

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



TRABAJO DIRIGIDO

**“LOS GASTOS SOCIALES DE LA EMPRESA NACIONAL
DE FERROCARRILES RESIDUAL”**

POSTULANTE : Roxana Aliaga Machaca
TUTOR : Lic. Roberto Ticona Garcia
MODALIDAD : PETAENG

LA PAZ - BOLIVIA

2014

DEDICATORIA

Este trabajo va dedicado a mi señora madre Remedios Machaca L. por todo el amor y comprensión, quien guio y dio ejemplo de lucha para lograr mis metas.

A mis dos razones de mi vivir y seguir adelante a mi esposo Valdir Aguilar Lipa por toda su comprensión y apoyo, a mi querida hija Amira Bryanna Aguilar A. quienes son la fuente de inspiración para mi estudio y esfuerzo. Además de la constante colaboración para la elaboración del presente trabajo.

AGRADECIMIENTOS

A Dios en primer lugar por darme la oportunidad de culminar mis estudios en la Carrera de Economía.

De la misma forma y con el mayor respeto y consideración un sincero agradecimiento a todas las personas y amigos que hicieron posible que este trabajo se realice:

Lic. Fidel Ángel Aguilera Montecinos Director Administrativo de la Empresa Nacional de Ferrocarriles por el apoyo incondicional.

A mis compañeros de trabajo de la ENFE.

A mi docente tutor Lic. Roberto Ticona García.

A los Licenciados Humberto Palenque y Jaqueline Cuentas.

INDICE

CAPITULO I: SECCIÓN REFERENCIAL Y METODOLOGICA

1.- IDENTIFICACION DEL TEMA	1
2.- DELIMITACION DEL TEMA	
2.1. Delimitación Temporal	3
2.2. Delimitación Espacial	3
3.- DELIMITACION DE CATEGORIAS Y VARIABLES ECONOMICAS	4
3.1. Delimitación de Categorías	4
3.2. Variables	4
3.3. Problematización de las Variables	4
4.- IDENTIFICACION DEL PROBLEMA	5
5.- DETERMINACION DE OBJETIVOS	5
5.1. Objetivo General	5
5.2. Objetivos Específicos	5
6.- MARCO TEORICO	5
7. MARCO CONCEPTUAL	10
8.- METODOLOGIA	14
8.1. Tipo de Investigación	14

CAPITULO II: SECCIÓN DIAGNÓSTICA

2. MARCO REFERENCIAL	15
2.1. MARCO INSTITUCIONAL	37
2.2. Estructura Institucional de la ENFE R.	37
2.3. Misión Institucional de la ENFE R.	41
2.4. Visión Institucional de la ENFE R.	41
2.5. Objetivo Estratégico de la ENFE R.	42
2.6. Metas de la Empresa Nacional de Ferrocarriles R.	42

3.- MARCO NORMATIVO	43
4.- COMPORTAMIENTO DE LAS VARIABLES	
4.1. Deuda Caja Nacional de Salud	49
4.2. Deuda a las AFP's (Futuro, Previsión)	51
4.3. Deuda Beneficios Sociales	53
CAPITULO III: SECCIÓN PROPOSITIVA Y/O EVALUACION DE RESULTADOS	
3.1. PROPUESTAS DE SOLUCION	55
CAPITULO IV: SECCION DE CONCLUSIONES	57
BIBLIOGRAFIA	
ANEXOS	

INDICE DE CUADROS

Cuadro 1 Longitud y costo de construcción de los Ferrocarriles en Bolivia	22
Cuadro 2 Evolución histórica de transporte de carga de ENFE	29
Cuadro 3 Evolución Histórica de transporte de pasajeros ENFE 1965-2000	30
Cuadro 4 Empresas Ferroviarias bolivianas	32
Cuadro 5 Deudas de la Empresa Nacional de Ferrocarriles	63
Cuadro 6 Deuda AFP's (Futuro y Previsión)	64
Cuadro 7 Deuda (Beneficios Sociales)	66
Cuadro 8 Deuda (Caja Nacional de Salud)	66

INDICE DE GRAFICOS

Grafico 1 Deuda AFP's (Futuro y Previsión)	50
Grafico 2 Deuda (Beneficios Sociales)	52
Grafico 3 Deuda (Caja Nacional de Salud)	54

1. IDENTIFICACIÓN DEL TEMA.

A fines del siglo XIX y XX, la economía de nuestro país se caracterizaba por el auge de la minería, plata y estaño, era un periodo del Estado Liberal Minero Terrateniente. La Clase dominante de ese entonces era el sector minero más el sector terrateniente, que buscaba el transporte de los minerales. La clase minera impulsa la construcción del ferrocarril.

En esa época ingresan en nuestro país una compañía chilena de capitales Británicos, se inicia el ferrocarril desde Antofagasta a Bolivia.

Otra Línea ferroviaria de importancia que se construyó en aquella época es la de Guaqui.

Para la construcción del tramo La Paz – Guaqui ingreso la empresa Peruvian Corporation, de capitales Británicos con sede en Perú.

Hasta 1956 estas empresas van a tener la primacía en cuanto a los ferrocarriles.

En 1959 esas empresas se declaran en quiebra, así el Estado Boliviano se ve obligado de administrar los ferrocarriles y se crea la Empresa Nacional de Ferrocarriles.

La Empresa Nacional de Ferrocarriles residual (ENFE) ha sido creada por Decreto Supremo¹ No. 06909 del 6 de octubre de 1964 como entidad Autárquica de derecho público y personería jurídica propia para la administración unificada de los ferrocarriles de la Red Occidental a cargo del Estado y de los servicios conexos con este sistema ferroviario, sin

¹ Decreto Supremo 06909 del 06 de octubre de 1964

hasta la fecha se hubiera modificado la misma, a pesar de haber dejado de ser operativa.

En fecha 21 de marzo de 1994 se promulgo la Ley No. 1544 “ de Capitalización” ²que estableció un mecanismo jurídico para capitalizar las seis empresas estatales más grandes del País (YPFB, ENDE, ENTEL, LAB, VINTO y ENFE), esta norma autorizo al Órgano Ejecutivo aportar los activos y derechos de la empresas públicas para la integración del capital pagado en la constitución de nuevas sociedad de economía mixta para que luego pueda disponerse la capitalización de cada una de ellas a través del incremento de su capital mediante nuevos aportes provenientes de inversionistas privados, nacional o extranjeros, aportes que en ningún caso podían exceder de las acciones emitidas por dichas sociedades.

La Ley de la capitalización determino asimismo que los pasivos de las sociedades de la economía mixta sujetas al proceso de capitalización sean transferidos total o parcialmente mediante Decreto Supremo al Tesoro General de la Nación y que el servicio de tales deudas sea consignado en la respectiva Ley de Presupuesto.

El proceso de capitalización de la Empresa Nacional de Ferrocarriles residual, ha dejado a esta en condición de administradora de todos los bienes activos desafectados del servicio operativo ferroviario, y de acuerdo a miembros del Ministerio de Economía y Finanzas Publicas, sobre generación y erogación de recursos económicos de la Empresa Nacional de Ferrocarriles, en la que puntualmente menciona que “a diferencia de las otras Empresas Capitalizadas, la ENFE, cuenta para su funcionamiento con recursos propios que provienen de alquileres de sus edificios y la venta de terrenos según Ley y/o equipos, por lo que la Empresa es la

² Ley 1544 del 21 de marzo de 1994 Ley de la Capitalización

responsable de cumplir con sus obligaciones económicas y no así del Tesoro General de la Nación”.

La Empresa Nacional de Ferrocarriles residual, es deudora de elevados gastos sociales, antes y después de la capitalización, estos gastos se han incrementado constantemente debido a normas legales vigentes en el Estado Plurinacional, lo que en determinado momento puede originar presiones de orden social y cierre definitivo de la empresa.

Por lo tanto, la Empresa Nacional de Ferrocarriles, al constituirse en simple administrador de activos desafectados del servicio operativo ferroviario, tiene altos gastos sociales que deben ser cubiertas con sus propios recursos, colocándola en una situación de insolvencia e iliquidez.

2. DELIMITACIÓN DEL TEMA

2.1. Delimitación Temporal.

Se considera el periodo 2005 al 2013, se toma como referencia a la disponibilidad de datos.

2.2. Delimitación Espacial.

Se analizará la situación de los gastos sociales de la Empresa Nacional de Ferrocarriles residual ubicada en la ciudad de La Paz.

3. DELIMITACIÓN DE CATEGORÍAS Y VARIABLES ECONÓMICAS.

3.1. Delimitación de categorías.

La categoría económica es:

- Gasto Social

3.2. Variables.

- a) Aporte a la Caja Nacional de Salud
- b) Aportes a las AFPs (Futuro y Previsión)
- c) Pago de Beneficios Sociales

3.3. PROBLEMATIZACION DE LAS VARIABLES ECONOMICAS

- Aporte a la Caja Nacional de Salud.- No se cumple con el pago de los aportes patronales a las Cajas de Seguro Social, debido a la iliquidez de la Empresa, ya que si bien tenía el carácter operativo los costos de operación eran bastante altos comparados con los ingresos.
- Aportes a las AFPs (Futuro y Previsión).- La mala administración, el desinterés y la falta de efectivo son los principales factores para no cumplir con los pagos.
- Pago de Beneficios Sociales.- Actualmente los trabajadores inician una serie de demandas laborales, en las demandas no solo el pago de beneficios sociales sino también el pago de otras conquistas sociales, como ser primas, bonos de antigüedad, frontera, etc. Lo que hace que la deuda crezca más cada día.

4. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA.

El problema es el siguiente “Insostenibilidad de la Empresa Nacional de Ferrocarriles residual por la generación de elevadas cargas sociales.

5. DETERMINACIÓN DE OBJETIVOS.

5.1. Objetivo General.

- Implementar mecanismos para la solución de los gastos sociales.

5.2. . Objetivos Específicos.

- a) Explicar los pagos a la Caja Nacional de Salud
- b) Cuantificar toda la deuda con las AFPs (futuro y Previsión)
- c) Analizar los pagos anuales de los Beneficios Sociales.

6. MARCO TEÓRICO.

Economía del Sector Público³ La intervención del Estado en ámbito económico, a partir de los fallos del mercado, para corregirlo e incorporarlos a la administración eficiente y equitativa de la economía del sector público, destinada a la satisfacción de las necesidades.

La intervención del Sector Publico en la economía, se produce para corregir los fallos de mercado como evitar la presencia de monopolios, corregir los mecanismos de mercado para el buen funcionamiento. Sin embargo, el estado

³ Stiglitz, J.E. “Hacienda Pública” Quinta Edición. McGraw Hill. (2003). “La Economía del Sector Publico”. Tercera edición. Antoni Bosch editor.

genera también fallos en su intervención con medidas de política económica que no producen los resultados esperados.

La teoría del sector público, plantea el paradigma de la necesidad de intervención del Sector Público en actividades económicas para internalizar beneficios por el consumo de bienes públicos ante desigualdades generadas por el mercado competitivo que opera bajo condiciones de eficiencia económica evidenciándose el principio de rivalidad y exclusión en el mercado de bienes privados por disponibilidad de capacidad de pago; donde, no siempre la solución para la familia de bajos ingresos es el mercado competitivo sino la provisión de bienes y servicios por el sector público.

Nociones conceptuales de Inversión Pública⁴.- La concepción de inversión Pública para el Sector Público, emerge de la aplicación del sistema nacional de inversión pública, que regula su implementación, a través del proceso de gestión de los proyectos de inversión pública.

Hacienda Pública⁵.- Plantea una teoría Económica del sector público, a través de la Provisión de Bienes Sociales y/o Públicos, identificando funciones de la Política Presupuestaria y su incidencia en el sector público y privado como funciones de:

- Provisión de Bienes Sociales, para generar beneficios por el consumo de estos bienes y provocando fallos de mercado, por bienes y servicios que están a disposición de quienes quieren consumirlos, sin afectar los beneficios del consumo de los demás.

- La provisión de bienes sociales, el sector público realizar mediante la provisión Presupuestaria y a través del proceso político, que constituye

⁴ Sistema Nacional de Inversión Pública: Ministerio de Planificación y Desarrollo Sostenible

⁵ Musgrave, RA. Musgrave P.B (1992) Hacienda Pública Teoría Aplicada Madrid McGrawhill (1997) Ed. Ariel Economía.

al mercado como una opción para la generación de oferta de bienes y servicios públicos.

- Distribución de la Renta y Riqueza dado un estado de renta de lo que la sociedad considera justo y equitativo la distribución donde el sector público, debe corregir la distribución desigual de la renta generada por el mercado competitivo, mediante la transferencia de impuestos.
- Estabilización donde el estado debe corregir la recesión económica inflación y desempleo, mediante la política presupuestaria para lograr:
 - Una tasa aceptable de crecimiento económico
 - Un nivel de estabilidad en la economía
 - Disminuir los niveles de desempleo

Economía Financiera⁶.- El comportamiento de los individuos en la asignación intemporal de sus recursos en un entorno incierto así como el estudio del papel de las organizaciones económicas y los mercados institucionalizados en facilitar dichas asignaciones.

- La asignación intemporal de los recursos
- El entorno incierto

Las organizaciones económicas, en el contexto que nos ocupa, se pueden caracterizar como miembros de dos grupos alternativos: empresas, que poseen como activos los medios físicos de producción para la economía y que emiten activos financieros para financiar sus actividades de producción; y los intermediarios financieros, que son poseedores y emisores de activos financieros, invirtiendo, por lo tanto, solamente de forma indirecta en activos físicos o reales. Los mercados donde individuos e intermediarios intercambian dichos activos financieros reciben el genérico nombre de mercado de capitales.

⁶ Economía Financiera Jose Marin/Gonzalo Rubio Pag. 3,4,5.

En la moderna teoría de finanzas queda claro que no se pueden entender los valores de los activos.

