

S. L. Domingo Cardon

PROYECTO

PARA

LA FORMACION DE UNA SOCIEDAD

ANÓNIMA

QUE PUEDA ACOMETER LA EMPRESA

DEL FERROCARRIL ENTRE

Yungas y La Paz.



Enero 1877.

Imprenta de "La Libertad" de Ezequiel S. Arzadum.

45
P

01622

A la Junta jeneral de propietarios de Yungas.

SEÑORES.

Pongo bajo la proteccion de vosotros que sois el núcleo de la agricultura en Yungas, las informes líneas, que en momentos de mis elucubraciones por el bien de la Patria, he podido trasar. A nadie sinó á vosotros está encomendada su realizacion; y si el patriotismo que como yó abrigais, por su prosperidad, no se os resfria por las mil rendijas que se os presentarán, estoi firmemente persuadido que con abnegacion, lograreis implantar la pobre idea que con vuestro apoyo y nombre ha querido buscar la luz pública. Mui dichoso me conceptuaré si veo que pueda preocuparos. Y si hoi que os encontrais reunidos decís "fiat", la Junta Directiva que tiene vuestros poderes, no dudo que sabrá hacer una obra perfecta del bulto informe que la entrego.

Soi vuestro obsecuente servidor.

Enrique Morales Dehesa.

La Paz, Enero 20 de 1877.

Inventario N.º 002211

Fecha
4-VI-91



Proyecto para la formación de una Sociedad Anónima, que pueda acometer la Empresa del Ferrocarril entre Yungas y La Paz.

I.

A nuestro regreso de la costa, veníamos con ilusiones sobre el progreso material y moral de nuestro querido país natal: en el primero uada o mui poco encontramos; del segundo omitimos hacer consideraciones, porque está en la conciencia de cada uno de los habitantes de este Departamento el estado en que nos hallamos. Prescindiendo pues, de toda consideración, al presente no nos limitaremos sino á esponer ciertas ideas para ver llevada á cabo la gran obra del Ferrocarril entre Yungas y La Paz, iniciada por el inclito y patriota Sr. Adolfo Ballivian, que, en mala hora y como especial arma de política personalista, fué combatida asèrrimamente, hasta haber dejado desfallecer y quizá morir ese entusiasmo que llegó á despertarse para la implantacion de la via férrea. Nuestras ideas al caso; podrán ser muy bien, y reputarse bellas teorías; pero comprendemos que en nuestra sociedad, cualesquiera que ellas sean, y que se abriguen por quien quiera, deben darse á la publicidad, para, en la discusion que se suscite, sacar algun provecho; pues provecho siempre dejará un pensamiento puesto en tela de juicio, siempre que él tienda al bien procomunal. No somos de los que creamos que no estamos sujetos al error, como todo lo que se halla bajo los rayos del sol, nó. Si nos proponemos molestar la atención de los que nos escuchan, es con el convencimiento de que nuestras miras son hacer algo por la prosperidad de nuestro desgraciado suelo, digno de suerte mejor. En este supuesto, pedimos induljencia por la emision de nuestras quizá nó maduras ideas, pero sí, bien intencionadas.

II.

Dando comienzo á nuestro objeto, debemos recordar que el proyecto del ferrocarril entre Yungas y La Paz, discutido con ventaja en pró de su planteamiento, y abrigado, como hemos dicho, por el mas democrata y liberal Gobierno que ha conocido Bolivia, fué concedido al Sr. Zaro que hasta el presente, no sabemos si ha removido los obstáculos que se le presentaban para llevar á cabo su concesion. Sin entrar en el exámen de las bases de su propuesta, solo añadiremos, que ya que en el espacio de mas de tres años no se ha dado muestra de su existencia, es llegado el caso de que los propietarios de la rica, privilegiada y casi inculca provincia de Yungas, que lo son los mas, los pobladores de la opulenta Paz, piensen en buscar otros medios por los que el silvato se pueda dejar oír en los vírgenes bosques y aldeas mas remotas de ese retazo de territorio que se llama Yungas.

III.

