



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS



La Paz, 10 de mayo de 2024
CITE: CD/ILS/N° 015/2023-2024

Hermano:
Dip. Israel Huaytari Martinez
PRESIDENTE
CAMARA DE DIPUTADOS
Presente.

Ref.: PRESENTA PROYECTO DE LEY

De mi mayor consideración:

PL-422/23

Al amparo de los preceptos de la Constitución Política del Estado y de los artículos 116 b) y 117 del Reglamento General de la Cámara de Diputados, tengo a bien presentar a su autoridad el Proyecto de Ley **QUE DECLARA PATRIMONIO CULTURAL MATERIAL E HISTORICO DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA, A LA ESTACION DE FERROCARRILES DE TUPIZA, DEL DEPARTAMENTO DE POTOSI.** Al efecto, me digno adjuntar la documentación pertinente que acredita y respalda este pedido.

Sin otro particular motivo y en espera de una respuesta favorable, saludo a usted con la mayor atención.

Atentamente.


Ismael Liguitya Santos
DIPUTADO NACIONAL
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

C.c. Archivo
Adjunta: Proyecto de Ley (Fs.21)
Ref.: int. 4426; 74097714; 72060890



CÁMARA DE DIPUTADOS
2023-2024





PROYECTO DE LEY P.L. No...../2023-2024

QUE DECLARA PATRIMONIO CULTURAL MATERIAL E HISTÓRICO DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA, A LA ESTACIÓN DE FERROCARRILES DE TUPIZA, DEL DEPARTAMENTO DE POTOSÍ

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

HISTORIA DEL FERROCARRIL EN BOLIVIA

La historia del ferrocarril en Bolivia inició en los años 1870, luego de casi tres décadas de esfuerzos fallidos por construir ferrocarriles que integraran al país, y estuvo ligado en su origen al desarrollo de la minería. Antofagasta dio inicio al tendido de las primeras líneas férreas en Bolivia para la explotación de salitre. No obstante, fue la minería de la plata, la que promovió la construcción de un ferrocarril de la costa del Pacífico al Altiplano durante el siglo XIX. Más adelante, a principios del siglo XX, la minería del estaño dio un nuevo impulso al avance de los ferrocarriles conformando la que hoy se conoce como la red andina u occidental.

La red oriental, por otra parte, fue financiada a cambio de petróleo mediante convenios con Argentina y Brasil. Por otra parte, siendo Bolivia un país mediterráneo, las vías férreas desempeñaron un papel fundamental y la historia de sus ferrocarriles es la historia de los esfuerzos del país por llegar primero a puertos del Pacífico y luego a los del Atlántico.

LAS CINCO FASES EN LA HISTORIA DE LOS FERROCARRILES DE BOLIVIA:

La primera, entre 1870 y 1900, coincide con el incremento de la minería de la plata, donde las empresas mineras emprenden por cuenta propia la construcción de pequeñas vías para carretas y plantean la construcción de ferrocarriles, siendo el artífice de su consolidación el presidente Aniceto Arce.





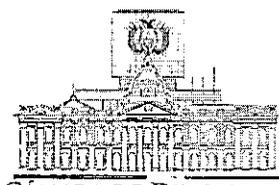
La segunda, entre 1900 y 1930. Es el periodo de mayor expansión, en el cual se realizan conexiones con Perú y la Argentina, además de iniciar ramales de interconexión entre las principales ciudades del altiplano y valles. Es un periodo en el que se consolida la que después será conocida como la red occidental sobre la base de nuevas inversiones en gran parte cubiertas con endeudamiento externo.

La tercera, entre 1930 y 1964. Primero se caracteriza por el funcionamiento independiente de ferrocarriles privados locales, extranjeros, de empresas mineras o de líneas estatales. Es en este periodo (1940) que la política estatal da prioridad a las carreteras sobre los ferrocarriles. Sin embargo, se construyen los ferrocarriles a la 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 su posterior esfuerzo por desempeñar un papel en el desarrollo del país.

La quinta, entre 1997 y 2013 comprende la privatización de los ferrocarriles a través del proceso de capitalización.