El sector Público en la Planificación del Desarrollo⁷

Para evaluar la importancia de las funciones del Estado en la economía nacional, que dado el desarrollo alcanzado es de primordial importancia, se utilizan indicadores confeccionados sobre la base de relaciones entre variables representativas de la actividad del gobierno (gastos de funcionamiento o de operación, inversión, tributación, sueldos y salarios pagados, aportes a la seguridad social utilización de medios de pagos externos, etc.) con otras de carácter global como el producto o el ingreso en sus diferentes expresiones, el consumo o la inversión total u otras variables similares. Entre estos indicadores, los más usuales son los coeficientes de consumo e inversión, la carga tributaria, el porcentaje del valor agregado generado directamente por el gobierno, la proporción de divisas utilizadas por las actividades públicas, etc.

En el campo académico, existe un acervo de conocimientos y de planteamientos que se toman como referencia para el diseño de sus acciones de regulación, para la eficacia de la política económica y para el manejo de los ingresos y gastos públicos, según los efectos que generan o pueden crear sobre la demanda efectiva.

La Administración Pública puede concebirse como una unidad productora de ciertos servicios indispensables en una comunidad organizada, que combina factores de producción, genera valor agregado y obtiene resultados que dependen, en parte de la eficiencia con que funcione y de los recursos que se le asigne.

⁷ El sector Público en la Planificación del Desarrollo Ricardo Cibotti y Enrique Sierra

Planificación de las actividades Públicas.- Todos los sectores institucionales público y privado se comportan de diferente manera en el proceso económico, en especial en lo que se refiere a las decisiones de producción y también respecto a la combinación de factores que utilizan al tipo de actividad al cual se dedican, a la organización administrativa que se dan y a su financiamiento.

Aun cuando se trata de empresas o entidades que venden o transan su producción, sus actividades son decididas tomando en cuenta no solo las fluctuaciones de la demanda y sus efectos sobre los precios sino también las políticas vinculadas al proceso de desarrollo a mediano y a largo plazo. Estas entidades suelen operar con criterios en materia de precios y de rentabilidad que, precisamente, tratan de modificar situaciones de mercado.

La Planificación del Sector Público, la intervención del Estado mediante el Sector Público no Financiero, a través de acciones del Estado en la economía como:

- Acción de Regulación, relacionadas con la aprobación de leyes y otras normas que influyen en la actividad de los agentes económicos, para inducir y promover las actividades económicas, sociales, institucionales y ambientales, que implican la resolución de problemas.
- Acciones de Producción de Bienes y Servicios, el estado interviene en la economía mediante la producción de bienes y servicios públicos como educación, salud, seguridad y comunicación entre otros.
- Acciones de Acumulación, orientado a la formación del acervo de capital, como inversiones dirigidas a la creación de infraestructura social, de infraestructura de apoyo a la producción e instalación de plantas industriales, para que el Estado constituya Empresas Públicas en diferentes sectores de la economía.

- Acciones de Financiamiento, dirigidas para el financiamiento de las acciones de producción y acumulación, recursos financieros provenientes de tres sistemas:
 - Sistema de Impuestos, vía recaudaciones
 - Sistema de precios y tarifas por la venta de bienes y servicios
 - Endeudamiento externo, mediante crédito externo
 -
- Acciones del Estado y Gasto Público, existen erogaciones estatales cuya finalidad es apoyar el financiamiento de actividades privadas o simplemente transferir recursos para el consumo privado.

7.- MARCO CONCEPTUAL

Cargas Sociales.- ⁸Erogación es originada por el cumplimiento de la legislación laboral, previsional y social representan los costos a cargo de la Empresa, de contratar personal en relación de dependencia y que deben aportar adicionalmente a las remuneraciones de los empleados dentro de estos conceptos se encuentran las contribuciones al sistema de previsión para la jubilación, al sistema de atención sanitaria o médica y a otras atenciones de carácter social. Usualmente corresponde determinarlas mediante en porcentaje de las remuneraciones liquidas al personal en relación de dependencia.

Entidad Autárquica⁹.- Organismo Estatal que cubre sus gastos con ingresos propios, no depende del presupuesto Nacional, provisional o Municipal.

Personería Jurídica¹⁰.- Todo ENTE susceptible de adquirir derechos y contraer obligaciones que no sea persona de existencia visible.

⁸ Diccionario de Economía, Orlando Greco Pag. 85 Valleta Ediciones.

⁹ Diccionario de Economía, Orlando Greco Pag. 41 Valleta Ediciones.

¹⁰ Diccionario de Economía, Orlando Greco Pag. 347 Valleta Ediciones.

Administración.- A quien se encomienda la administración de un bien o patrimonio cuya propiedad pertenece a otro, es decir persona que administra bienes ajenos o comunitarios.

Valor.- Cualidad de las cosas en virtud de la cual para poseerlas se entrega cierta suma de dinero a su equivalente.

Bienes Activos.- Conjunto de bienes materiales e inmateriales que forman parte del activo recurso económico de ENTE conjunto de bienes y derechos de una persona o Empresa.

Servicio Operativo.- Utilidad que presta una cosa y también la organización personal destinadas a satisfacer necesidades públicas.

Recurso Patrimonial.- El obtenido por el Estado mediante el aprovechamiento económico de su patrimonio el producido por las tierras de propiedad estatal sea por la explotación directa o dadas en arrendamiento.

Obligación.- Compromiso asumido por el pago de una deuda o la ejecución de un servicio.

Deuda.- Obligación contraída por la cual una debe abonar una suma de dinero o entregar un bien o prestar un servicio, según el plazo que implique la deuda puede ser a corto plazo, a largo plazo.

Insolvencia.- Estado de incapacidad financiera para hacer frente a las deudas contraídas, imposibilidad del incumplimiento de una obligación por falta de medios, incapacidad de pagar una deuda. ¹¹

¹¹ Diccionario de Economía, Orlando Greco Paginas 16,455,9,56,382,324,155,256 Valleta Ediciones.

Inventario¹².- Clasificación y ordenamiento de los bienes de una persona o comunidad, relación detallada de todos los bienes, valores y dudas de una Empresa practicada luego realizar los recuentos, arqueos y controles correspondientes este procedimiento comprende:

- El recuento Físico de los productos en elaboración, terminados, materias primas, mercaderías, materiales.
- Verificación física de los distintos elementos, en cantidad y calidad que conforma el rubro de bienes de uso maquinarias, herramientas, instalaciones, muebles, accesorios, etc.
- Arqueo de Caja, de valores mobiliarios y títulos de deuda publica
- Conciliación de las cuentas corrientes bancarios, verificando la correspondencia entre el saldo bancario y el propio.
- Verificación de los créditos y de los títulos representativos.
- Verificación del pasivo de la Empresa.

Inversión Pública.- Es todo gasto de recursos de origen público, destinado a crear, mejorar y ampliar el capital físico, y también destinado a mejorar y ampliar el capital humano, para ampliar la producción de bienes y servicios del país.

Programa de Inversión Pública está constituida por él: Presupuesto de Inversión Pública que es el conjunto de proyectos que cuentan con financiamiento interno y externo asegurado, para inclusión al Presupuesto General de la Nación, programa de requerimiento de Financiamiento Externo que es el conjunto de proyectos que ni cuentan con financiamiento interno y externo asegurado y que tienen alternativas de gestión de financiamiento¹³.

¹² Dr. Asdrubal Columba Jofre Derecho de comunicación y transporte Pag. 70.

¹³ Sistema Nacional de Inversión Publica: Ministerio de Planificación y Desarrollo Sostenible.

Bienes Sociales.- Aquellos bienes que pertenecen a la sociedad a la comunidad de intereses conformado por los asociados y que no responden a las posesiones individuales.

Bienes Públicos.- Aquellos que fija la Ley como pertenecientes al Estado de acuerdo con la legislación de cada país.

Teoría Económica.- Estudia la economía de la escasez en la que los deseos insatisfechos de los bienes producidos de la economía llevan hasta los límites algunos de sus recursos dejando deseos insatisfechos.

Economía Nacional.- Economía social de un pueblo o nación que en su formación y desarrollo ha sido conformada por la homogeneidad del ordenamiento jurídico de las tradiciones patrias, de la herencia histórica y de la comunidad de valores y fines.

Inversión.- Parte del ingreso utilizado en la adquisición de bienes de capital o destinados al incremento de las existencias.

Tributación.- Entrega de cierta cantidad de dinero o en especie de los súbditos al Estado para los cargos y tensiones públicas.

Seguridad Social.- Cobertura de los principales riesgos (enfermedad, vejez, desempleo, retiro) y de otros menores (subsidios a los huérfanos, maternidad, definiciones y otros) generalmente son riesgos que deberá cubrir el Estado. ¹⁴

Administración¹⁵.- Es el proceso de diseñar y mantener un ambiente adecuado en el que las personas, trabajando en equipos alcancen con eficiencia y eficacia objetivos preestablecidos.

¹⁴ Diccionario de Economía, Orlando Greco Páginas 62,63,435,37,171,263,443403 Valleta Ediciones

¹⁵ Monografía Adhemar Ortiz Roman Pag. 18

Asimismo en la ciencia, que en el ejercicio de funciones fundamentales permite a las organizaciones sociales lograr resultados de máxima eficiencia. Las funciones fundamentales que permiten el logro de los objetivos se denomina proceso administrativo formado por la planificación, organización, ejecución y control.

Capitalización¹⁶.- Es un programa original diseñado para atraer inversión privada, nacional y extranjera, experiencia administrativa calificada entre ellos el transporte y distribuir los recursos del Estado entre todos los bolivianos adultos atreves de fondos privados de pensiones.

Nacionalización.- Acción mediante la cual pasan a monos nacionales de un país bienes o títulos de la deuda del Estado o de la Empresa particulares que se encontraban en poder del Extranjero.

Privatización.- transferir una empresa o actividad pública al sector Privado. ¹⁷

7. METODOLOGÍA.

7.1. Tipo de Investigación

El trabajo dirigido es del tipo histórico además se considera el método deductivo-inductivo, que permite descubrir conocimientos por medio de los hechos la causa de los fenómenos estudiados desde lo general a lo particular o viceversa, en el tema de trabajo dirigido *“GASTOS SOCIALES DE LA EMPRESA NACIONAL DE FERROCARRILES RESIDUAL”*.¹⁸

¹⁶ Ministerio de Capitalización

¹⁷ Monografía Adhemar Ortiz Roman Pag. 23

¹⁸ Hernandez, Sampieri, Roberto “Metodología de la investigación” 3ra. Edición MC Graw Will 1998 Pag. 57.

CAPITULO II

2. MARCO REFERENCIAL

HISTORIA DE LOS FERROCARRILES EN BOLIVIA ¹⁹

La historia de los ferrocarriles en Bolivia, se inicia como tal en los años 1870, luego de casi tres décadas de esfuerzos fallidos y está asociada al desarrollo de la minería. La minería, la plata permite concretar su construcción durante el siglo XIX, y luego la del estaño (principios del siglo XX) que impulsarían el avance de los ferrocarriles conformando lo que hoy se conoce como la red andina u occidental y la red oriental, por otra parte, se desarrolla entre los años 1940 y 1960 y es financiada con la producción de petróleo a través de convenios con la Argentina y Brasil, respectivamente. Como país mediterráneo, en Bolivia las vías férreas jugaron un papel fundamental y la historia de sus ferrocarriles es la historia de los esfuerzos por Bolivia de llegar primero a puertos del Pacífico y luego a los del Atlántico.



¹⁹ Contreras, Manuel Ph. D. “Historia de los Ferrocarriles en Bolivia” (extraído, pagina web Wikipedia) PP 15-32.

Se pueden distinguir cinco fases en la historia de los ferrocarriles de Bolivia:

- La primera entre 1870 y 1899, coincide con el incremento de la minería de la plata, donde las empresas emprenden por cuenta propia la construcción de pequeñas vías para carretas y plantean la construcción de ferrocarriles, siendo el artífice de su consolidación el magnate y Presidente Aniceto Arce.
- La segunda, entre 1900 y 1929. En este período se crea la tercera compañía ferroviaria (las dos primeras fueron la fusión de Salitre de Antofagasta y Huachaca), también propiedad de Aniceto Arce, para finalmente constituirse en Londres la The Antofagasta and Bolivian Railway Co. Ltda. 1889, cuyo principal usuario fue el minero Simón I. Patiño. Es el periodo de las inversiones extranjeras y cuando se consolida la que después será conocida como la red occidental sobre la base de nuevas inversiones en gran parte cubiertas con endeudamiento externo.
- La tercera, entre 1930 y 1963. Primero, se caracteriza por el funcionamiento independiente de ferrocarriles extranjeros, de empresas mineras o de líneas estatales. Es en este período (1940) que la política estatal da prioridad a las carreteras sobre los ferrocarriles. Sin embargo, se construyen los ferrocarriles a Argentina y Brasil y se consolida lo que se llamará la red oriental.
- La cuarta, entre 1964 y 1996, incluye la nacionalización de los ferrocarriles, la creación de la Empresa Nacional de Ferrocarriles del Estado (ENFE) en 1964 y los esfuerzos estatales por jugar un papel protagónico en este ámbito.
- La quinta, entre 1997 y el presente, comprende la privatización de los ferrocarriles a través del proceso de capitalización y su modernización.

Los antecedentes a la construcción de ferrocarriles en Bolivia se remontan a la década de 1840 cuando la necesidad de transportar mayores volúmenes de salitre comenzó a ser un problema para el futuro desarrollo de la explotación salitrera. Algunos ejemplos de los primeros esfuerzos fallidos en 1856 fueron el llamado a una licitación para construir el ferrocarril Cobija-Calama por el Presidente Córdova y el acuerdo entre Perú y Bolivia para unir Tacna y La

Paz con el “carril camino”. En 1867, se aceptó construir el ferrocarril Cobija-Aduana Nacional, un año después, en 1868, se aceptó la construcción de un ferrocarril Cobija-Potosí, y en 1869 se dio autorización para la construcción del ferrocarril La Paz-Aigachi. Sin embargo, ninguno tuvo éxito. Por otra parte, la introducción de rieles (o línea *decauville*), también conocido como “ferrocarril de minas,” para facilitar el transporte de mineral en vagones al interior y exterior mina primero funcionó en Karwayqullu (Quijarro, Potosí) a partir de 1853.