Hemos visto que por mas que se ha hecho para nacionalizar la dicha empresa, apenas si se han conseguido suscritores ó accionistas por una mitad del capital necesario entre nosotros, quedando librado su lleno á los capitalistas extranjeros. Más, debemos estar persuadidos que nosotros en el mercado europeo, apenas si somos conocidos sino por nuestras pugnas intestinas, y que nuestro país se halla tan desacreditado, que nunca nos será fácil hacer afluir capitales extranjeros, por mas que las empresas en grande escala, dejen como en Bolivia dejan un 30 y un 40 por ciento. El único medio de hacerlos afluir y aclimatar entre nosotros, será, no solo mostrar la exorbitante utilidad que ellas prestarian, sino que debemos contar con prestarles garantías positivas de tal naturaleza, que aunque el país esté en constante anormalidad, las *seguridades positivas* sean tales, que los capitales estén á cubierto de todo evento. No nos ha sido pues posible hasta el día proporcionarnos por los medios tocados, lo que necesitamos para el planteamiento del ferrocarril; pues entences, conviene que nosotros hagamos un sacrificio de nuestra parte para atraernos la confianza sin temor alguno. Solo de ese modo podremos proporcionarnos lo que nos falta.

IV.

Antes de proponer las garantías positivas con que en el mercado europeo nuestro crédito sea tenido en cuenta, haremos un detalle de las ventajas de la empresa férrea.

La prensa se ha ocupado en el año 73 de discutir, si planteado un ferrocarril que ligue toda la provincia de Yungas con La Paz, podría dar un rendimiento suficiente para atender á los gastos que demande, como son: servicio propio y pago de un módico interés del capital empleado. Esta cuestion ha sido dilucidada en sentido de que la via férrea no solo daría para cubrir dichos gastos, sino que quizá sería uno de los primeros negocios lucrativos entre sus con-jéneres de la América del Sur. Para que ello se tenga en cuenta, vamos á hacer algunos cálculos numéricos que hablan á los sentidos mas elocuentemente.

Se ha dicho que el costo de la via férrea por un sistema nuevo, no conocido aun en la América, ligando los pueblos de Coroico, Coripata, Chulumani por un lado, y por el otro los de Yanacachi, Chirpe, Chirca, hasta Irupana, con dos ramales, apenas costaría Bs. 2.500,000. Hoy con las ventajas de la carretera á Chililaya, navegacion del Titicaca y las vias férreas de Puno y Arequipa hasta Mollendo, es natural que él podría ser menor; pero ese no es nuestro juicio. El costo del predicho ferrocarril no podría bajar de cinco á seis millones, teniendo en cuenta el tipo á que podrían colocarse los bonos del empréstito que se levantara y las ventajas de la nueva ruta á la costa.

La desmonetizacion de la plata en los principales estados de Europa, ha traído la baja de ella por un 20 p $\%$, y los capitales, como es natural, buscan donde colocarse sin tan grande quebranto. Cuando há tres años se proyectaba el ferrocarril, se decía y aseguraba que bastaría la garantía del 7 p $\%$: hoy sería diferente por la razon espuesta. Hoy podríamos atraernos capitales al 4 y al 5 p $\%$; pero para nuestros cálculos debemos prescindir de esa ventaja. Teniendo pues, necesidad de 6 millones, claro es que al interés ó garantía del 6 p $\%$ deberíamos contar con que el ferrocarril bastara á pagarlo con sus productos, y en este caso, 360 mil Bs. serian los necesarios. Veamos si sus rendimientos son capaces por sí solos de cubrirlos.

La provincia de Yungas cuenta al presente con dos caminos principales, ó uno solo mas bien dicho hasta Hondaúvi, de donde se vifureca para abrazarla. No hay pues que fijarse mas que en lo que en la actualidad necesita para su subsistencia; es decir, provisiones indispensables para la vida. El peaje ó caminaje que así se llama el impuesto del tránsito, no produce menos de 8 mil Bs. cobrados segun tarifa á 10 es. por mula, 5 es. por burro, y 2½ es. por llama, &c. Es sabido que una mula carga de 2 á 2½ quintales por lo jeneral, un burro de 4 á 5 arrobas y una llama de 2 á 3 más que menos. Bajo de este pié las internaciones á la provincia de Yungas no pueden