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 Jorge 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 se aprobó la construcción de un ferrocarril Cobija-Potosí, y en 1869 se dio autorización

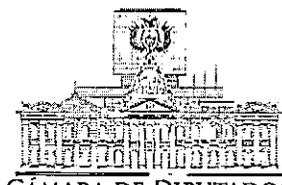




para la construcción del ferrocarril La Paz-Aigachi. Sin embargo, ninguno tuvo éxito. 1 Por otra parte, la introducción de rieles, también conocido como «ferrocarril de minas», para facilitar el transporte de mineral en vagones al interior y exterior de la mina, primero funcionó en Karwayqullu (Quijarro, Potosí) a partir de 1853.

Los ferrocarriles llegaron a Bolivia impulsados por intereses económicos asociados a la exportación, primero de salitre y posteriormente de plata. La empresa anglochilena Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta construyó las primeras líneas férreas en 1873 del salar del Carmen a Antofagasta. 2 El 1 de marzo de 1879 Bolivia se declaró en estado de guerra contra Chile. 2 Tras el estallido de la Guerra del Pacífico, Chile ocupó el departamento del Litoral, que finalmente incorporó a su territorio tras la firma de un pacto de tregua en 1884 y el tratado de 1904.

En 1885, la Compañía Huanchaca de Bolivia y la Salitres y Ferrocarril de Antofagasta firmaron un 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 del presidente 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. Sobre esta base, 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.





Huanchaca construyó por su cuenta el ramal Pulacayo-Uyuni (36 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).³

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 el azúcar producido tradicionalmente en Santa Cruz y vendido en los mercados de Potosí, por azúcar importado.⁴

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 promedio entre el periodo 1882-1888 a 1889-1895.⁵ 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 estancamiento 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.⁷ Eran concebidos como un factor integrador que permitirían la colonización de vastos territorios.⁸ Para regular el proceso de expansión ferroviaria, el gobierno de Juan Misael Saracho promulgó de Ley General de Ferrocarriles el 3 de octubre de 1910.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Ante la necesidad política y económica de construir ferrocarriles, su financiamiento supuso 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 Petrópolis (1903), Bolivia recibió dos millones de libras esterlinas, que constituyeron la base de los recursos utilizados por el Bolivian Railway (formado en 1906 como parte del préstamo Speyer) para construir las principales vías férreas. Además, el gobierno brasileño se comprometió a construir el ferrocarril Madeira-Mamoré, con 366 km de largo, concluido en 1912 al coste de 10 millones de libras esterlinas, conectando la Amazonia boliviana al Atlántico por medio del puerto de Guayaramerín. Por el Tratado de Paz con Chile en 1904, el gobierno chileno se comprometió a construir el ferrocarril Arica-La Paz concluido en 1913, conectando de esa manera el centro político y económico del país con Arica, puerto natural para el Alto Perú desde tiempos coloniales. También hubo empresas privadas 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 50 % 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) terminado en 1913. Además, se comunicó Oruro con 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.





En la segunda etapa, a partir de 1915, el objetivo fundamental era 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 la construcción de 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; después el ferrocarril Sucre-Potosí que se comenzó en 1916 y solo se pudo finalizar en 1935; y por último el ferrocarril Cochabamba-Santa Cruz, empezado en 1928 y que quedó inconcluso. En este periodo también se inició (1915) y concluyó (1925) el ferrocarril Atocha-Villazón (206 km) que comunicaba 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 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.

Junto con dos excepciones del primer periodo —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 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. Por otra parte, la consolidación de la red ferroviaria entre Bolivia, Argentina y Chile a mediados de 1920 dio lugar al desarrollo de la exportación de ganado de Tarija a Argentina.

TERCERA FASE (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 estallido de la Guerra del Chaco en 1932, sin embargo, hubo un incremento de carga e ingresos a causa del transporte de tropa, municiones y materiales para el ejército.

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.¹⁶ Por tanto más de ocho 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 complicado aún más con la construcción de los ferrocarriles de Santa Cruz de la Sierra a Yacuiba y Corumbá.