PRIMERA FASE (1870-1899) ²⁰

Los ferrocarriles llegaron a Bolivia impulsados por intereses económicos asociados a la exportación, primero de salitre y posteriormente de plata. La Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta construyó las primeras líneas férreas en 1873 del salar del Carmen a Antofagasta. En 1885 la Compañía Huanchaca de Bolivia y ferrocarril de Antofagasta firman contrato para extender la línea del puerto hasta los establecimientos de la empresa minera. Según este convenio, la Compañía de Salitres aportaba equipo y maquinaria y la Compañía Huanchaca entregaría 2,6 millones de pesos. Una vez en la frontera, se formaría una nueva sociedad, totalmente independiente, con tarifas preferenciales para la Compañía Huanchaca. En 1886 el ferrocarril llegó a Calama, muy cerca de la nueva frontera lo que despertó gran oposición en Bolivia, por considerarse más de interés militar que comercial. A pesar de ello, el gobierno de Gregorio Pacheco (1884-1888) aprobó la extensión de la línea férrea de Ascotán a Oruro por ley del 19 de julio de 1887. Sin embargo, cuando el ferrocarril llegó a la frontera en 1887, las empresas no lograron un acuerdo. Para resolver la situación la Compañía Huanchaca compró los derechos del ferrocarril a través de un préstamo en Inglaterra. Es sobre esa base que se organizó en Londres *The Antofagasta (Chili) Bolivia Railway Co. Ltd.* el 28 de noviembre de 1888. En 1889 se concluyó el tramo Antofagasta-Uyuni (612 km) a un costo de 2,2 millones de libras esterlinas. Por su cuenta, Huanchaca construyó el ramal Pulacayo-Uyuni (36

²⁰ Rodríguez Ostría, Gustavo (2012) ¡Ferrocarriles o Nada!

km) y la línea Pulacayo-Huanchaca (12 km) con un túnel de casi 3 km. En 1892, la línea fue prolongada desde Uyuni hasta la ciudad de Oruro (925 km).



Vista del muelle ferroviario y salitreras en Antofagasta

El ferrocarril Antofagasta-Oruro, transfirió el comercio exterior boliviano que tradicionalmente transitaba por Salta, Argentina a Antofagasta, Chile. En el comercio interno, el ferrocarril desplazó la harina producida en Cochabamba por harina importada en los mercados de La Paz y Oruro.

Asimismo, el ferrocarril contribuyó a desplazar azúcar producida tradicionalmente en Santa Cruz y vendida en los mercados de Potosí, por azúcar importada.

En el caso de la minería, los ferrocarriles permitieron reducir el costo de los insumos (en especial el combustible) e incrementar los volúmenes de exportación al hacer factible el transporte de mineral de menor contenido de plata. Para la Compañía Minera de Huanchaca, la llegada del ferrocarril a sus instalaciones contribuyó a un incremento del 87% en la producción entre el periodo 1882-1888 a 1889-1895. En palabras del historiador Antonio Mitre “El ferrocarril, al mismo tiempo que prolongó la duración del auge de la plata en el siglo XIX, inició la era del estaño en el siglo XX.”

SEGUNDA FASE (1900-1929)

Un poco menos de la mitad del total de la red ferroviaria actual de Bolivia fue construida en el primer cuarto del siglo xx. El incremento en la construcción de vías férreas de principios del siglo xx era necesario para la supervivencia política de liberales y republicanos. Entonces los ferrocarriles tenían una aureola de modernidad y desarrollo que los hacía imprescindibles en todo programa de gobierno. Ante la necesidad política y económica de construir ferrocarriles, su financiamiento absorbió aproximadamente el 40% (29 millones de dólares) de la deuda externa contraída por Bolivia entre 1900 y 1930, la cual ascendía a 72 millones de dólares. Los ferrocarriles se financiaron también con las indemnizaciones recibidas luego de las guerras del Pacífico y del Acre. Producto del Tratado de Metrópolis (1903), Bolivia recibió £ 2 millones, que constituyeron la base de los recursos utilizados por la *Bolivian Railway* (formada en 1906 como parte del préstamo *Speyer*) para construir las principales vías férreas. Asimismo, por el Tratado de Paz con Chile en 1904, el gobierno chileno se comprometió a financiar el ferrocarril Arica-La Paz concluido en 1913. También hubo capitales privados que invirtieron en líneas férreas. Se estima que los ferrocarriles absorbieron el 40% (73,4 millones de dólares) de los capitales extranjeros que ingresaron a Bolivia entre 1900 y 1930. Estos capitales eran británicos, estadounidenses y franceses. Para 1925, más del 25% de las líneas en explotación habían sido tendidas con capitales británicos.

En esta segunda fase, se identifican dos etapas en la construcción de ferrocarriles. En la primera (1900-1915) se construyeron ferrocarriles que intensificaron la vinculación de varias regiones del país con el Pacífico. Estaban orientados al mercado exterior y por lo tanto asociados a la minería. Se concretaron dos salidas adicionales al Pacífico: el ferrocarril Guaqui-La Paz (98 km) concluido en 1905 y el ferrocarril Arica-La Paz (233 km) concluido en 1913. Además, se vinculó Oruro a Viacha (237 km) en 1913 (línea que recién llegó a La Paz en 1917); y se construyeron dos ramales importantes que tuvieron gran impacto sobre las regiones mineras: Río Mulatos-Potosí (174 km) en 1912 y Uyuni-Atocha (90 km) en 1913.



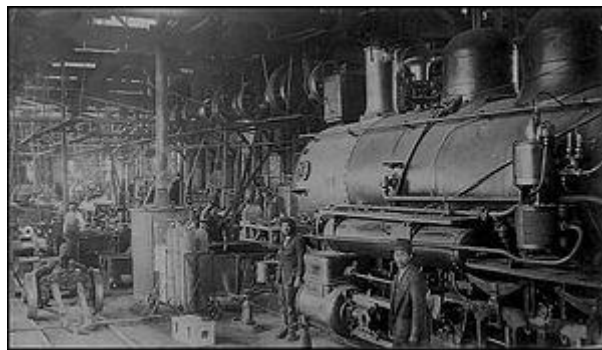
Locomotora Bldwin y Rodgers, Pulacayo



Tren entre Sucre y Potosí

En la segunda etapa, a partir de 1915, el objetivo fundamental fue "integrar" los mercados internos. Los intereses que los promocionaron y sus beneficiarios potenciales definitivamente no estaban vinculados directamente con el sector minero. Por lo mismo, las élites regionales tuvieron que presionar al Estado para la construcción de estos ferrocarriles. Se iniciaron más ferrocarriles de los que se llegaron a concluir. En primer lugar, el ferrocarril La Paz-Yungas (con Beni como destino final), iniciado en 1915 y abandonado luego de menos de 80 km de construcción en la década del cincuenta debido a falta de financiamiento; luego el ferrocarril Sucre-Potosí que se inició en 1916 y solo se pudo concluir en 1942; y finalmente el ferrocarril Cochabamba-Santa Cruz, iniciado en 1928 y que también quedó inconcluso. En este periodo también se inició (1915) y concluyó (1925) el ferrocarril Atocha –Villazón (206 km) que comunicó Uyuni con la Argentina. Otro ferrocarril concluido fue el de Oruro a Cochabamba (205 km). Si bien fue iniciado en la primera etapa de este periodo (1906), su conclusión en 1917 marca una transición entre la fase de conexión con el exterior y la fase de integración interna.

Efectivamente, este ferrocarril fue el primer gran esfuerzo de integración entre dos ciudades importantes y el más costoso de los ferrocarriles construidos en este periodo (ver cuadro 1). Junto con dos excepciones del primer período --los ferrocarriles Cochabamba-Vinto (18 km) y Cochabamba-Arani (60 km) construidos por la Empresa Luz y Fuerza Eléctrica. (que contaba a Simón I. Patiño entre sus principales accionistas) entre 1910 y 1913-- el ferrocarril Oruro-Cochabamba tuvo gran impacto sobre el transporte interno de pasajeros y de carga. Al bajar los costos de transporte, los ferrocarriles permitieron la importación de productos extranjeros como el azúcar y la harina que desplazaron la producción local en plazas como La Paz, Oruro, Potosí y la misma Cochabamba. Sin embargo, en el caso de la harina en Cochabamba, los ferrocarriles locales e internos permitieron, más bien, la recuperación de mercados regionales en los años veinte que se habían visto afectados negativamente por los ferrocarriles a fines del siglo XIX e inicios del XX.



FCAB Maestranza principal en Uyuni, 1925

Cuadro 1. Longitud y costo de construcción de los ferrocarriles en Bolivia, c. 1928

Ferrocarril y tramo	Longitud (km)	Costo total (£)	Costo por km (£)	Gradiente máxima (%)
<i>Antofagasta & Bolivia Railway</i>				
Ollague-Uyuni	175	462.000	2.750	1,1
Uyuni-Oruro	314	1.221.000	3.880	1,0
Viacha-La Paz	30	400.000	13.333	2,4
<i>Bolivia Railway Co.</i>				
Uyuni-Atocha	90	621.630	6.907	3,0
Río Mulatos-Potosí	174	1.761.702	10.120	3,0
Oruro-Cochabamba	205	3.898.080	19.000	2,6
Viacha-Oruro	202	1.241.093	6.143	1,0
<i>Peruvian Corp. Ltd.</i>				

Guaqui-La Paz	96	400.000	4.150	1,5 (6% ingreso a La Paz)
Ferr. Arica-La Paz	233	1.105.000	4.742	2,0
Ferr. La Paz-Yungas	53	530.000	10.000	6,0
Ferr. Potosí-Sucre	100	1.150.000	11.500	3,0
Ferr. Atocha-Villazón	128	2.000.000 (aprox.)	10.100	3,0
Ferr. Machacamarca-Uncía	96	991.667	10.320	2,5
Ferr. Cochabamba-Arani	60	150.000	2.500	1,5
Ferr. Cochabamba-Vinto	18	60.000	3.800	1,5
Ferr. Cochabamba-Tarejra	8	41.600	5.200	1,9
Ferr. Uyuni-Huanchaca	38	228.000 (aprox.)	6.000	3,5

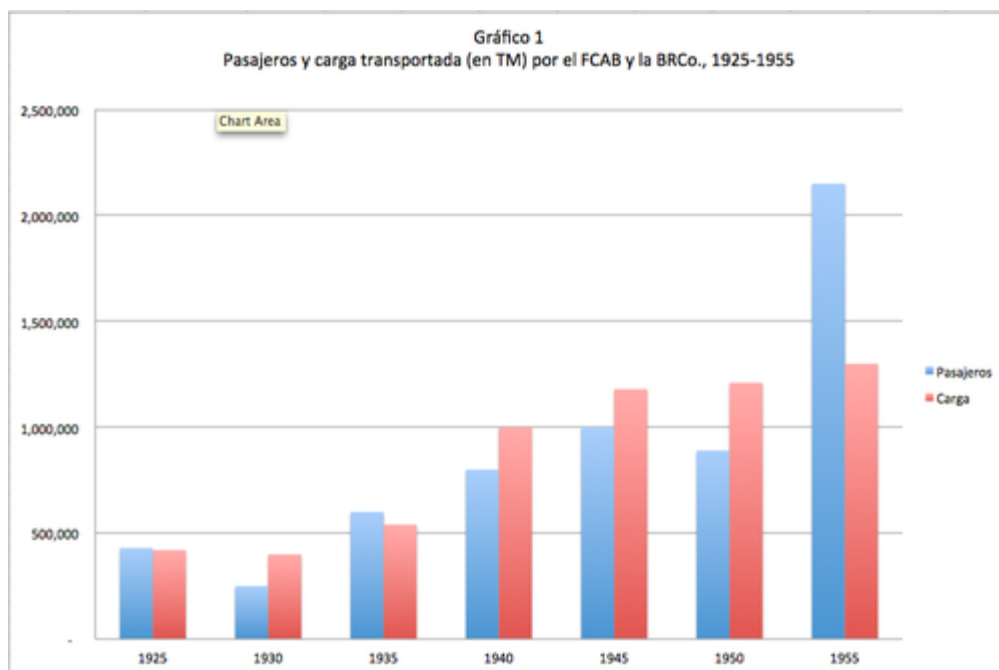
Fuente: Marsh, Margaret Alexander (1928-1970), *The Bankers in Bolivia. A Study in American Foreign investment.*AMS Press.pp.70-71

Como se puede observar en el Cuadro 1, debido a la topografía montañosa, la construcción de ferrocarriles en Bolivia fue costosa. Con la consolidación de la red occidental, Bolivia quedó firmemente vinculada al Pacífico.²¹

²¹ Halsey, Frederic M. (1916) expansión en América latina

TERCERA FACE (1930-1963)

La crisis de la minería, paralela a la Gran Depresión (1929-39), afectó negativamente a los ferrocarriles. En el caso del Ferrocarril Antofagasta Bolivia (FCAB)--ex *The Antofagasta (Chili) Bolivia Railway Co. Ltd.*), sus ingresos decrecieron en un 30% entre 1930 y 31 y un 25% adicional entre 1931 y 32. Con el inicio de la Guerra del Chaco en 1932, sin embargo, hubo un incremento de carga e ingresos debido al transporte de tropa, municiones y materiales para el ejército.