bajar de 180 mil quintales anuales, y como es notorio, toda bestia que entra sale cargada, la esportacion tampoco puede ser mejor que la cantidad fijada; por consiguiente tenemos al año entre importacion y esportacion 360 mil quintales. Al presente se pagan por fletes de importacion de un quintal, de dos á tres pesos en tiempo seco, y de tres á cuatro pesos en el de aguas: de retorno en el primero, no baja de veinte reales desde Coroico y de tres á cuatro pesos desde Chulumani é Irupana, y en la estacion lluviosa de Diciembre á Mayo, apenas si se consiguen extractores por 4, 5, 6 y hasta ocho pesos. (Téngase presente esta circunstancia.) El capital empleado en fletes de importacion y esportacion representa mas de un millon cuatrocientos mil pesos, término medio. Pues bien, como es natural que implantada la via férrea, el costo de flete por quintal se regularize en escala igual é ínfima, en todo tiempo no podria éste subir de 1 Bº 25 cs. ni ser tampoco inferior; por consiguiente, el rendimiento anual de la via férrea, computado sobre esta base, sumaria 450 mil Bs., dejando á los importadores y esportadores un beneficio de mas de 670 mil Bs.

Actualmente visitan la provincia más de 80 mil, pero esto por la atencion que demandan las cargas. No nos fijemos en este número que con el ferrocarril desaparecería, porque no habria razón entonces, de que dos ó cuatro quintales necesitarán la atencion de un individuo. No hay poblados de Yungas en su parte acomodada ó mediocre, que no salga á visitar La Paz por asuntos urgentes, siquiera una ó dos veces al año; tampoco hay propietarios de ella residentes en La Paz que no vayan por atender personalmente sus intereses. En este concepto, queremos suponer que saliendo solo dos veces por semana un tren, no dejaría de llevar pasajeros de 1ª siquiera 20, de 2ª 30, y 50 de tercera, lo mismo á la ida que al regreso. Sobre este pié, tendríamos pues al año en sus 52 semanas 4,160 pasajeros de primera clase, 6,240 de segunda, y 10,400 de tercera: ¿qué menos podria pagarse por pasajes que 8 Bs. por 1ª, 4 Bs. por 2ª, y 2 Bs por 3ª? Sobre tan ínfimas bases, los coches solo rendirán al año..... Bs. 79,040

El tren de carga, como ya tenemos demostrado,	
no bajaría de.....	Bs. 450,000
Luego el rendimiento al año, calculado sobre el tráfico actual, no podria ser menor que.....	Bs. 529,040

Ahora bien, hemos dicho que necesitando de 6 millones para la empresa, ésta podriamos conseguirla al 6 p^oo, entonces la erogacion por intereses alcanzaria á..... Bs. 360,000

La línea para su servicio y conservacion, cuando más podria costarnos..... Bs. 150,000

Total de erogacion..... Bs. 510,000

Queda pues demostrado así, que el ferrocarril en las condiciones de la época presente, no solo llena sus gastos, sino que deja un sobrante para dividendos. Pero aun hay consideraciones de mas valor que hacen ver, que no solo la línea férrea es capaz de pagar por sí sus gastos, sino que, como hemos dicho, como negocio lucrativo seria uno de los primeros. Espliquémonos.

V.

Es notorio que si la provincia de Yungas no dá un paso en su adelanto material, es por falta de brazos, y mas que todo, por sus caminos poco á propósito para el tráfico. Ambos inconvenientes quedarian zanjados con el establecimiento de la via férrea: hé ahí una de las ventajas que nos ofrecería. Sabido es tambien que las vias cómodas atraen transeuntes y comercio aun cuando su costo sea doble. ¿Qué sucede hoy con la ruta de Chililaya y Puno á la costa? y no digamos que los gastos de trasporte para el comercio puedan equipararse á los de la via de Tacna; y sin embargo, á pesar de su costo, demoras y gastos consiguientes á la carretera, navegacion y carril, esa es al presente tan frecuentada, que ya, ya se van viendo síntomas de progreso, afluencia de inmigrantes, adelanto y prosperidad en aquellos lugares favorecidos por la prepotencia del vapor. Si nosotros que, con la implantacion del ferrocarril, esperamos de él, no solo comodidad; sino tambien baratura y facilidades para el trasporte, ¿acaso no podríamos asegurar que el tráfico triplicase? Es innegable, y de ahí el que la inmigracion se llamaria por sí, proporcionando á los propietarios facilidad de poder cultivar gran parte de los terrenos incultos que hoy esperan con ansia una azada. Los dos ó tres mil brazos que podrían ocuparse en el trabajo de la línea, serian pues, los primeros en establecer sus reales en Yungas, y esos dos ó tres mil trabajadores, es natural que llevasen sus familias, con las que aquél suelo tendria siquiera cinco mil habitantes mas, que podrían serle benéficos.