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.





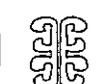
La Comisión Mixta Ferroviaria Argentino-Boliviana fue establecida en 1938 para encarar la construcción del ferrocarril de Santa Cruz a Yacuiba. Los estudios fueron acabados en 1943. El gobierno boliviano sufragó los estudios y el gobierno argentino financió la construcción de las líneas, por tramos, y luego su posterior equipamiento. El gobierno de Bolivia pagó a la Argentina estos préstamos entregando petróleo.¹⁹ 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, quince años después del inicio formal de las obras.²⁰ Los principales puentes de esta vía se concluyeron en los años 1960.

La línea hacia la frontera con Brasil, Santa Cruz-Corumbá, fue financiada en parte con un 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 con 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 quince años.¹⁹ La primera locomotora brasileña llegó a Santa Cruz en noviembre de 1953 y el ferrocarril fue inaugurado el 5 de enero de 1955, 17 años después del inicio de las obras. La construcción definitiva de puentes y otras obras menores duraron hasta 1970.

En septiembre de 1941, durante el gobierno de Enrique Peñaranda, se autorizó la negociación con Estados Unidos para la construcción de un ferrocarril que una las ciudades de Cochabamba y Santa Cruz. En octubre de 1942 se destinó en el Presupuesto Nacional de 1943 un monto de 700.000 bolivianos para la construcción del mencionado ferrocarril.

CUARTA FASE (1964-1996): NACIONALIZACIÓN Y CREACIÓN DE ENFE

En 1959, el gobierno de Bolivia asumió la administración de las líneas de la Bolivian Railway Co. debido a no haber logrado 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.²⁴ Según, Zondag, los ferrocarriles bolivianos estaban en muy mal estado porque 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.²⁵ 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 Co. 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 esta sería de 2,5 millones de libras esterlinas.

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).¹⁸ 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.

En 1967, la Comisión Mixta Boliviano-Argentina propuso extender la línea a la Argentina hacia el norte de Santa Cruz, para llegar a un puerto navegable en el sistema del río Amazonas. El costo de los primeros 106 km de este proyecto, hasta Santa Rosa, se estimó en 7,7 millones de dólares, mientras que el segundo tramo, de 105 km, hasta el río Yapacaní, tendría un costo estimado de 10,0 millones de dólares. El 1º de octubre de 1970 se inauguró el tramo hasta Santa Rosa. Queda aún pendiente el tramo a Yapacaní.

A inicios de la década de los setenta, ENFE se enfrentaba a una serie problemas comunes a otras empresas ferroviarias: operaciones deficitarias con baja densidad de tráfico; equipo antiguo (ver cuadro 2) 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).¹⁸²⁹

La carga transportada por ENFE entre 1965 y 1995 fluctuaba en función del desempeño de la economía boliviana, pero fue en ascenso llegando a transportar casi 1,3 millones de toneladas en 1995. Durante este período, el volumen de carga transportado por la Red Oriental fue tomando cada vez mayor importancia. Mientras que en 1965 apenas representaba el 9,9% del total de carga transportada por ENFE, el 1995 este porcentaje llegaba al 50 %.

En contraste, el número de pasajeros transportados por ENFE entre 1965 y 1995 decreció a casi un tercio. Mientras que 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 45 % de los pasajeros transportados en 1995.

QUINTA FASE (1997-2013): CAPITALIZACIÓN

La capitalización de los ferrocarriles, que comenzó en 1995, se realizó en el contexto de las reformas neoliberales del Gobierno de Gonzalo Sánchez de Lozada. Se llevó a cabo 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

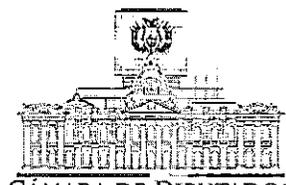




eliminando las distorsiones existentes; reducir la dependencia del sistema ferroviario de subsidios estatales y la generación de ingresos para el Tesoro a través de impuestos, y la mejora del transporte en el país. En la capitalización, el Estado boliviano mantuvo la propiedad de la infraestructura y 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 y Empresa Ferroviaria Oriental. La Empresa Ferroviaria Andina (FCA) 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. Desde entonces la Empresa Ferroviaria Andina quedó en administración de la empresa chilena Cruz Blanca, del grupo inversionista Luksic 38. Luego de la capitalización fueron desmanteladas algunas vías, quedando la ciudad de La Paz sin servicio de ferrocarril. La Empresa Ferroviaria Oriental (FO) 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 Argentina y Brasil.