Pasajeros y carga transportada (TM) por el Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia (FCAB) y The Bolivia Railway Company (BRCo.), 1925-1955

Como se observa en el Gráfico 1, salvo en 1930, hubo un incremento constante tanto en el número de pasajeros como en la carga transportada en las tres décadas entre 1925 y 1955. En el caso del transporte de pasajeros, el súbito incremento entre 1950 y 1955 tal vez se deba a la mayor movilidad social durante la Revolución Nacional. En todo caso, demuestra el importante papel del ferrocarril en el transporte de pasajeros cuando estos rebasaron la marca de los 2 millones y

su aporte a la integración del país. Este fue el punto más alto en el transporte de pasajeros en la historia de los ferrocarriles bolivianos.

La red ferroviaria en operación en 1930 ascendía a 2233 km. El 58% (1294 km) estaba en manos de empresas extranjeras, el 6% (144 km) pertenecía a empresas mineras bolivianas y el 36% restante (795 km) eran líneas estatales. Ahora bien, algunas ferrovías estatales, a su vez, eran arrendadas a empresas extranjeras.⁶ Por tanto más de 8 diferentes "empresas" administraban los ferrocarriles en Bolivia. Esta diversidad de operadores perjudicaba la estandarización del material rodante y dificultaba la coordinación de políticas, aspecto que sería complicada aún más con la construcción de los ferrocarriles de Santa Cruz de la Sierra a Yacuiba y Corumbá.



Red Oriental Sección San Jose

Red oriental

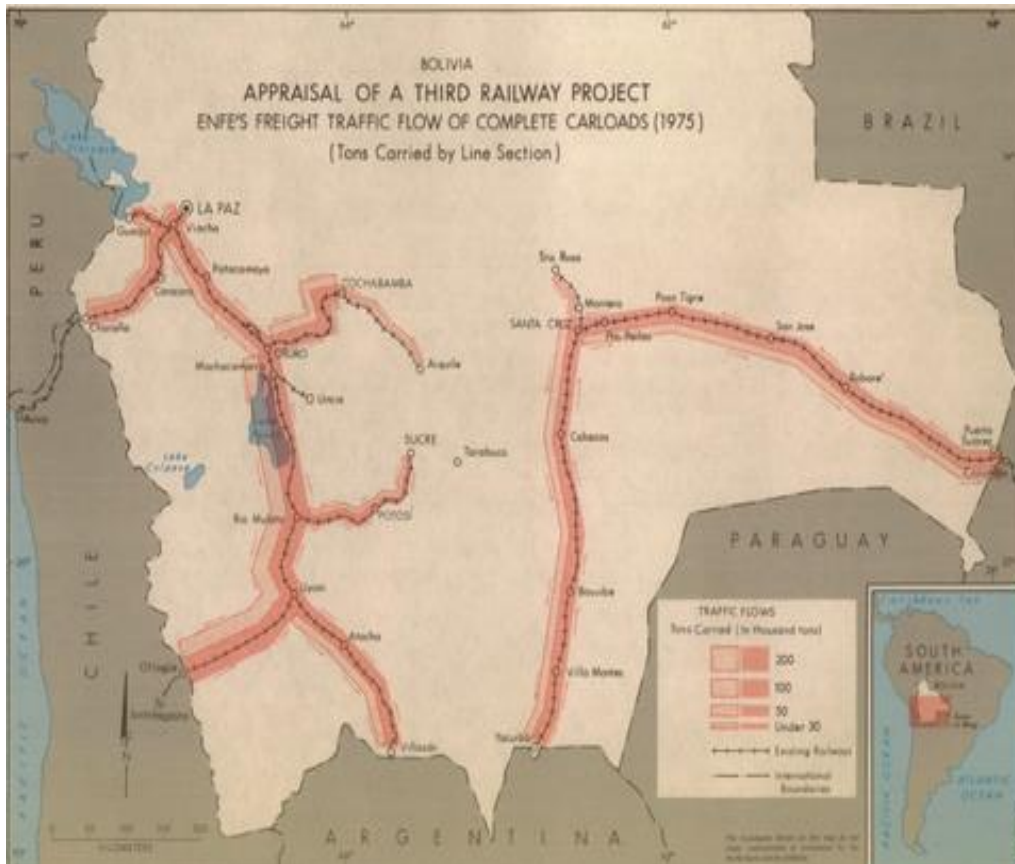
La construcción de la red oriental fue emprendida para desarrollar la región de Santa Cruz y vincularla al Atlántico a través de los ferrocarriles Santa Cruz-Yacuiba (517 km) a la frontera argentina y Santa Cruz-Corumbá (600 km) a la frontera brasileña, respectivamente.

La Comisión Mixta Ferroviaria Argentino-Boliviana fue establecida en 1938 para encarar la construcción del ferrocarril de Santa Cruz a Yacuiba. Los estudios

fueron concluidos en 1943. El gobierno boliviano sufragó los estudios y el gobierno argentino financió la construcción de las línea, por tramos, y luego su posterior equipamiento. El gobierno de Bolivia pagó a la Argentina estos préstamos entregando petróleo. Adicionalmente, bajo este convenio se construyó el ferrocarril Sucre-Tarabuco, concluido en 1947. El ferrocarril Yacuiba-Santa Cruz se inauguró el 19 de diciembre de 1957. Los principales puentes de esta vía se concluyeron en los sesenta.

La línea hacia el Brasil, Santa Cruz-Corumbá, fue financiada en parte por 1 millón de libras esterlinas que Brasil comprometió a Bolivia por un ferrocarril no completado producto del Tratado de Petrópolis y por adelantos que el gobierno de Brasil hizo a Bolivia para la construcción. Al igual que en el caso de la Argentina, este financiamiento fue amortizado por petróleo boliviano. Para ello se creó la Comisión Mixta Ferroviaria Brasileño-Boliviana en 1938 que realizó los estudios por más de 15 años. La primera locomotora llegó a Santa Cruz en noviembre de 1953 y el ferrocarril fue inaugurado en enero de 1955. La construcción definitiva de puentes y otras obras menores duraron hasta 1970.

Como se puede observar en los mapas, las redes occidentales (o andina) y la oriental no están interconectadas. La única manera de transitar entre ellas es a través de los ferrocarriles argentinos en un desvío de aproximadamente 600 km (ver mapa superior Ferrocarriles de Bolivia y áreas limítrofes) entre Yacuiba y Villazón.



Mapa de red boliviana de ferrocarriles mostrando flujo de tráfico en las varias secciones, 1975.

CUARTA FASE (1964-1996)

NACIONALIZACION Y CREACION DE ENFE

En 1959, el gobierno de Bolivia asumió la administración de las líneas de la *Bolivian Railway Co.* en vista de que no lograron un acuerdo sobre el despido de personal que según la empresa, era motivo de su déficit. Ante el peligro del colapso del ferrocarril, en 1962 el gobierno devolvió la administración del mismo al FCAB. Los ferrocarriles bolivianos estaban en muy mal estado por que entre 1952 y 1964 habían perdido: gran parte del transporte de combustibles debido a la construcción de oleoductos; el transporte de azúcar y arroz al transporte camionero; y el de pasajeros al mayor uso de autobuses. Una vez más, el futuro del desarrollo de ferrocarril estaba atado al desempeño de la minería y el sector exportador.

La nacionalización de los ferrocarriles del FCAB y la *Bolivian Railway* fue un proceso que duró casi dos años (1962-1964). Las negociaciones sobre la compensación se extendieron hasta diciembre de 1967 cuando se acordó que ésta sería de 2,5 millones de libras esterlinas.



Ferrobús de ENFE en Viacha

La Empresa Nacional de Ferrocarriles del Estado (ENFE) fue creada en 1964 para administrar los ferrocarriles del FCAB y la *Bolivian Railway Co.* (1199) km y los ferrocarriles del Estado que derivaban de estas líneas (992 km). Ese año también le fueron transferidas a ENFE el ferrocarril Santa Cruz-Corumbá. En 1967, el gobierno transfirió las líneas férreas de la red oriental, Yacuiba-Santa Cruz, a ENFE.

A inicios de la década de los setenta, ENFE enfrentaba una serie de problemas comunes a otras empresas ferroviarias: operaciones deficitarias con baja densidad de tráfico; equipo antiguo y con deficiente mantenimiento; carencia de cuadros gerenciales con experiencia y bajo nivel de capacitación laboral; falta de una política comercial e inadecuada estructura tarifaria; líneas deficitarias (Sucre-Tarabuco y Cochabamba-Aiquile) y exceso de personal. Por consiguiente ENFE estaba en una precaria situación económica y dependía de subsidios estatales. Para enfrentar esta situación y modernizar su equipo (pasar de locomotoras que funcionaban con vapor a otras que funcionaban con diésel, entre otros) durante las décadas de 1960 y 1980, la ENFE recibió créditos del Banco Mundial y de la cooperación japonesa (JICA), además de asistencia técnica del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD).

La carga transportada por ENFE entre 1965 y 2000 fluctuaba en función del desempeño de la economía boliviana, pero fue en ascenso llegando a transportar casi 1,6 millones de toneladas en 2000. Durante este período, el volumen de carga transportado por la Red Oriental fue tomando cada vez mayor importancia. Mientras en 1965 apenas representaba el 9,9% del total de carga transportada por ENFE, el 2000 este porcentaje llegaba al 65% (Cuadro 2).

Cuadro 2. Evolución histórica de transporte de carga de ENFE: Redes Andina y Oriental, 1965-2000

Año	Red Andina (TM)	%	Red Oriental (TM)	%	Total	%
1965	893.914	90,1	98.649	9,9	992.563	100,0
1970	935.714	87,0	140.320	13,0	1.076.034	100,0
1975	814.782	71,4	326.259	28,6	1.141.041	100,0
1980	830.030	65,0	446.495	35,0	1.276.525	100,0
1985	638.998	64,3	354.059	35,7	993.057	100,0
1990	676.440	62,5	406.104	37,5	1.082.544	100,0
1995	673.667	50,1	671.523	49,9	1.345.190	100,0
2000	557.000	35,0	1.033.000	65,0	1.590.000	100,0

Fuente: 1965-1990: Castro Bozo, Ángel (2013). *La mayor inversión boliviana (1825-2000)*. CEPAA.; 1995-2000: Kogan, Jorge H. (2004). Corporación Andina de Fomento. ed. *Rieles con futuro: desafíos para los ferrocarriles de América del Sur*. Caracas.

En contraste, el número de pasajeros transportados por ENFE entre 1965 y 2000 decreció a casi un tercio. Mientras en 1965 transportó 1,6 millones de pasajeros, en 2000 eran solo 0,65 millones. Al igual que en el caso de la carga, sin embargo, la importancia relativa de la red oriental creció durante este período; pasó a representar el 70,6% de los pasajeros transportados en 2000 (Cuadro 3).

Cuadro 3. Evolución histórica de transporte de pasajeros de ENFE: Redes Andina y Oriental, 1965-2000

Año	Red Andina	%	Red Oriental	%	Total	%
1965	1.314.405	80,9	310.064	19,1	1.624.469	100,0
1970	1.002.352	81,5	227.587	18,5	1,229,939	100,0
1975	831.859	72,4	317.080	27,6	1.148.939	100,0
1980	1.207.299	70,7	500.934	29,3	1.708.233	100,0
1985	1.572.810	71,6	625.382	28,4	2.198.192	100,0
1990	590.363	55,1	480.451	44,9	1.070.814	100,0
1995	355.721	55,0	291.093	45,0	646.814	100,0
2000	192.000	29,4	462.000	70,6	654.000	100,0

Fuente: 1965-1990: Castro Bozo, Ángel (2013). *La mayor inversión boliviana (1825-2000)*. CEPAA.; 1995-2000:Kogan, Jorge H. (2004). Corporación Andina de Fomento. ed. *Rieles con futuro: desafíos para los ferrocarriles de América del Sur*. Caracas.

Mediante Decreto Supremo No. 06909 del 6 de octubre de 1964 se crea la Empresa Nacional de ferrocarriles (ENFE) como entidad autárquica de derecho público y personería jurídica propia para la administración unificada de los ferrocarriles de la Red Occidental a cargo del Estado y de los servicios conexos con este sistema ferroviario, sin hasta la fecha se hubiera modificado la misma, a pesar de haber dejado de ser operativa.

Se la crea por el importante papel que desempeñan los ferrocarriles, dentro del Plan de Desarrollo Económico y Social del país, como instrumentos para el comercio de importación y exportación, así como para el transporte de carga pesada, para adoptar medidas que garanticen su eficiente y normal funcionamiento.

El Estatuto de la Empresa Nacional de Ferrocarriles aprobado mediante Decreto Supremo No. 14148 de 29 de noviembre del 29 de noviembre de 1976, se aprueba los estatutos de la ENFE la misma que dispone que el patrimonio de la Empresa Nacional de Ferrocarriles está formada por el monto resultante del valor de sus vías férreas, maquinarias, acciones, derechos inmuebles, equipos de fracción, rodantes, derechos de vías y otras instalaciones de los ferrocarriles que lo integran.

QUINTA FACE (1997-2013) ²²

La capitalización de los ferrocarriles que comenzó en 1995 se realizó con varios objetivos: reestructurar el sector a través del ingreso de empresarios privados; reducir la interferencia política; atraer capitales para mejorar la infraestructura y las operaciones; regular el sector eliminando las distorsiones existentes; reducir la dependencia del sistema ferroviario de subsidios estatales y la generación de

²² Contreras, Manuel (2003) Cardenas, Enrique; Jose Antonio Ocampo; Rosemary T.; Marcelo de Paiva Abreu. Ed. "Bolivia Estaño, ferrocarriles y educación" la era de las exportaciones latinoamericanas: de fines del siglo XIX a principios del XX (México: Fondo de cultura Económica) PP 259-296.

ingresos para el Tesoro a través de impuestos, y la mejora del transporte en el país. En la capitalización el Estado boliviano mantuvo la propiedad de la infraestructura y percibió cánones por la concesión. Se transfirieron activos como Material rodante, equipamiento de talleres, mantenimiento y comunicaciones, stock de repuestos y materiales y muebles e implementos de oficina.