Con la línea férrea, es verdad que los 80 mil viajeros que al año traspone la cordillera para llevar el fruto de su trabajo é industrias, desaparecerian como tenemos dicho, quedando reducidos á 20,800 segun cálculos espuestos; pero los mas de esos 80 mil, ocupados hoy en prestarnos servicios para la vida y movilidad de los productos

yungueños, no concurriendo como medios de transporte, tendrian por fuerza que concurrir como productores, ya sea estableciéndose ó simplemente como jornaleros precarios; pues es indiscutible que si el aborigena lleva à los Yungas sus productos de la *puna* ó valles para esponderlos en un punto dado, no es menos que es solo por proporcionarse en cambio el vegetal de que vive y hace su regalia, cual es la coca. Ved allí otro medio que sin esfuerzo alguno proporcionaria à Yungas habitantes útiles y laboriosos.

El aumento de poblacion trae consigo el desarrollo de las industrias y consiguientes necesidades vitales. Los 20 ó 30 mil inmigrantes y año por año en proporcion progresiva, necesitarian, como hemos dicho, mayor incremento de tráfico; pues los artículos de primera necesidad solo pueden abastecerse de nuestro centro que lo es La Paz y sus provincias: entonces las bases sobre que hemos calculado el rendimiento de la línea férrea, triplicarian. La provincia de Yungas es, puede decirse sin exajeracion, el suelo en que menos que en cualquiera parte, el hombre está sujeto á perecer de hambre con tal de hacer de su parte un pequeño esfuerzo: los 20 ó 30 mil inmigrantes no dejarian de prestar su cooperacion á la única industria que así puede llamarse en el día, cual es el cultivo de la coca, y ésta que no necesita mas que año y medio ó dos para pagar sus gastos de produccion, no dejaria de tomar asombroso incremento. El café, el cacao, la quina que ya hoy ha principiado á cultivarse, las esquisitas frutas tropicales de que se halla dotado ese suelo, tambien serian atendidos en su produccion hasta poder servir para esparcirse con profusion en el extranjero: ¿y cuántas otras industrias no nacerian á la sombra de la viabilidad y afluencia de pobladores? La minería de que ese suelo es pródiga, acaso no tomaria un gran impulso en tantos y tan conocidos criaderos de oro como lo son la red de rios que lo bañan? Baste pues lo espuesto para demostrar nuestro propósito de que la línea férrea de Yungas seria el negocio mas lucrativo, el cual traducido á cifras, daria los resultados siguientes:

En vez de 330 mil quintales de importacion y esportacion que al presente hemos dicho darian un rendimiento de 450 mil Bs., tendríamos aun mas del doble; pero como no queremos parecer exajerados, solo computaremos en 600 mil quintales los objetos de importacion y esportacion, los que à Bs. 1. 25 cs. dejarian... Bs. 750,000

Es indudable que los pasajeros y traficantes no podrian dejar menos que el doble de lo calculado; es decir en cifras redondas..... 158,000

..... Bs. 908,000

903,000 Bs. suma del rendimiento de la vía férrea, de la que rebajados los gastos de dirección y conservación que podrían llevarse á lo mas con los 150 mil Bs. indicados, darian para atender al pago del capital erogado, un $12\frac{1}{2}$ p $\%$; ó lo que es lo mismo, 758 mil Bs. sobre los 6 millones á que hemos hecho subir aquel. De advertir es, que no hemos querido tomar en cuenta el transporte de maderas sin competencia, leña, carbon, &c., con que la quebrada podría surtir á La Paz, ni tampoco los muchísimos negocios que la empresa del ferrocarril, mas que nadie, podría explotar con ventaja.

Indiscutibles como pueden ser las bases de estos cálculos, pasemos á esponer los medios cómo podría llevarse á cabo la empresa.

VI.

Es evidente que aquellos que están mas fuertemente interesados en que la empresa dé buenos resultados, son los llamados á plantearla. Los propietarios de Yungas forman en la actualidad un cuerpo para atender á su viabilidad, habiéndose constituido en sociedad anónima *sui generis*, en que los servicios son consejiles; pues ellos y nadie otro, son los que debieran formar la gran asociacion. Mas, se dirá, cómo y con qué medios? Es lo que vamos á señalar.

Con algun fundamento hemos fijado como costo de la vía el máximum de 6 millones. El busilis pues estará en proporcionarse esa cantidad sin grandes inconvenientes, la cual, no dudamos se conseguiria con la siguiente combinacion.