Bolivia es el único caso en América Latina y el Caribe donde los concesionarios del transporte de carga también ofrecen servicios de pasajeros de larga distancia. El transporte ferroviario de pasajeros es aún trascendente en aquellos corredores donde no se cuenta con carreteras de uso permanente. En la red andina se prestan servicios entre Oruro, Uyuni, Tupiza y Villazón; en la conexión internacional Uyuni-Abaroa con Chile; y en las líneas internas, Cochabamba-Aiquile y Potosí-Sucre. El transporte de pasajeros en estos tramos asciende a más de 200 000 por año. En la red oriental, el transporte de pasajeros es aún mayor, principalmente entre





Santa Cruz y Puerto Quijarro (frontera con Brasil), que moviliza 500 000 pasajeros anuales. En total, ambos ferrocarriles transportan aproximadamente 800 000 pasajeros por año.

Como resultado de la capitalización, el Estado logró transformar subsidios del orden de los diez millones de dólares anuales a la ex-ENFE en ingresos a través de tasas e impuestos de alrededor de 2,5 millones de dólares anuales. Las empresas privadas cumplieron con sus compromisos de inversión. Entre 1996 y 2016 el FCA invirtió 79,9 millones de dólares y entre 1996 y 2015 el FO invirtió 211,2 millones de dólares. Adicionalmente, se incrementó la velocidad promedio de los trenes; se produjeron menos descarrilamientos, se incrementó la capacidad de carga y se rebajó el costo de transporte de carga. Sin embargo, se elevaron las tarifas de pasajeros, en parte porque antes estaban subsidiadas. A la vez, se disminuyó la cobertura del sistema ferroviario al cerrarse varios ramales improductivos, que fueron devueltos por las empresas privadas al Estado. En efecto, se transfirieron 3692 km a las empresas privadas en 1997 y en 2011 estas operaban 1954 km, es decir, un 47,1 % menos.

Si la minería de la plata y luego la del estaño iniciaron la construcción de ferrocarriles a fines del siglo XIX e inicios del siglo XX, luego del interludio por la construcción de la red oriental a mediados del siglo pasado —como para «cerrar el círculo» en la historia de los ferrocarriles en Bolivia— a inicios del siglo XXI es otra vez la minería que promueve el tendido de líneas férreas. Esta vez es la explotación de plata, plomo y zinc en San Cristóbal. Para transportar concentrados de zinc-plata y plomo-plata desde la planta de concentración hasta el ferrocarril Uyuni-Antofagasta, la empresa Minera San Cristóbal construyó un ramal ferroviario, con trocha de un metro de ancho y de 65 km de largo. En promedio, la mina exporta cerca de 1300 toneladas de concentrados de zinc-plata y 300 toneladas de concentrados de plomo-plata cada día. Para lograr esta vinculación, el FCA invirtió 9,4 millones de dólares en mejoramiento de vías, locomotoras y vagones entre 2008 y 2010 y de esta





manera logró duplicar la carga transportada. En la actualidad, el 50 % de la carga transportada por el FCA son los minerales de San Cristóbal.

El edificio de la antigua estación ferroviaria de ENFE junto a la nueva estación de Mi Teleférico en La Paz, desafío futuro, la interconexión entre las redes oriental y andina es un proyecto pendiente desde mediados del siglo XX. Se han considerado varias alternativas y el trazo más estudiado ha sido el que vincula Aiquile en Cochabamba (red andina) con Santa Cruz (red oriental) con una extensión aproximada de 400 km. El tráfico más relevante para justificar dicha obra es el transporte del mineral de hierro de El Mutún, en la frontera con Brasil, hasta el Pacífico.