El proceso de capitalización de ENFE, dividió el sistema ferroviario en dos compañías: Empresa Ferroviaria Andina S.A. y Empresa Ferroviaria Oriental S.A. La Empresa Ferroviaria Andina se conformó sobre la base de la Red Andina de ENFE, con aproximadamente 2276 km de vías en los departamentos de La Paz, Oruro, Cochabamba y Potosí. La Empresa Ferroviaria Oriental se conformó sobre la base de la Red Occidental de ENFE con aproximadamente 1426 km, atravesando los departamentos de Santa Cruz, Chuquisaca y Tarija. Esta última red conecta el entorno agrícola de Santa Cruz y la región productora de gas natural al sur boliviano con la Argentina y el Brasil. Como se puede observar en el Cuadro 4, ambas empresas son más bien pequeñas en relación con las otras de América Latina y la empresa ferroviaria Oriental es la que transporta mucho más carga. Cuadro 4.

Empresas ferroviarias bolivianas ordenadas según las toneladas-km transportadas y posición relativa dentro de las 31 principales empresas de América Latina, 2008				
Posición	Ferrocarril	Tonelada-km (millones)	Toneladas (millones)	Distancia media (km)
20°	Ferrovial Oriental	787	1,29	620
28°	Emp.Ferrovial Andina	234	0,54	433

Fuente: Kohon, Jorge (octubre 2011). «Más y mejores trenes: Cambiando la matriz de transporte en América Latina y el Caribe». *Banco Interamericano de Desarrollo, Sector de Infraestructura y Medio Ambiente*. Nota Técnica No. IDB-TN-303. Consultado el 23 de diciembre de 2013.

En fecha 21 de marzo de 1994 se promulgo la Ley No. 1544²³ “de Capitalización” que estableció un mecanismo jurídico para capitalizar las seis empresas estatales más grandes del País, esta norma autorizo al Órgano Ejecutivo aportar los activos y derechos de las empresas públicas para la integración del capital pagado en la constitución de nuevas sociedades de economía mixta para que luego pueda disponerse la capitalización de cada una de ellas a través del incremento de su capital mediante nuevos aportes provenientes de inversionistas privados nacional o extranjeros, aportes que en ningún caso podían exceder del tal de las acciones emitidas por dichas sociedades.

La ley de la capitalización determino asimismo que los pasivos de las sociedades de la economía mixta sujetas al proceso de capitalización sean transferidos total o parcialmente mediante Decreto Supremo al tesoro General de la Nación y que el servicio de tales deudas sea consignado en la respectiva Ley de Presupuesto.

ANALISIS DEL PROCESO DE LA CAPITALIZACION²⁴

Durante la primera mitad de la década de los 80, la economía boliviana evidencio profundos desequilibrios macroeconómicos, que desembocaron en la hiperinflación de 1984 y 1985.

En agosto de 1985 se inició un programa de ajustes y estabilización con el objetivo de detener la hiperinflación, restablecer los equilibrios macroeconómicos y generar un crecimiento sostenido a largo plazo, a partir de una mayor apertura de la economía y énfasis en los mecanismos del mercado. El programa estuvo basado en la reducción de la demanda agregada, a través de políticas monetarias y fiscales restrictivas, ajustes en los precios relativos, con la eliminación de la mayoría de los controles sobre los precios, tasas de interés y tipo de cambio y

²³ Ley 1544 del 21 de marzo de 1994 se promulga la Ley de la Capitalización

²⁴ Archivo central de la Empresa Nacional de Ferrocarriles

finalmente medidas destinadas al cambio estructural por medio de una mayor apertura de la economía y reestructuración del aparato productivo y administrativo del Estado.

A partir de agosto de 1993, Bolivia había iniciado una segunda fase de reformas estructurales, basadas principalmente en los procesos de Participación Popular, Reforma Educativa y Capitalización de la empresa públicas, en busca de conseguir un crecimiento sostenible a largo plazo.

En especial la capitalización tenía como objeto generar una mayor inversión y transferencia de tecnología del exterior incrementando el potencial exportador del país y permitiendo la sustitución e la prioridad estatal por la participación privada, con la característica singular de la distribución de la acciones estatales (50%) a través de los fondos de pensiones a las ciudadanos para la inversión social e infraestructura necesarios para asegurar un crecimiento económico de largo plazo.

RESULTADOS DEL PROCESO DE CAPITALIZACION

DISPOSICION ILEGAL DE BIENES

Los ex ejecutivos de la Empresa Nacional de Ferrocarriles, los años 1996 y 1997, dispusieron bienes y predios mediante Licitaciones Públicas a nivel nacional, sin cumplir con el requisito imprescindible contemplado en el inciso Séptimo del Artículo 59 de la anterior Constitución Política del Estado, que señalaba como atribución del H. Congreso Nacional: autorizar la enajenación de bienes nacionales, departamentales, municipales, universitario y cualquier otro de dominio publico

El numeral 13) del Artículo 158 de la actual Constitución Política del Estado, referido a las atribuciones de la Asamblea Legislativa Plurinacional, dispone: aprobar la enajenación de bienes de dominio público del Estado.

RETIRO MASIVO DE TRABAJADORES

En mérito al proceso de capitalización, una minoría de los trabajadores de la Empresa Nacional de ferrocarriles, fueron transferidos a las empresas capitalizadas, mientras que la mayoría de ellos, se quedaron sin fuentes de trabajo, lo que originó que ejerzan medidas de presión que concluyeron con la suscripción de Convenios en los que intervinieron los Ministerios de Capitalización y del Trabajo, la Central Obrera Boliviana, a fin de dotar de vivienda a los ex trabajadores y establecer condiciones económicas para el pago de sus beneficios sociales, los mismos que no fueron cumplidos por los ex ejecutivos.

GENERACION DE DEUDAS CON EL SERVICIO DE IMPUESTOS NACIONALES, SENASIR, CAJA NACIONAL DE SALUD, AFPs.

La Empresa Nacional de Ferrocarriles, al haber dejado de prestar servicio público ferroviario, generó el incumplimiento en el pago de impuestos, aportes de los trabajadores en el Servicio Nacional de Reparto (SENASIR), la Caja Nacional de Salud (CNS), las Administradoras de Fondos de Pensiones (AFPs) y otros, en consecuencia un pasivo considerable por ese concepto que se viene incrementando hasta la fecha, debido a que mantiene su naturaleza jurídica de empresa pública autárquica con autonomía de gestión administrativa y patrimonio propio.

INICIO DE ACCIONES JUDICIALES CONTRA EX EJECUTIVOS

Se sustanciaron procesos penales en contra de ex ejecutivos por los delitos de Contratos Lesivos al Estado, Conducta Antieconómica, Incumplimiento de Deberes, Resoluciones contrarias a la Constitución Conducta Antieconómica y otros, los mismos que se encuentran sustanciando a nivel nacional.

INICIO DE PROCESOS LABORALES POR CONCEPTO DE PAGO DE BENEFICIOS SOCIALES

Los ex trabajadores que no recibieron el pago de sus beneficios sociales, iniciaron procesos laborales, los mismos que en la mayoría de los casos, a pesar de haber concluido, no se les termina de cancelar, debido a las actualizaciones, lo que ha generado un excesivo pasivo social por ese concepto.

Actualmente la Empresa Nacional de Ferrocarriles (ENFE) establece financiar sus actividades con recursos provenientes de:

- a) Alquiler de equipos tracto rodantes a la Empresa Ferroviaria Oriental S.A. y a la Empresa Ferroviaria Andina S.A. emergente de los contratos de arrendamiento de material rodante destinado a la prestación del servicio público ferroviario. Material tracto rodante.
- b) Arriendo de otros predios
- c) Venta de terrenos según ley

En resumen ENFE residual está atravesando por una situación crítica porque adolece de mucha documentación y los registros en sus sistemas contables no son confiables peor aún si los respaldos han desaparecido.

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

Como consecuencia de la capitalización de los ferrocarriles dispuesta por Ley 1544 de 21 de marzo de 1994, la Empresa Nacional de Ferrocarriles, dejó de ser operativa y prestar servicio público ferroviario, quedando como administradora de

los bienes patrimoniales no afectados al servicio operativo ferroviario, en sujeción a lo previsto por Decreto Supremo N° 24177 de 8 de diciembre de 1995, lo que ocasiona Disposición Ilegal de Bienes, Retiro masivo de trabajadores, inicio de procesos laborales de cobro de Beneficios Sociales, Generación de deudas con el Servicio de Impuestos Nacionales, Gobiernos Autónomos Municipales, Administradoras de Fondos de AFPs, Caja Nacional de Salud CNS, Servicio Nacional del Sistema de Reparto SENASIR y otros, Inicio de acciones judiciales de nulidad de transferencias y de procesos penales contra ex ejecutivos.²⁵

2.1. MARCO INSTITUCIONAL

2.2. Estructura Organizacional ²⁶

El Estatuto orgánico de la Empresa Nacional de Ferrocarriles aprobado mediante Decreto Supremo 14148 de 29 de noviembre de 1976 que define su organización funcional, modificado parcialmente mediante Decreto Supremo No. 2363 de 02 de septiembre de 1993 donde se establece la estructura organizacional la que permite su funcionamiento. La misma se encuentra organizada de la siguiente manera:

Nivel Superior

- Directorio Nacional
- Presidencia Ejecutiva del Directorio
- General General

Nivel Asesoramiento

- Departamento Jurídico Legal
- Unidad de Auditoría Interna
- Unidad de Planificación

²⁵ Archivo central de la Empresa Nacional de Ferrocarriles

²⁶ Manual de Organización y Funciones de la ENFE pag. 3-4-5-6

Nivel Apoyo

- Unidad de Archivo Único

Nivel Operativo

- Gerencia Administrativa Financiera
- Departamento Financiero
- Departamento de Recursos Humanos
- Departamento de Bienes y Servicios
- División Análisis Jurídico
- División Gestión Jurídica
- División Ofimática
- División de Contabilidad
- División Presupuesto
- División Tesorería
- División Administrativa
- División Bienes Patrimoniales

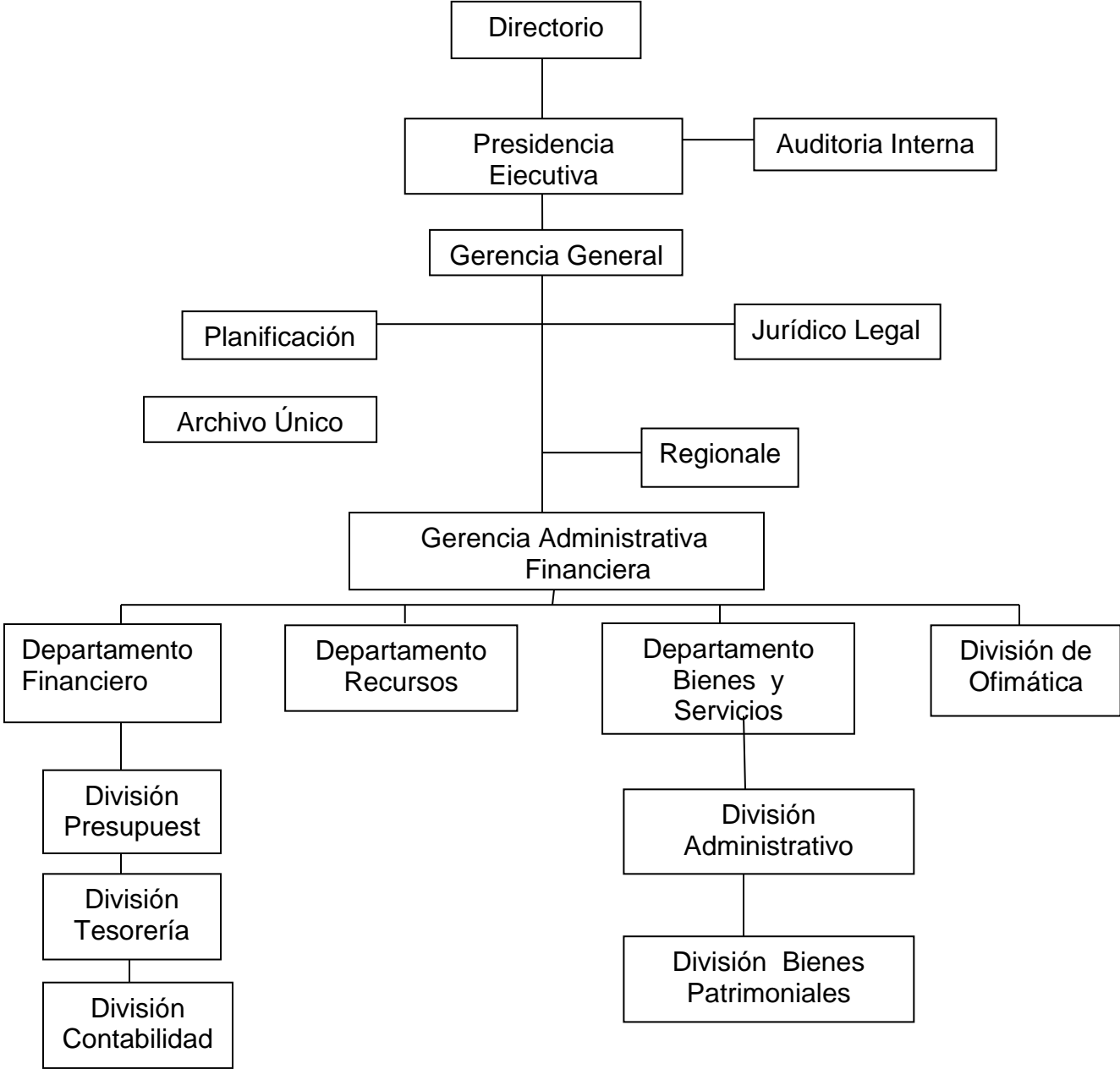
Nivel Desconcentrado

- Regionales: Santa Cruz, Cochabamba, Sucre, Potosí y Oruro.