Está probado que entre nosotros por mas entusiasmas que seamos, nunca podremos alcanzar á llenar la cantidad fijada en efectivo; mas hay un medio por el cual los capitales extranjeros affuirian á nosotros. Es el siguiente:

La gran asociacion ferrocarrilera, compuesta de los propietarios de Yungas, deberia imponerse como un sacrificio, el que cada propietario concurriria á la asociacion con un capital nominal al menos de *una cuarta parte del valor de sus fundos*, el cual, (aunque sin datos estadísticos seguros en que apoyarnos) no podría menos de representar el buscado; pues siendo evidente que las propiedades yungueñas no dan menos del 10 p $\%$, y calculando los productos de ellas en 180 mil cestos de coca, aparte de la que se llama de rescate, aquellos representan una renta de *un millon ochocientos mil pesos*, ó lo que es lo mismo, un capital de *diez y ocho millones*: concurriendo cada cual con la *cuarta del valor de sus fundos*, de ellos tendriamos un capital nominal de *cuatro y medio millones*. Como no solo se conocen en la provincia fundos cocaleros que son los que en su minimum los conceptuamos en diez y ocho millones, y esos otros rústicos ó urbanos

tambien deberian formar parte de la asociacion, nos concretamos á valorarlos en seis millones, cuya cuarta parte seria millon y medio: ved ahí como podrian conseguirse los 6 millones, capital necesario para la empresa. Mas no siendo sinó este nominal, necesitaríamos convertirlo en efectivo; y para ello nos bastaria que como *garantía* pudiéramos hacerlo servir en el mercado europeo ó cualquier otro votando un empréstito de la misma suma. Así asegurado el empréstito, es verdad que los capitalistas ó prestamistas buscarian la efectividad de su interés y amortizacion, condicion *sine qua non*, aquel no seria realizable; pero esto nos seria sencillo, mostrándoles que éste se hallaba asegurado, haciendo para el caso que cada tenedor de accion nominal, depositase, al tiempo de suscribirse á la gran asociacion, un 6 ó un 7 p $\%$ como tipo del interés y amortizacion anual sobre accion. Los dos ó tres años que demandase el trabajo de la línea, no causarian gran desembolso á los accionistas, como lo es ese 6 ó ese 7 p $\%$; sea por semestres anticipados ó como mas convinieren. Bajo de estas condiciones, la sociedad podria dividirse en 6,000 acciones de á 1,000 Bs. ó 60 mil de á 100 Bs. para que pudiese estar al alcance de quien quiera formar parte. Hacemos subir á 60,000 el número de acciones en el supuesto de que todas ellas fuesen tomadas á pagar el interés; mas no es presumible que entre nosotros faltasen capitalistas que concurririan con el valor efectivo de su accion, en cuyo caso el número de acciones podria reducirse al 80 p $\%$; pues si sentando como base 6 millones de costo del ferrocarril, hemos fijado 60,000 acciones de á 100 Bs., ha entrado en nuestros cálculos el tipo minimum del 80 p $\%$ á que podrian colocarse los bonos del empréstito en el extranjero: así pues, cuanto mayor fuese el número de acciones efectivas, las nominales disminuirian en un 20 p $\%$.

VII.

La sencilla combinación que proponemos y que no impone grandes obligaciones, nos parece suficiente para conseguir el capital necesario tanto en nuestro país, como en el extranjero: pero como toda asociacion tiene sus resabios, necesario es prevenir cualesquiera incidentes que pudieran entorpecer su marcha normal. Uno de ellos podria ser la inconcurrencia de algunos accionistas con su tanto p $\%$ al tiempo fijado, mora que siendo castigada por los estatutos, dejaria siempre un vacío para saldar nuestros compromisos. Previstos éstos, nada mas natural que contrarestarlos por medio de un fondo de reserva creado con este esclusivo y único objeto, el cual nó de otro