EL FERROCARRIL EN TUPIZA - POTOSÍ

En octubre de 1913, la "Unión Obrera de Socorros Mutuos" convocó al pueblo a un cabildo abierto, para protestar contra el diputado nacional Dr. José Ramírez, quien velando sus intereses personales, presentó un proyecto de ley al congreso para su aprobación, disponiendo que la línea férrea Villazón Atocha, sea construida por Mochara (propiedad agrícola del mencionado diputado), marginando a la ciudad de Tupiza. Como consecuencia del triunfo del pueblo encabezada por la indicada sociedad, pudo conseguirse la anulación de ese funesto proyecto disponiéndose a su vez para que la línea férrea pase por Tupiza. El interesado totalmente resentido y haciendo valer su condición de representante nacional, consiguió hacerlos apresar a los dirigentes de la "Unión Obrera de Socorros Mutuos", cuya medida dio lugar a un nuevo levantamiento de todo el pueblo pidiendo al Gobierno la inmediata libertad de los detenidos, que felizmente se consiguió.

De esta forma Tupiza hizo prevalecer su indiscutible derecho a la vez que dio una lección de moral al entonces diputado. El gobierno para silenciar la constante censura y protesta de toda la nación, y muy particularmente del pueblo chicheño, consiguió el empréstito de un millón de libras esterlinas





para iniciar los trabajos del ferrocarril La Quiaca Tupiza de la firma "Crédit Mobilier Français" de Paris, debiendo encargarse la construcción a una empresa Francesa; ella fue "La Vezin". Con ese dinero se construyeron las estaciones de Villazón, Mojo, Yuruma, Nazareno y Tupiza. Además se construyeron los puentes de La Quiaca (internacional) y Matancillas, Ahí se acabó el dinero y paralizaron las obras.

En 1920 subió al poder un nuevo gobierno, quien felizmente se preocupó para conseguir dinero para cometer nuestra unión con la Argentina mediante la continuación de los trabajos del ferrocarril La Quiaca Atocha. Para salvaguardar el movimiento de los gastos del dinero prestado de la compañía particular "Nicolás Company" de Estados Unidos, exigieron como condición para que las obras estén a cargo de ingenieros de dicha nacionalidad. El gobierno y muy particularmente el pueblo chicheño, tuvieron la suerte de ver plasmadas sus aspiraciones con la conclusión de los trabajos de la ferrovía mencionada con todo su material rodante encargado a Bélgica, más cuatro locomotoras (dos estadounidenses y dos alemanas).

El 10 de mayo de 1924 fue un día de placeres para los habitantes de la ciudad de Tupiza, pues en la estación a medio construir se hallaban alineados y formados en sus modestas cabalgaduras mil ochocientos chicheños, los mismos que el día anterior habían servido de escolta al presidente de la nación, desde Oploca (17 kilómetros de Tupiza), hasta su ingreso en nuestra ciudad donde las bandas de música realzaban el ambiente de fiesta. A las dos de la tarde el presidente de la república, rodeado de los ministros de obras públicas y de guerra y su numerosa comitiva; del personal completo de la comuna; muchos senadores y diputados, invitados especiales y toda la ciudadanía de Tupiza y sus alrededores se concentraron en la estación del ferrocarril, esperando la llegada de la primera locomotora N° 2. A la vista de los circundantes, el contratista de la enrielladura de la línea férrea, colocaba los últimos durmientes para las paralelas de acero en la estación; entre ellos un durmiente pintado con los colores de nuestra patria. Por los telegramas





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

que se recibían de Nazareno, se supo que la primera locomotora precedida por un autocarril, ya habían partido de dicha estación con numeroso convoy de pasajeros.

