execlub.net/?p=3165>
- http://www.soberania.org/Articulos/articulo_259.htm
- <http://sucre.indymedia.org/es/2002/09/351.shtml>
- http://www.cidob.org/es/documentacion/biografias_lideres_politicos/america_del_sur/bolivia/