modo podria obtenerse, que mediante la concurrencia jeneral de los propietarios cocaleros de Yungas, por un tiempo determinado y suficiente al objeto de su creacion. ¿Cuál seria este medio? Al indicarlo estamos ciertos de la grita que se levantará contra nosotros, juzgándonos quizá antipartidarios de la libertad de comercio. Como quiera que nuestras miras están por sobre toda consideracion egoista, fijas en el engrandecimiento y prosperidad de nuestro país, no desdenamos sobrellevarla, tocando este medio extremo, y no nos arredramos en declarar que el único seguro de crearnos ese fondo de reserva, es el de que, así como nuestros padres con el patriótico fin de darse vias de comunicacion, se impusieron voluntariamente un *real* sobre cesto de coca, el cual bien sabemos si ha llenado su objeto; así tambien nosotros, que no solo queremos y anhelamos lo que ellos ansiaban, sino ponernos á la altura de la civilizacion, hagamos el sacrificio de *nivelar* los derechos de la coca que se llama de hacienda, con la que se titula de rescate, y aun más, gravar el café, la quina, el tabaco, &c.; pero solo por un limitado y determinado tiempo; esto es, por el que el ferrocarril tardaria en su construccion hasta entregarse al servicio público.

A nuevas empresas benéficas y de provecho jeneral, nuevos sacrificios con los que solo puede conseguirse ese ideal.

A primera vista parecerá muy violento el medio propuesto; pero escúchesenos, y estamos ciertos de demostrar que la nivelacion de derechos cuando mas por tres años, la debemos en justicia y mas si se atiende á que ella refluirá en esclusivo bien de la empresa.

No remontándonos á consideraciones filosóficas sobre el carácter de los impuestos, solo llamaremos la atencion á considerar cuál la parte que el impuesto sobre la coca, representaba á tiempo de su creacion. Seremos concisos, pues seria causado hacerse historiadores de hechos conocidos; y por tanto diremos: que cuando se crearon los impuestos con los nombres de patriótico, alcabala, peaje, &c., representados por 60 centavos sobre cesto de coca de hacienda (1), y por 90 centavos sobre el de la de rescate, el precio á que ellas se espendian en el mercado central que es La Paz, apenas alcanzaba á 6 pesos la segunda y á 6 pesos 4 rs. la primera; esto es en la época del año en que los caminos eran transitables sin riesgos ni contratiempos; pues si en la de lluvias alzaba de precio, éste solo beneficiaba á los

(1) El cesto es una medida de peso representada en cada uno de los pueblos de Yungas por 28 ó por 30 libras españolas; y este mismo se reputa en las Aduanillas para el cobro de los derechos por 25 libras cuando mas.

extractores ó fleteros en remuneracion de los grandes trabajos pasados en el trayecto, sea por el mal tiempo ó por el peor estado de los caminos como en la actualidad acontece. Sin que sea nuestro objeto proponernos investigar las razones que los legisladores tuvieron para gravar mas fuertemente la coca de rescate que la de hacienda, [2] contraviniendo al principio de que "la igualdad debe ser la base de los impuestos", solo diremos que la mente de aquellos parece que fué la de gravar la de hacienda con un 10 p^oo, y la de rescate con un 15 p^oo sobre el producto bruto. Ahora bien, partiendo de este principio, en el día el artículo que nos ocupa ha sufrido una alza de mas de un 50 p^oo en épocas normales, cuyos beneficios los reporta en gran parte el productor sin llamar al Fisco en su participacion cual es la de ese mismo 10 y 15 p^oo sobre la alza. Un ejemplo reciente nos convencerá de esta verdad. Por nuestros tratados con el Perú debíamos percibir cierta cantidad fija á condicion de que los derechos de importacion se cobrasen por tal arancel; á poco, el Gobierno de aquel país subió los impuestos, y nuestro representante en Lima alzó la voz para que se nos diera participacion en el aumento, lo que parece que fué atendido reconociendo la justicia del reclamo.

La nivelacion de los derechos que proponemos, la debemos al Estado, en tanto que ella no sea muy onerosa; pues no hay razon para que un mismo artículo de un asiento de produccion, pague ó sea reagrado en parte y privilegiado en otra. Nunca podríamos ser mas justos que consintiendo espontáneamente en ella con el gran fin de mejorar nuestra viabilidad. Aprovechémonos de la gran empresa que nos preocupa, para no dár lugar á que el Gobierno, con justicia lleve á cabo el citado principio de que la igualdad sea la base de los impuestos, y entónces nivelados, no habrá motivo de que ella se indique por escritores públicos, como ya ha sucedido, como el medio de tapar en parte el déficit de nuestra hacienda. Nivelémosle con la de rescate, y esté sacrificio que no será sinó por tres años, tiempo en que podremos ver funcionando las locomotoras, refluirá en pró de los empresarios; pues dado que estos fondos nos sirvan para el fin de su creacion, y que cuando mas alcanzarán á 50 mil Bs. por año, podríamos retirarlos de las primeras utilidades ó emplearlos en hacer menos onerosa la empresa.