Además, comunicaban que saldría una segunda locomotora llegada de La Quiaca con coches dormitorios donde viajaban delegados de Jujuy, Salta y Tucumán. En ese interin, un representante de la "Unión Obrera de Ferrocarril Socorros Mutuos" y otra de la "Gremial de Albañiles", entregaron al presidente de la nación un martillo de plata (combo) y un clavo de oro. A continuación, fue invitado el jefe de estado para clavar el último durmiente pintado con los colores nacionales. Acto muy emocionante que fue saludado con una salva de aplausos y vivas de la numerosísima concurrencia. Pasado este acto, ya llegaba a la estación el autocarril constatando la bondad de la línea recién colocada. Minutos después, apareció la locomotora N° 2 que ingresaba lentamente a la estación de Tupiza; ensordeciendo el espacio con su sonoro silbato y engalanada con el escudo nacional en su parte superior y rodeada de infinidad de banderas y gallardetes con las insignias y colores nacionales. En las partes laterales de la locomotora estaban colocadas dos planchas metálicas que decían: "Presidente Bautista Saavedra". Las bandas del ejército ante el pitazo de la locomotora entonaron el himno nacional que fue coreado y escuchado por los visitantes.

De pronto apareció la segunda locomotora que venía desde La Quiaca y tomó la segunda línea de la estación donde desembarcaron los gobernadores de las provincias del Norte Argentino vestidos de rigurosa etiqueta y rodeados de señoras y señoritas de la alta sociedad. La locomotora ingresó triunfante con las banderas de las dos naciones. Por la tarde del mismo día la comitiva oficial encabezada por el presidente de la nación, recorrió en autocarril la línea férrea inaugurada, hasta Entre Ríos. En la noche, se llevó a cabo el espléndido banquete ofrecido por la municipalidad de Tupiza. Pasado el acto comenzó el baile social preparado





por el "Comité de Fiestas" en los salones del Hotel Europa. La fiesta se prolongó hasta las primeras horas de la madrugada del día siguiente.

El 11 de mayo se realizó el banquete ofrecido por la empresa constructora "Ullen Contract Corporation", iniciándose con un discurso por el gerente general. También usaron de la palabra el gobernador de la provincia de Jujuy y el ministro de guerra de Bolivia. Antes de la partida del presidente de la república a La Paz y su numerosa comitiva; así como el retorno de los gobernadores argentinos, fueron distribuidas a los visitantes: 10 medallas de oro, 200 de plata y 500 de cobre, con el escudo nacional en el anverso y la locomotora saliente del túnel del Angosto en el reverso, como un recuerdo de la municipalidad de Tupiza obsequiada a sus ilustres huéspedes.

En un clima de magnificencia y hondas emociones para nuestros visitantes terminaron las fiestas de la inauguración del tramo ferrocarrilero La Quiaca Tupiza; llevando el presidente de la república, su comitiva y las embajadas del Norte Argentino los mejores recuerdos de nuestra tierra, la que supo hacer honor a la cultura y tradición del pueblo tupiceño. Así recibió Tupiza al gobierno que le dio ferrocarril. Adolfo Torres Carpio, el 10 de mayo de 1968. Tren de Villazón a Tupiza cruzando el puente del Río San Juan del Oro en la confluencia con el Río Tupiza. Entre Ríos, 1.3km antes del túnel del Angosto. Faltan 9.5km hasta la estación FFCC de Tupiza.

LA IMPORTANCIA DEL FERROCARRIL VILLAZÓN-ATOCHA EN LA HISTORIA FERROVIARIA

La Convención Ferroviaria del 30 de junio de 1891, inició el proceso de nuestra vinculación por riel con la República Argentina, En cumplimiento de la misma, fue constituida 1900 La Comisión Mixta Internacional encargada de los estudios de prolongación del Ferrocarril Central Norte Argentino a construirse entre Jujuy y la Quiaca. Hasta Potosí, por Tupiza y Cotagaita, organismo técnico en el cual in República de Bolivia fue representada por los ingenieros Noceti y Buzanac. Por ley del 4 de diciembre de 1902 Bolivia