Por otra parte el Sistema de Organización Administrativa, establece las normas de organización administrativa sobre las cuales debes estructurarse la Entidades del Sector Publico, señalando claramente en su Artículo 15 que la estructura organizacional de una Entidad Publica se formalizara mediante el Manual de Organizaciones y Funciones. ²⁷

²⁷ Manual de Organización y Funciones de la ENFE pag. 7

ORGAMIGRAMA²⁸



²⁸ Manual de Organización y Funciones de la ENFE pag. 5

Actualmente la Empresa Nacional de Ferrocarriles Residual cuenta con 40 funcionarios.

Escala Salarial

Descripción	Haber	Anual
MAE	11.414,63	136.975,56
GAF	8.278,36	99.340,34
DNAJ	8.278,36	99.340,34
JEFES DE ÁREA	5.377,63	258.126,24
PROFESIONAL I	4.751,80	114.043,20
PROFESIONAL III	4.186,00	401.856,00
PROFESIONAL IV	3.906,00	328.104,00
PROFESIONAL V	2.978,04	71.472,96
TEC-ADM I	2.719,08	65.257,92
TEC-ADM II	2.469,24	88.892,64
TEC-ADM III	2.190,91	157.745,45
TEC-ADM IV	2.030,63	219.307,50
AUXILIAR II	1.875,00	22.500,00
AUXILIAR III	1.560,00	18.720,00
AUXILIAR I	1.689,48	121.642,56
Total Escala Salarial		2.081.682,14

Actualmente la Empresa Nacional de Ferrocarriles Residual establece financiar sus actividades con recursos provenientes de:

- a) Alquileres de equipos tracto rodantes a la Empresa Ferroviaria Oriental S.A. y a la Empresa Ferroviaria Andina S.A. emergente de los contratos de arrendamiento de material rodante destinado a la prestación del servicio ferroviario material tracto rodante.

- b) Arriendo de Predios
- c) Venta de Terrenos según Ley.
- d) Programa Anual Operativo.

La Empresa Nacional de Ferrocarriles, al haber dejado de prestar servicio público ferroviario, generó el incumplimiento en el pago de impuestos nacionales, impuestos municipales, aportes de los trabajadores en el Servicio Nacional de Reparto (SENASIR), la Caja Nacional de Salud (CNS), las Administradoras de Fondos de Pensiones (AFPs), beneficios sociales y otros, en consecuencia un pasivo considerable por ese concepto que se viene incrementando hasta la fecha, debido a que mantiene su naturaleza jurídica de empresa pública autárquica con autonomía de gestión administrativa y patrimonio propio.

La Empresa Nacional de Ferrocarriles (ENFE) actualmente tiene permanente relación con Órganos Normativos:

- Ministerio de Obras Públicas Servicio y Vivienda (MOPSV)
- Ministerio de Economía y Finanzas Publicas

2.3. Misión Institucional de la ENFE ²⁹

Administrar los bienes no afectados al Servicio Operativo Ferroviario ejerciendo las acciones legales necesarias, disponer y recuperar los bienes patrimoniales del Estado Boliviano. Así como cubrir el pasivo ajeno al TGN producto de la capitalización.

²⁹ POA de la Empresa Nacional de Ferrocarriles Gestión 2013 Pag. 20

2.4. Visión Institucional de la ENFE ³⁰

Coadyuvar de manera participativa en la reactivación del servicio operativo ferroviario estatal, apoyando la construcción de la línea férrea que permita la interconexión ferroviaria bioceánica (Atlántico-Pacífico), e interna (Oriente-Occidente), generar competitividad en cuanto a calidad, precio y servicio entre diferentes operadores del servicio de transporte, especialmente el ferroviario, para satisfacción del usuario final, prestando servicio con mayor eficiencia y eficacia, aplicando las ventajas competitivas con la que cuenta el servicio ferroviario.

2.5. Objetivos Estratégicos de la ENFE ³¹

- Determinar el patrimonio de la Empresa Nacional de Ferrocarriles.
- Cancelar todas las obligaciones económicas, pendientes, priorizando las deudas sociales (no subrogadas por el TGN) a 4000 ex – trabajadores.
- Regularizar las transferencias de bienes que cuentan con Leyes promulgadas por el Congreso Nacional (hoy Asamblea Legislativa Plurinacional).
- Saneamiento de registros de derecho Propietario y Catastral en los Gobiernos Municipales de los diferentes distritos ferroviarios del Estado, (digitalización de los mismos).
- Implantar todos los Sistemas previstos en la Ley 1178, para el funcionamiento de la ENFE.

³⁰ POA de la Empresa Nacional de Ferrocarriles Gestión 2013 Pag. 21

³¹ POA de la Empresa Nacional de Ferrocarriles gestión 2013 pag. 22

2.6. Metas de la Empresa Nacional de Ferrocarriles ³²

1. Realizar el Inventario de todos los bienes desafectados del Servicio Operativos Ferroviario compuesto por: Infraestructura y Súper Infraestructura Ferroviaria, Repuestos, y otros Activos Fijos; así como, coadyuvar a la recuperación de aquellos que fueron sujeto de avasallamientos o transferencias ilegales , llevando a cabo medidas para el resguardo de aquellos que son propiedad de ENFE.
2. Consolidar la información documental para la determinación de los gastos sociales de ENFE por concepto de beneficios sociales, aportes AFPs., Caja Nacional de Salud y otros.
3. Realizar la gestión de cuentas por cobrar reflejadas en los Estados Financieros emitidos en gestiones pasadas
4. Realizar el pago de los gastos sociales (beneficios sociales, Aportes a las AFPs, Caja Nacional de Salud y otros) comprometidas en la gestión como resultado de procesos y/o sentencias judiciales.

3.- MARCO NORMATIVO³³

Las actividades de la Empresa Nacional de Ferrocarriles, se rigen por la:

- Ley de Ferrocarriles
- Ley General del Trabajo
- Decreto Supremo 14148 de 29 de noviembre de 1976
- Decreto Supremo N° 23631, 2 de septiembre de 1993

³² POA de la Empresa Nacional de Ferrocarriles gestión 2013 pag. 23

³³ Programa Anual Operativo de la ENFE pag. 18

- Ley 1178 de 20 de julio de 1990, de Administración y Control Gubernamentales,
- La Ley de Capitalización No. 1544 de 21 de marzo de 1994
- Decreto Supremo 24177 de 8 de diciembre de 1995
- Decreto Supremo 26341 de 29 de septiembre de 2001
- Decreto Supremo 28971 de 15 de diciembre de 2006.
- Decreto Supremo 23985 de 30 de marzo de 1995
- Ley General de Transportes No. 165 de 16 de agosto de 2011
- Ley 332 de 28 de diciembre de 2012

La Ley General de Ferrocarriles³⁴ del 03 de octubre de 1910 (que en su Art. 2do. Establece que todo ferrocarril construido dentro del territorio tendrá carácter nacional) y su reglamento de julio de 1911 determina que la explotación y construcción del línea férreas en el territorio nacional está a cargo del estado, municipalidades, empresas nacionales o extranjeras y particulares.

Por Decreto Supremo No. 14148³⁵ del 29 de noviembre de 1976, se aprueba los estatutos de la ENFE la misma que dispone que el patrimonio de la Empresa Nacional de Ferrocarriles está formada por el monto resultante del valor de sus vías férreas, maquinarias, acciones, derechos inmuebles, equipos de fracción, rodantes, derechos de vías y otras instalaciones de los ferrocarriles que lo integran.

A través de los Decretos Supremos No. 24165 y 24167³⁶, de noviembre de 1995, el Estado Boliviano crea con bienes de la Empresa Nacional de Ferrocarriles la Empresas Ferroviarias Oriental SAM y la andina SAM a partir de estas disposiciones ENFE no presta servicios de transportes de pasajeros y carga, asumiendo funciones de administradora de bienes residuales no afectados al servicio público como determina el Decreto Supremo No. 24177 de 08 de

³⁴ Ley General de Ferrocarriles

³⁵ Decreto Supremo 14148

³⁶ Decretos Supremos 24165 - 24167

diciembre de 1995, los bienes de servicio público son otorgados en calidad de arriendo a las Empresas Ferroviarias Andina S.A. y Oriental S.A. por un periodo de 40 años, en el caso de que los bienes fueron transferidos deben continuar bajo la Administración de dicha Empresa, debiendo ejercer sobre el mismo las acciones legales necesarias para su administración, disposición, conservación y recuperación.

La Ley de Capitalización No. 1544 de 21 de marzo de 1994, los Decretos Supremos Nos. 24177 de 8 de diciembre de 1995, 26341 de 29 de septiembre de 2001, 28971 de 15 de diciembre de 2006, no modificaron la naturaleza jurídica de la Empresa Nacional de Ferrocarriles, por lo que en su condición de entidad autárquica debe generar sus propios recursos económicos para desarrollar sus actividades y cubrir sus obligaciones económicas.³⁷

El Decreto No. 23985 de 30 de marzo de 1995 autorizo al Ministro de Cartera Responsable de Capitalización realizar todos los actos necesarios para llevar a cabo el proceso de capitalización:

1. Implantar políticas de desregulación y regulación desarrolladas en las diferentes áreas de intervención del Órgano Ejecutivo a fin de promover la inversión privada.
2. Programar, dirigir y emitir instrucciones a las entidades sujetas al proceso de capitalización y al proceso de desregulación y regulación.
3. Negociar y suscribir convenios, contratos y/o acuerdos con entidades del Sector Público y/o Privado.

³⁷ Ley de Capitalización No. 1544- Decretos Supremos No. 24177-26341 y 28971

4. Ejercer la representación legal de las acciones del Sector Público emitidas por las Sociedades de Economía Mixta sujetas al Proceso de Capitalización a partir del 30 de marzo de 1995.³⁸

Los Decretos Supremos, 24177³⁹ de 8 de diciembre de 1995 y 28971 de 15 de diciembre de 2006, en los cuales se establecen las funciones y atribuciones de la Empresa Nacional de Ferrocarriles, respecto de los bienes desafectados del servicio operativo ferroviario.

Al no haberse modificado su estatus jurídico, se mantiene bajo el régimen de la Ley General del Trabajo, aspecto que conlleva una serie de dificultades por cuanto las demandas laborales generan cargas sociales altas, mismas que son actualizadas de acuerdo a normas legales vigentes.

El Decreto Supremo No. 26341⁴⁰, estableció la necesidad de que la Empresa Nacional de Ferrocarriles, con los activos que aún continuaban bajo su propiedad, se constituya en una empresa en liquidación, la cual debería efectuar la venta de todos sus activos (los cuales no son necesarios para la actividad ferroviaria), con el fin de cubrir sus diferentes compromisos tanto internos como externos, Artículo 7, al ser bienes pertenecientes al Estado Boliviano se requiere autorización expresa de la Asamblea Legislativa Plurinacional en cumplimiento de los estatutos en la Constitución Política del estado.

La Ley 1178⁴¹ de 20 de julio de 1990 Sistema de Administración y Control Gubernamental, que regula los sistemas de Administración y de control de los recursos del Estado y su relación con los sistemas nacionales de planificación e inversión Pública, con el objeto de:

³⁸ Decreto Supremo No. 23985

³⁹ Decreto Supremo No. 24177

⁴⁰ Decreto Supremo 26341

⁴¹ Ley 1178 de 20 de julio de 1990

- Programar, organizar, ejecutar y controlar la captación y el uso eficaz y eficiente de los recursos públicos para el cumplimiento y ajuste oportuno de las políticas, los programas, la prestación de servicios y los proyectos del Sector Público.
- Disponer de información Útil oportuna y confiable asegurando la razonabilidad de los informes y estados financieros.
- Lograr que todo servidor público, sin distinción de jerarquía, asuma plena responsabilidad por sus actos rindiendo cuenta que no solo de los objetivos a que se destinaron los recursos públicos que le fueron confiados sino también de la forma y resultado de su aplicación.
- Desarrollar la capacidad administrativa para impedir o identificar y comprobar el manejo incorrecto de los recursos del Estado.

La Ley 165 ⁴² de Transporte del 16 de agosto de 2011

El Parágrafo I de la disposición Transitoria cuarta de la mencionada ley, dispone que la Empresa Nacional de Ferrocarriles ENFE bajo la supervisión de la autoridad Nacional competente, deberá realizar una inventariación de sus activos incluida la chatarra y los bienes desvinculados de los contratos de licencia de los operadores ferroviarios Empresa Ferroviaria Andina FCA S.A. y FERROVIARIA Oriental FOSA, ya sea que hayan sido devueltos o no.

El parágrafo II señala que una vez inventariados los bienes de acuerdo al análisis respectivo se dispondrán a favor de la administradora de la infraestructura ferroviaria los bienes que sean útiles para su funcionamiento y el saldo será adjudicado de acuerdo a normativa específica.

Parágrafo IV se refiere a que una vez realizada la inventariación, disposición y adjudicación de todos los bienes de la Empresa Nacional de Ferrocarriles ENFE

⁴² Ley 165 de 16 agosto de 2011

Residual la autoridad competente procederá a la liquidación de dicha empresa mediante normativa específica.

La creación de dos empresas del Estado, una la Administradora de Infraestructura Ferroviaria del Estado Plurinacional, y otra prestadora del servicio de transporte de carga y pasajeros.

La Ley 332 ⁴³de 28 de diciembre de 2012.

Dispone la transferencia a título gratuito de bienes inmuebles de propiedad de entidades públicas entre las que se encuentra la Empresa Nacional de ferrocarriles, a favor del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, para el proyecto “Construcción, implementación y Administración del Sistema de Transporte por cable (Teleférico) en las ciudades de La Paz y El Alto, dentro de los cuales, se encuentran la ex Estación Central y predios de propiedad de la ENFE.