Podría acaso abrigarse el temor de que, creado ese impuesto, el Gobierno quisiese perpetuarlo. No lo creemos, pues bien compren-

[2] Se conoce por coca de rescate, la que de los centros de produccion la esporta el comerciante ó comprador, y por coca de hacienda, la que es esportada por el propietario.

derá el fin patriótico que nos proponíamos; y por esta parte, nadie mas favorecido que él, porque todos con nuestra empresa trabajábamos en su beneficio. Y tanto es así, cuanto que, probado como se está el aumento de producción de la industria cocalera, en vez de 245 mil Bs., [incluso el real de peaje] el Erario recibirá 500 mil. ¿Y no es verdad que demostrada esta su gran utilidad, mas bien los productores estaríamos en el caso de pedirle que si se ha de nivelar los impuestos, lo sean en sentido contrario?; es decir si en el día la coca de rescate paga 90 centavos y la de hacienda 60 centavos, ambas solo deberian pagar 60 centavos. Gracia en justicia, que en nada menoscabaría sus ingresos considerado el aumento de producción.

VIII.

Tócanos agregar que una vez planteada la sociedad ferroviaria, sus accionistas llevarian sus cargas solo por un corto tiempo.

Es evidente que el necesario para la ^{conduc}cción de la línea, cuando mas alcanzaria á dos años, y que para negociar el empréstito, si las acciones eran puramente nominales y preparar los estudios y materiales, bastaria un año. Es indis^{puta}putable tambien que desde q' el ferrocarril se entregase al servicio público, sus rendimientos no bajarían de 529 mil Bs., segun el cálculo hecho en el párrafo IV, pudiendo elevarse progresivamente hasta el duplo.

Los accionistas pues, solo harian el sacrificio de concurrir á la empresa con el 6 p^o anual, ó lo que es lo mismo, con el 18 p^o en los tres años, sacrificio inapercibible si se considera que los juzgamos como á propietarios de Yúngas. Bien pues; levantado un empréstito de 6 millones bajo la garantía que en el mundo no se podría encontrar mejor, los accionistas principiarian á reembolsarse desde el primer año de locomoción ó 4.º de los trabajos. Y cómo? del modo siguiente:

El rendimiento calculado para el primer año sería de Bs. 529,000

El fondo de reserva creado con la nivelación de los derechos en los tres años de trabajo, daría.....Bs. 150,000

679,000

Los intereses al 6 p^o sobre 6 millones
son.....Bs. 360,000

Los gastos de servicio etc....." 150,000

510,000

Beneficio para amortización ó dividendos.....Bs. 169,000

Si el incremento de producción no se dejara sentir desde el primer año, así como el de tráfico lo que no es presumible, no dudamos

que vendría en los siguientes; así que, tomado un término medio entre la producción calculada para al primer año (fuera del fondo de reserva acumulado) y la del cálculo hecho en el párrafo V., tendremos una fija anual de 768.500 Bs. Como los gastos de servicio así como el interés son también fijos, la operación desde el segundo año para adelante sería:

Ingresos.....	Bs. 768,500
Gastos é intereses.....	“ 510,000
Utilidad líquida anual.....	Bs. 258,500

Lo que equivale á un 4. 80 p^o sobre acción. Pero como hemos supuesto que el 6 p^o solo representaría el interés, desde el primer año podríamos negociar el pago del empréstito con amortización de ese 4. 30 p^o, ó sea comprando los bonos emitidos. En el primer caso, doce años mas ó ménos nos serían suficientes para pagar los 6 millones, y en el segundo quizá si en ocho quedaríamos dueños esclusivos del ferrocarril y sus rendimientos. ¿Y quién nos dice que por uno ú otro medio antes de la mitad de ese tiempo no podría saldarse la deuda, aumentados los rendimientos y empleado el capital ó fondo de amortización? Los dueños de acciones nominales serían entónces los mas beneficiados; pues que con solo el 18 p^o, al cabo de dicho tiempo, entrarían en posesion real de su acción con algo mas del 10 p^o de beneficio al año.

IX.