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

aceptó la construcción del Ferrocarril La Quiaca Tupiza por el Gobierno Argentino, sin desembolso alguno de nuestra parte, compromiso favorable que fue ratificado por la Segunda Convención Ferroviaria Boliviano Argentina del 11 de diciembre del mismo año. El 16 de marzo de 1904 fue suscrita la tercera convención Ferroviaria Boliviano Argentina, que confirmó los pactes anteriores, y fue aprobada por los parlamentos de los dos países. Sensiblemente, todos los convenios y arreglos anteriormente celebradas, quedaron sin efecto ni ejecución al suscribir Bolivia el contrato ferroviario de 22 de mayo de 1906 aprobado por ley del 27 de noviembre del mismo año, para la finalización mixta por el Estado Boliviano y Nacional City Bark y Speyer y Cía. de Nueva York. En el primitivo contrato figuraban las líneas férrea Oruro-Potosí Tupiza, Oploca y Cotagaita, Uyuni y Potosí pero el arreglo principal de octubre de 1900, celebrado unilateralmente, sin conocimiento ni participación del Estado Boliviano, principal inversor y garante en el contrato Speyer entre los banqueros y el Ferrocarril de Antofagasta, suprimió la línea Oruro Potosí y sustituyó la ferrovía Polos Tupiza por la de Uyuni Tupiza que sólo fue construida hasta Atocha por el ferrocarril de Antofagasta. En 1912 autorizó la construcción con la contratación de un empréstito externo de Un millón de Libras Esterlinas, cuyo ferrocarril comprendería La Quiaca-Tupiza, En 1913 y de acuerdo al llamado correspondiente fueron presentadas varias propuestas, que fueron rechazadas por alcanzar diferencias considerables con el precio oficial. En agosto de 1915 fue aceptada la propuesta de Charles A. Vezin, en base de negociaciones adelantadas por la representación de Francia en Bolivia, En agosto de 1919 Vezin abandonó prácticamente el contrato de construcción y los trabajos continuaron bajo dirección y administración del Ministerio de Fomento, subrogándose todos los derechos y obligaciones del primer contratista en favor de Lavens, Polly Cía.

En marzo de 1921 fue aceptada la propuesta Ulen Contracting Company para la terminación del tramo La Quiaca Tupiza en base a la financiación ofrecida





por la citada compañía constructora para la conclusión del primer tramo y construcción de la sección Atocha Tupiza

LINEA ATOCHA TUPIZA

La Ley del 27 de Enero de 1920, autorizó entre otros, un empréstito para la construcción del ferrocarril Atocha Tupiza. Como se ha indicado, la línea Uyuni Tupiza, comprendida en el contrato del 22 de mayo de 1906, solo llega hasta Atocha. Las obras fueron comprendidas en el contrato de conclusión del tramo La Quiaca Tupiza y construcción de la sección Atocha Tupiza, celebrada entre el Supremo Gobierno y Uten Contracting Company, modificado el 2 de julio de 1922. El tramo Atocha Tupiza fue inaugurada el 24 de agosto de 1925 con una longitud de 6323kms. En mayo de 1924 fue inaugurada la sección La Quiaca Tupiza con una longitud Frontera Tupiza de 101,500 Km., a Tupiza la primera Locomotora procedente de La Quiaca partir del 15 de noviembre de 1941 de Villazón a Atocha, pasa a depender del Estado y fue administrado por la Dirección General de Ferrocarriles, con todas las disposiciones técnicas correspondientes.

II. MARCO JURÍDICO:

2.1 CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO

Artículo 99.

I. El Patrimonio Cultural del Pueblo Boliviano es inalienable inembargable e imprescriptible. Los recursos económicos que generen se regulan por la ley, para atender prioritariamente a su conservación, preservación y promoción.

II. El Estado garantiza el registro, protección, restauración, recuperación, revitalización, enriquecimiento, promoción y difusión de su Patrimonio Cultural, de acuerdo a ley.





Artículo 298.- II. Son competencias exclusivas del nivel central del Estado:
25. Promoción de la cultura y conservación del patrimonio cultural, histórico, artístico, monumental, arquitectónico, paleontológico, científico, tangible e intangible de interés del nivel central del Estado.