Al margen de generar incertidumbre de donde desarrollara sus actividades administrativas la Empresa Nacional de Ferrocarriles, (la resolución ministerial No. 68/2013 dispone la transferencia total de los predios de la Estación Central de La Paz), Resolución Ministerial N° 065 de fecha 01 de abril de 2013 por lo que se debe prever el traslado de las oficinas administrativas, y considerar el pago de alquileres, por cuanto la empresa no cuenta con una infraestructura adecuada en el distrito ferroviario de La Paz, de ahí que el Ministerio de Obras Publicas en su condición de ente tutor debería proporcionar los ambientes necesarios para el desarrollo de nuestras actividades o en su caso obligará a la Empresa a tomar oficinas en alquiler es esta ciudad.

⁴³ Ley 332 del 28 de diciembre del 2012

4. COMPORTAMIENTO DE LAS VARIABLES

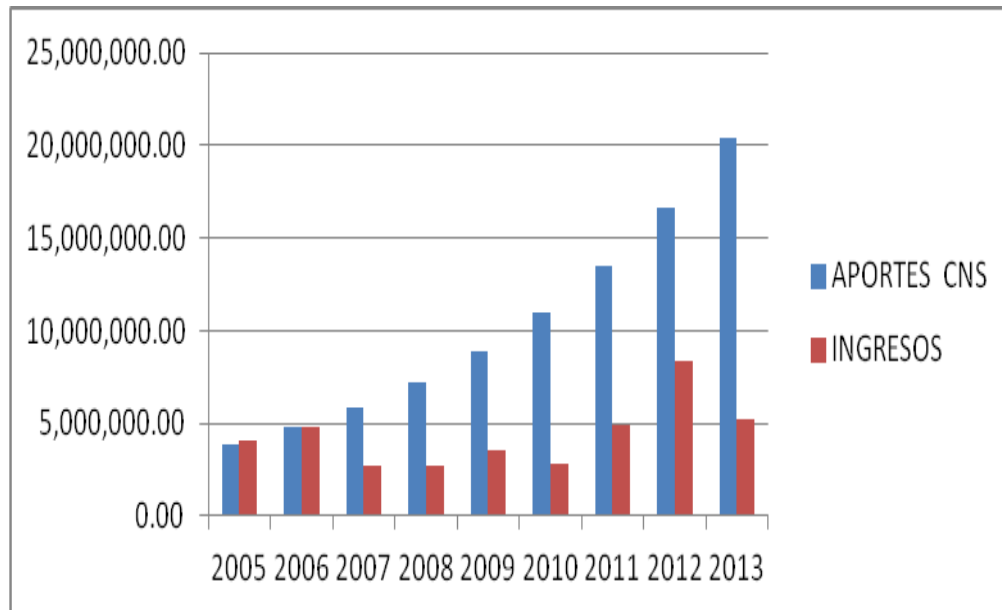
4.1.- DEUDA A LA CAJA NACIONAL DE SALUD.- En el entendido de que las cargas sociales son erogaciones originadas por el cumplimiento de la legislación laboral, previsional y social representan los costos a cargo de la Empresa de contratar personal en relación de dependencia y que deben aportarse adicionalmente a las remuneraciones de los empleados dentro de estos conceptos se encuentran las contribuciones al sistema de previsión para la jubilación, al sistema de atención sanitaria, medica y a otras atenciones de carácter social. Usualmente corresponde determinarlas mediante el porcentaje de las remuneraciones liquidadas al personal en relación de dependencia.

La Empresa Nacional de ferrocarriles (ENFE) al haber dejado de prestar servicio público ferroviario, genero el incumplimiento en el pago de impuestos nacionales y/o municipales, aportes de los trabajadores en el Servicio Nacional de reparto (SENASIR), la Caja Nacional de Salud (CNS), las Administradoras de Fondos de Pensiones (AFP), Beneficios sociales y otros en consecuencia.

La Empresa Nacional de Ferrocarriles se constituye en administrador de los activos desafectados del servicio operativo ferroviario y con la responsabilidad del pago de la deuda flotante, sin modificación su estatus jurídico de la Empresa autartica generadora de sus propios recursos económicos. En este sentido asume una deuda millonaria generada antes, durante y después del proceso de capitalización que consigna deuda a Ex trabajadores (Beneficios Sociales, sueldos devengados y otros) direcciones de pensiones, AFP's (futuro, previsión), Caja Nacional de Salud, Servicio de Impuestos Nacionales, municipales y otros menores. Grafico No. 1.

GRAFICO No.1

DEUDA CAJA NACIONAL DE SALUD (Expresado en Millones de Bolivianos)



Fuente: Ejecución Presupuestaria de la ENFE 2005-2006-2007-2008-2009-2010-2011-2012-2013, TDR.
Elaboración Propia

Como se observa en el gráfico, los ingresos son de tendencia irregular que percibe la Empresa Nacional de Ferrocarriles, difícilmente pueden permitir el pago de las deudas que se tienen con la Caja Nacional de Salud., la tendencia de la deuda es creciente deuda que se debe a la mala administración por funcionarios de la Empresa.

Como se puede observar la deuda va creciendo cada año en el año 2006 creció en un 23%, el 2007 en un 33%, el 2008 en un 46%, 2009 en 56%, 2010 en 64%, 2011 en 71%, el 2012 en 76% y en 2013 en un 80%.

Además consideramos que por el carácter autárquico de la Empresa Nacional de Ferrocarriles, debe generar recursos económicos para el pago de sus actividades

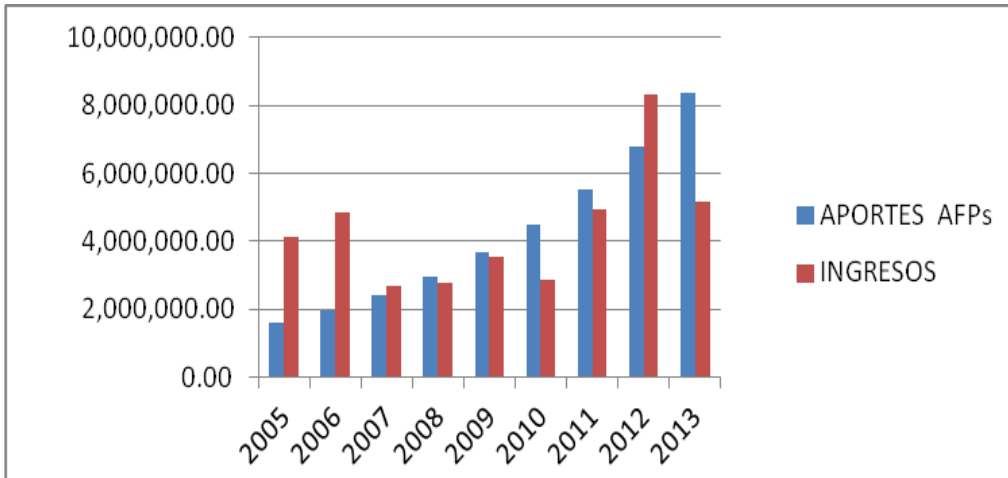
operativas (salarios, servicios básicos, mantenimiento, compra de materiales de escritorio, pago de viáticos, etc.), los ingresos generados deben ser distribuidos entre los costos operativos y el pago de los adeudos señalados.

4.2. DEUDA APORTE A LAS AFP's (Futuro y Previsión).- En el entendido de que las cargas sociales son erogaciones originadas por el cumplimiento de la legislación laboral, previsional y social representan los costos a cargo de la Empresa de contratar personal en relación de dependencia y que deben aportarse adicionalmente a las remuneraciones de los empleados dentro de estos conceptos se encuentran las contribuciones al sistema de previsión para la jubilación, al sistema de atención sanitaria, médica y a otras atenciones de carácter social. Usualmente corresponde determinarlas mediante el porcentaje de las remuneraciones liquidas al personal en relación de dependencia.

La Empresa Nacional de ferrocarriles (ENFE) al haber dejado de prestar servicio público ferroviario, genero el incumplimiento en el pago de impuestos nacionales y municipales, aportes de los trabajadores en el Servicio Nacional de reparto (SENASIR), la Caja Nacional de Salud (CNS), las Administradoras de Fondos de Pensiones (AFP's Futuro y previsión), beneficios sociales y otros en consecuencia un pasivo considerable se viene incrementado hasta la fecha, debido a que mantiene su naturaleza jurídica de Empresa Pública Autártica con autonomía de gestión administrativa y patrimonio propio.

La Empresa Nacional de Ferrocarriles se constituye en administrador de los activos desafectados del servicio operativo ferroviario y con la responsabilidad del pago de la deuda flotante, sin modificación su estatus jurídico de la Empresa autartica generadora de sus propios recursos económicos. En este sentido asume una deuda millonaria generada antes, durante y después del proceso de capitalización que consigna deuda a Ex trabajadores (Beneficios Sociales, sueldos devengados y otros) direcciones de pensiones, AFPs, Caja Nacional de Salud, Servicio de Impuestos Nacionales y otros menores. Grafico No.2.

GRAFICO No. 2
DEUDA A LAS AFPs.
 (Expresado en millones de Bolivianos)



Fuente: Ejecución Presupuestaria de la ENFE 2005-2006-2007-2008-2009-2010-2011-2012-2013, TDR.
 Elaboración Propia

Como se observa en el gráfico, los ingresos son de tendencia irregular que percibe la Empresa Nacional de Ferrocarriles, difícilmente pueden permitir el pago de las deudas que se tienen con las AFP's (Futuro y previsión), la tendencia de la deuda es creciente deuda que se debe a las constantes actualizaciones en cuanto a interés y multas anuales.

Los años 2005, 2006, 2007 y 2012 la Empresa Nacional de Ferrocarriles poseía ingresos para poder cancelar esta deuda, recursos que eran utilizados para el pago de sus actividades operativas (salarios, viáticos, servicios básicos, compra de material de escritorio, etc.).

Como se puede observar la deuda tiene una tendencia ascendente cada año en el año 2006 creció en un 23%, el 2007 en un 40%, el 2008 en un 46%, 2009 en 56%, 2010 en 64%, 2011 en 71%, el 2012 en 76% y en 2013 en un 80%.

4.3. DEUDA BENEFICIOS SOCIALES.- En el entendido de que las cargas sociales son erogaciones originadas por el cumplimiento de la legislación laboral, previsional y social representan los costos a cargo de la Empresa de contratar personal en relación de dependencia y que deben aportarse adicionalmente a las remuneraciones de los empleados dentro de estos conceptos se encuentran las contribuciones al sistema de previsión para la jubilación, al sistema de atención sanitaria, médica y a otras atenciones de carácter social. Usualmente corresponde determinarlas mediante el porcentaje de las remuneraciones liquidas al personal en relación de dependencia.

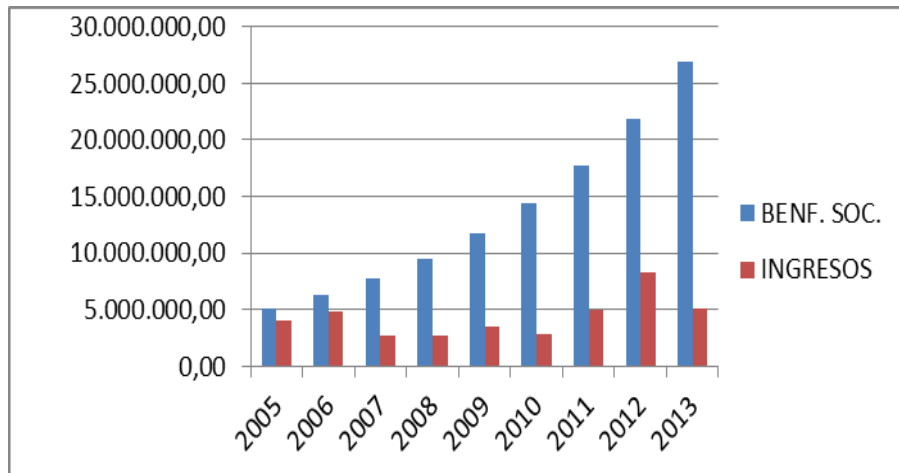
La Empresa Nacional de ferrocarriles (ENFE) al haber dejado de prestar servicio público ferroviario, genero el incumplimiento en el pago de impuestos nacional y municipal, aportes de los trabajadores en el Servicio Nacional de reparto (SENASIR), la Caja Nacional de Salud (CNS), las Administradoras de Fondos de Pensiones (AFP) y otros en consecuencia un pasivo considerable se viene incrementado hasta la fecha, debido a que mantiene su naturaleza jurídica de empresa pública Autártica con autonomía de gestión administrativa y patrimonio propio.

La Empresa Nacional de Ferrocarriles se constituye en administrador de los activos desafectados del servicio operativo ferroviario y con la responsabilidad del pago de la deuda flotante, sin modificación su estatus jurídico de la Empresa autartica generadora de sus propios recursos económicos. En este sentido asume una deuda millonaria generada antes, durante y después del proceso de capitalización que consigna deuda a Ex trabajadores (Beneficios Sociales, sueldos devengados y otros) direcciones de pensiones, AFPs, Caja Nacional de Salud, Servicio de Impuestos Nacionales, beneficios sociales y otros menores. Grafico No.3.

GRAFICO No. 3

DEUDA BENEFICIOS SOCIALES

(Expresado en Millones de Bolivianos)



Fuente: Ejecución Presupuestaria de la ENFE 2005-2006-2007-2008-2009-2010-2011-2012-2013, TDR.

Elaboración Propia

Como se observa en el gráfico, los ingresos que percibe la Empresa Nacional de Ferrocarriles, difícilmente puede proceder al pago de las deudas que se tiene con los Beneficios sociales, la deuda tiene una tendencia ascendente por las constantes actualizaciones y procesos seguidos por ex trabajadores de la Empresa Nacional de Ferrocarriles residual.