Reasumiendo diremos: que la sencillísima conbinacion indicada, no puede ménos que llevarnos á la realizacion de esa grande empresa, sin obstáculos ni desconfianzas, que el propietario de Yungas sería el mas favorecido, tanto porque la esportacion de sus productos no estaría sujeta al capricho de los fleteros, y por consiguiente á pagar 5, 6 y 8 pesos por quintal en vez de *doce y medio reales*, cuanto porque su producción tomaría grande incremento ya sea en la coca ó en los otros preciosos, que en el dia nada les dán y que serian nueva fuente de riqueza; y mas que todo, porque el valor banal de los fundos duplicaría sin más: que el Erario en vez de matar la industria cocalera, con la alza ó nivelacion de derechos, tendría que bajarlos, y aun así vería duplicados sus ingresos: que esas rejiones del oriente, colindantes con los principales asientos de poblacion, se pondrían en camino de inundarse de inmigrantes: que aquellos brazos ^{que} por falta de trabajo y ocupacion son la gangrena de nuestra sociedad, tendrían donde entretenerse para ganar su sustento fácilmente: que el pais en fin, descansaría de las cotidianas revueltas cuyo origen no nos es desconocido.

En una palabra, la via férrea à los Yúngas, dando abundancia, comodidad y utilidades á un empresario, pingües entradas á los ferrate- nientes y lucro á toda clase de industrias, sería capáz de cambiar nuestra actual fáz.

X.

Réstanos hacer aun otra indicacion. La formacion de toda so- ciedad demanda gastos en sí y en sus estudios etc. Como la empresa que nos ocupa debería entregarse á manos de ingenieros competentes que fijasen el costo de la obra, necesitaríamos buscar antes un medio para subvenir á esos desembolsos, y el único que le creemos adaptable sería el de que: iniciada la sociedad, cada socio concurriria con un cuarto ó un medio por ciento del valor de su accion á este solo y es- clusivo fin: así con 15 ó con 30 mil bolivianos nos habríemos hecho de los datos exactos y preciosos que nos fueran necesarios para acometer formalmente la empresa. Un cuerpo formado de entre lo mas selecto de la asociacion podría dirigir sus primeros trabajos.

XI.

Parécenos haber dado cima á nuestros pobres trabajos demos- trando la posibilidad de la viabilidad férrea à los Yúngas, sin mas que pequeños esfuerzos y sacrificios, y sin comprometer grandes capitales; si ellos son manejados con acierto y probidad: y ahora nos resta u- nir nuestros votos á los de la jeneralidad para decirnos: propietarios rústicos y urbanos de la Provincia, capitalistas del Departamento y de la República, hombres pensadores y de fe en el progreso del país, no desprecieis los favorables momentos que se presentan para engrande- cerlo y llevarlo á su adelanto; no pongais el egoismo, su rémora, para cooperar á la gran obra que os indicamos, la cual refluirá, estamos ciertos, en bien de la tranquilidad de la Pátria y estabilidad de los Go- biernos que no estarán jaqueados por la empleomanía, que si es la pla- ga que asola la República, no es sinó por la pobreza de nuestras in- dustrias encerradas en una pequeníssima esfera. Hagamos un supre- mo esfuerzo que no deja de estar á nuestro alcance, y la posteridad sabrá bendecirnos; pues que habremos sido en el país los propagadores de la moderna civilizacion.

La Paz, Enero 20 de 1877.

Enrique Morales Deheza.

POST SCRIPTUM.

La casualidad nos ha puesto en relacion con el Sr. Dr. Dn. Antonio Quijarro nuestro Ajente Financiero en Europa, en un viaje hecho recientemente de Puno acá; y al ocuparnos del progreso del país, viéndole animado de nuestros mismos sentimientos, nos alentamos para mostrarle este pequeño trabajo, el cual acogido muy favorablemente, nos dió valor para darlo á la publicidad. Su entusiasmo por todo aquello que es relativo al progreso del país, su conocimiento de los hombres de ultramar y su versacion en finanzas, todo nos hace presumir como nos lo ha manifestado, su adhesion al planteamiento del proyecto que nos ocupa; y deseáramos que la Junta Jeneral de Proprietarios de Yungas aprovechára su permanencia en ésta, á fin de sacar fruto de sus consejos é ilustracion, si caso tomára en consideracion nuestros humildes trabajos. Agregaremos aun, que estamos autorizados por dicho Señor, para ofrecer á la Junta Jeneral, su personal colaboracion aquí ó en Europa, donde como no dudamos, podría servirnos con ventaja y desinterés.

Morales Deheza.