2.2 LEY N° 530 DE PATRIMONIO CULTURAL BOLIVIANO de 23 de Mayo de 2014 (modificado por Ley 1220 del 30 de Agosto de 2019).

Artículo 5.- (Patrimonio Cultural Boliviano). El Patrimonio Cultural Boliviano, es el conjunto de bienes culturales que como manifestación de la cultura, representan el valor más importante en la conformación de la diversidad cultural del Estado Plurinacional Bolivia: (...)

Artículo 10. (Patrimonio Cultural Material Inmueble) Son bienes culturales materiales inamovibles, y son expresiones o testimonios de la cultura de la naturaleza, que poseen un valor arquitectónico, histórico, ancestral, arqueológico, paleontológico, natural, científico, artístico (...)

Artículo 34.- (Declaratorias de Patrimonio),
II. La declaratoria de Patrimonio Cultural implica que se tomarán las medidas para registrar, proteger, fortalecer y difundir la expresión cultural portadora de esa identidad.

III. OBJETIVO DEL PROYECTO DE LEY:

El presente Proyecto de Ley tiene por objeto declarar: Patrimonio Cultural Material e Histórico del Estado Plurinacional de Bolivia, a la Estación de Ferrocarriles de Tupiza, del Departamento de Potosí, por ser una obra arquitectónica de gran valor histórico y simbólico del pueblo Tupiceño y del país enteros, para su conservación, restauración y protección.

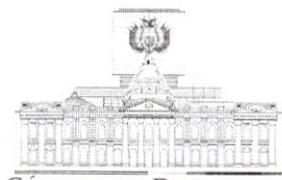




BIBLIOGRAFÍA:

- *Aramayo Avila, Cesáreo (1959)*. Ferrocarriles bolivianos; pasado, presente, futuro. La Paz: Imp. Nacional.
- *Contreras, Manuel (1993)*. «Estaño, ferrocarriles y modernización, 1900-1930». En Crespo, Alberto, ed. Los bolivianos en el tiempo. (La Paz: Universidad Andina Simón Bolívar-INDEEA). Consultado el 31 de enero de 2016.
- *Limpas Ortiz, Víctor Hugo (2009)*. Las ferrovías y la carretera que transformaron el oriente boliviano, 1938-1957. Santa Cruz de la Sierra: El País.
- *Gómez Zubieta, Luis Reynaldo*. «Ferrocarriles Bolivia. Del anhelo a la frustración. Comunicaciones, desarrollo, producción, economía y dependencia.». Archivado desde el original el 13 de diciembre de 2013. Consultado el 13 de diciembre de 2013.
- https://es.wikipedia.org/wiki/Historia_del_ferrocarril_en_Bolivia

Ismael Liguitya Santos
DIPUTADO NACIONAL
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

PL-422/23

PROYECTO DE LEY P.L. No...../2023-2024

QUE DECLARA PATRIMONIO CULTURAL MATERIAL E HISTÓRICO DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA, A LA ESTACIÓN DE FERROCARRILES DE TUPIZA, DEL DEPARTAMENTO DE POTOSÍ

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA

DECRETA:

ARTÍCULO 1.- Se Declara Patrimonio Cultural Material e Histórico del Estado Plurinacional de Bolivia, a la Estación de Ferrocarriles de Tupiza, del Departamento de Potosí, por ser una obra arquitectónica de gran valor histórico y simbólico para nuestro país.

ARTÍCULO 2.- El Órgano Ejecutivo a través del Ministerio de Culturas, Descolonización y Despatriarcalización, en coordinación con el Gobierno Autónomo Departamental de Potosí y el Gobierno Autónomo Municipal de Tupiza, implementarán políticas de salvaguardia, conservación, restauración y protección de la Estación de Ferrocarriles de Tupiza, del Departamento de Potosí.

Remítase al Órgano Ejecutivo, para fines constitucionales.

Es dado en la Sala de Sesiones de la Asamblea Legislativa Plurinacional a los..... días del mes de mayo, de dos mil veinticuatro años.


Esmael Liguitiva Santos
DIPUTADO NACIONAL
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