Como se puede observar la deuda tiene una tendencia ascendente cada año en el año 2006 creció en un 23%, el 2007 en un 41%, el 2008 en un 56%, 2009 en 69%, 2010 en 79%, 2011 en 87%, el 2012 en 94% y en 2013 en un 99%.

Además se considera que por el carácter autárquico de la Empresa Nacional de Ferrocarriles, esta debe generar recursos económicos propios para el pago de sus actividades operativas (salarios, servicios básicos, mantenimiento, pago de viáticos, compra de materiales de escritorio, etc.), los ingresos generados deben ser distribuidos entre los costos operativos y el pago de los adeudos señalados.

CAPITULO III

3.1. PROPUESTAS DE SOLUCION

- Sanear los pasivos de la Empresa Nacional de Ferrocarriles dando prioridad a los Gastos Sociales.
- Recuperar terrenos, viviendas y otros inmuebles de propiedad de ENFE y del Estado, en posesión ilegal de terceros.

El D.S. No. 24177 de 8 de diciembre de 1995 determina que constituyen patrimonio de ENFE todos los bienes de la Empresa, desafectados del Servicio Público Ferroviario, asimismo, continúan bajo su administración todos los bienes del Estado, desafectados del Servicio Público Ferroviario en un alto porcentaje de estas áreas se han producido asentamientos ilegales de “loteadores” personas particulares especialmente comerciantes.

- Establecer el inventario físico de todo el material ferroviario existente mediante la verificación y clasificación de la existencia en almacenes de ENFE.

El activo realizable de la Empresa Nacional de Ferrocarriles está compuesto por repuestos y materiales depositados en 11 almacenes de la Red Andina y tres almacenes de la Red Oriental.

En la Red Andina se ha verificado físicamente al 30 de junio de 2002 la existencia de 10 almacenes habiendo quedado sin verificación la existencia del Almacén de Sucre así como los tres almacenes de la Red Oriental que no cuentan con inventarios actualizados.

Es propósito de la Empresa actualizar el valor de los inventarios así como clasificar los repuestos y materiales para su realización en las mejores condiciones de oportunidad y precio.

Cada almacén de la Empresa Nacional de Ferrocarriles hasta su capitalización, estaba especializado para el suministro de repuestos y materiales a la actividad ferroviaria así los almacenes de repuestos para motores diesel ferroviarios (oriental) tienen repuestos para el material remolcado (coches de pasajeros, Vagones de carga, rodados del material motor).

El resto de los almacenes tienen repuestos para equipo pesado, vehículos de tierra y materiales en general por tal circunstancia para la comercialización de los repuestos y materiales ferroviarios se tiene la desventaja de la ubicación de los almacenes que por estar distantes de los contratos de consumo, la existencia de los mismos debe ser trasladada al lugar de venta con el siguiente incremento en el costo de los repuestos y materiales.

- Realizar el inventario y valoración de los bienes desafectados del servicio operativo ferroviario, previsto en la Ley 165 de 16 de agosto de 2011, la Empresa Nacional de Ferrocarriles.

Esta actividad en el presente se encuentra abocada al acopio del respaldo documentario del derecho propietario de todos los bienes inmuebles, muebles, material férreo y otros, a fin de proporcionar información adecuada a la Auditoría Externa a ser realizada. Tarea que se ha visto dificultada, los diferentes archivos de la Empresa no se tiene documentación original, en muchos casos solo contamos con fotocopias, será preciso reprogramar estos recursos y actividad para la gestión 2014.

El inventario de los activos desafectados del servicio operativo, especialmente se refiere a bienes inmuebles, permitirá realizar el registro correspondiente de manera individualizada por predios, el derecho propietario de la Empresa Nacional de Ferrocarriles se encuentra registrado en una sola partida, la misma que es genérica e involucra a todos los bienes inmuebles de La Paz a Cochabamba.

IV. CONCLUSIONES

La falta de recursos económicos y humanos no ha permitido hasta la fecha efectuar:

- Inventario valorado de almacenes y verificación de estos bienes
- Conciliaciones para la determinación de la deuda social
- Depuración de Estados Financieros, y la presentación de los mismos de manera oportuna y confiable, para la toma de decisiones.

4.1.- CONCLUSION GENERAL

En el marco del Plan Sectorial de Desarrollo, en la que se plantea la necesidad de la recuperación del servicio ferroviario por parte del Estado plurinacional de Bolivia, a través de la creación de una nueva empresa de ferrocarriles de Bolivia, y con la finalidad de conocer el patrimonio real que pueda formar parte de esa nueva empresa, se ha visto por conveniente la necesidad de realizar una inventariación, codificación, valoración y revaluó técnico de los bienes de uso en función al estado de los mismos y precios de mercado, esto con el propósito de contar con información fidedigna de la cantidad, el estado actual y valor real de los bienes que posee la empresa Nacional de Ferrocarriles Residual.

Por otra parte la información producto de un revaluó será base solvente para la toma de decisiones con respecto a la disposición y/o baja definitiva de bienes a fin de evitar el almacenamiento de bienes que ocasione gastos innecesario a la institución y posteriores responsabilidades por esta causa.

Por lo señalado se requiere contratar los servicios de una consultora que realice la inventariación, codificación, valoración y revalorización técnica de bienes de uso; de las normas contables generalmente aceptadas y metodologías apropiadas para este proceso.

4.2 CONCLUSIONES ESPECIFICOS

La Empresa Nacional de Ferrocarriles, al haber dejado de prestar servicio público ferroviario, generó el incumplimiento en el pago de impuesto nacional y municipal, aportes de los trabajadores en el Servicio Nacional de Reparto (SENASIR), la Caja Nacional de Salud (CNS), las Administradoras de Fondos de Pensiones (AFP's), beneficios sociales y otros, en consecuencia un pasivo considerable por ese concepto que se viene incrementando hasta la fecha, debido a que mantiene su naturaleza jurídica de empresa pública autárquica con autonomía de gestión administrativa y patrimonio propio.

La Empresa no cuenta con personal suficiente en sus diferentes unidades y con los profesionales requeridos en sus diferentes unidades (Patrimonio, Contabilidad, Auditoría, Abogados, Recursos Humanos), obligando a la Empresa a contar con una cantidad de personal mayor a la actual, cabe decir que la situación de la restricción presupuestaria no permite satisfacer esta necesidad, se procederá a la contratación de profesionales y personal de apoyo, con objeto de cumplir los objetivos planteados en la gestión, determinación del patrimonio real de la empresa, (inventario de activos desafectados del servicio operativo ferroviario), depuración de estados financieros, depuración de la deuda flotante, (deudas con AFPs, Caja Nacional de Seguro, Fonvis y otros).

La diversificación de las actividades, por parte de los funcionarios es una de las soluciones eventuales que se tiene, aspecto que no puede continuar por mucho tiempo, se debe cumplir con objetivos establecidos en la Ley General de Transportes No. 165, de 16 de agosto de 2011, reiterando la necesidad de contratación de personal en las diferentes áreas de la Empresa.

BIBLIOGRAFÍA.

- Decreto Supremo 06909 del 06 de octubre 1964
- Stiglitz J.E. Hacienda Publica quinta Edición McGraw Hill 2003
- Antonio Bosch Economía del Sector Publico tercera edición.
- Texto Sistema Nacional de Inversión Publica Ministerio de Planificación y Desarrollo Sostenible.
- Musgrave EA. Musgrave PB 1992 Hacienda Pública Teoría aplicada Madrid McGrawhill 1997 ed. Ariel Economía.
- Jose Marin/Gonzalo Rubio Economía Financiera Pag.3,4,5.
- Ricardo Cibotti y Enrique Sierra El sector en la Planificación del Desarrollo Pag. 40.
- Hernandez Sampieri y otros (1994) Metodología de la investigación, México, Mc Graw
- Hernandez Sampieri, Roberto “Metodología de la investigación” 3ra edición Mc. Graw Hill 1998 pagina 57.
- Gomez Zubieta, Luis Reynaldo Ferrocarriles de Bolivia del anhelo a la frustración, comunicación, desarrollo, producción, economía y dependencia. Paginas 10,11,12
- Rodriguez Ostria 2012 Ferrocarriles o nada Pag.50
- Contreras, Manuel Ph.D. “*Historia de los Ferrocarriles en Bolivia*” (extraído, página web Wikipedia) PP 15-32.
- Halsey, Frederic M. 1916 expansión en América Latina.
- Contreras, Manuel 2003 Cardenas, Enrique, Jose Antonio Ocampo, Rosemary T, Marcelo de Paiva Abreu Ed. Bolivia Estaño, Ferrocarriles y Educación, la era de las exportaciones latinoamericanas, México Fondo de Cultura Económica Paginas 259,296.
- Ley 1544 del 21 de marzo de 1994 se promulga la ley de la capitalización
- Decretos Supremos 24177 – 26341-28971-Ley 165, Ley 332 de 28 de diciembre 2012

- Dr. Asdrubal Columba Jofre Docente de Derecho de Comunicación y Transporte.
- Archivo central de la Empresa Nacional de Ferrocarriles Residual
- *Ricardo Cibotti y Enrique Sierra El Sector Publico en la Planificación del Desarrollo
- *Jose Marin/Gonzalo Rubio Economía Financiera
- *Richard A. Musgrave Funciones Fiscales, Hacienda Pública.
- Ley General de Ferrocarriles
- Diccionario de Economía Orlando Greco Valletta Ediciones.

ANEXOS

Cuadro No. 5

DEUDAS DE LA EMPRESA NACIONAL DE FERROCARRILES

(Expresado en Millones de Bs.)

<i>GESTION</i>	<i>TOTAL DEUDA BENEFICIOS SOCIALES</i>	<i>DEUDA APORTES SENASIR</i>	<i>DEUDA APORTES FONVIS</i>	<i>TOTAL DEUDA APORTES AFPs</i>	<i>TOTAL DEUDA CAJA NACIONAL DE SALUD</i>	<i>INGRESOS</i>	<i>EGRESOS</i>	<i>DEUDA TOTAL APORTES</i>
2005	5,123,911.04	23,753,478.00	7,904,963.96	1,597,471.32	3,894,343.04	4,115,108.79	4,457,928.88	42,274,167.36
2006	6,302,410.58	29,216,777.94	9,723,105.67	1,964,889.73	4,790,041.94	4,833,692.31	2,790,518.55	54,901,430.62
2007	7,751,965.01	35,936,636.87	11,959,419.97	2,416,814.36	5,891,751.59	2,701,106.69	2,941,881.24	71,364,716.22
2008	9,534,916.96	44,202,063.35	14,710,086.57	2,972,681.67	7,246,854.45	2,754,559.50	3,028,134.46	92,852,258.09
2009	11,727,947.86	54,368,537.91	18,093,406.48	3,656,398.45	8,913,630.97	3,518,792.00	3,354,399.00	120,928,371.80
2010	14,425,375.87	66,873,301.64	22,254,889.97	4,497,370.10	10,963,766.10	2,850,754.00	2,849,809.00	157,655,240.30
2011	17,743,212.32	82,254,161.01	27,373,514.66	5,531,765.22	13,485,432.30	4,937,088.00	3,984,979.00	205,755,063.25
2012	21,824,151.16	101,172,618.04	33,669,423.03	6,804,071.22	16,587,081.73	8,338,537.00	5,124,743.00	268,826,251.77
2013	26,843,705.92	124,442,320.19	41,413,390.33	8,369,007.60	20,402,110.53	5,176,696.00	5,716,494.00	351,632,085.99

Fuente: Ejecución Presupuestaria de la ENFE 2005-2006-2007-2008-2009-2010-2011-2012-2013, TDR.

Elaboración Propia

Cuadro No. 6

DEUDA APORTES AFPs.

GESTION	APORTES AFPs	INGRESOS
2005	1,597,471.32	4,115,108.79
2006	1,964,889.73	4,833,692.31
2007	2,416,814.36	2,701,106.69
2008	2,972,681.67	2,754,559.50
2009	3,656,398.45	3,518,792.00
2010	4,497,370.10	2,850,754.00
2011	5,531,765.22	4,937,088.00
2012	6,804,071.22	8,338,537.00
2013	8,369,007.60	5,176,696.00

Fuente: Ejecución Presupuestaria de la ENFE 2005-2006-2007-2008-2009-2010-2011-2012-2013, TDR.
Elaboración Propia

CUADRO No.7

DEUDA BENEFICIOS SOCIALES

GESTION	BENEFICIOS SOCIALES	INGRESOS
2005	5,123,911.04	4,115,108.79
2006	6,302,410.58	4,833,692.31
2007	7,751,965.01	2,701,106.69
2008	9,534,916.96	2,754,559.50
2009	11,727,947.86	3,518,792.00
2010	14,425,375.87	2,850,754.00
2011	17,743,212.32	4,937,088.00
2012	21,824,151.16	8,338,537.00
2013	26,843,705.92	5,176,696.00

Fuente: Ejecución Presupuestaria de la ENFE 2005-2006-2007-2008-2009-2010-2011-2012-2013, TDR.
Elaboración Propia

Cuadro No. 8

DEUDA APORTES CNS

GESTION	APORTES CNS	INGRESOS
2005	3,894,343.04	4,115,108.79
2006	4,790,041.94	4,833,692.31
2007	5,891,751.59	2,701,106.69
2008	7,246,854.45	2,754,559.50
2009	8,913,630.97	3,518,792.00
2010	10,963,766.10	2,850,754.00
2011	13,485,432.30	4,937,088.00
2012	16,587,081.73	8,338,537.00
2013	20,402,110.53	5,176,696.00

Fuente: Ejecución Presupuestaria de la ENFE 2005-2006-2007-2008-2009-2010-2011-2012-2013, TDR.
Elaboración Propia