

REDACCION

LA PAZ, OCTUBRE 15 DE 1882.

Hacienda pública.

En todos los países donde es normal el ejercicio del sistema representativo, uno de los objetos preferentes de los cuerpos legislativos, si se quiere su primer trabajo y su mas empeñosa tarea, es la discusión del presupuesto.

La vida de las naciones, como la vida de las familias y de los individuos, se halla vinculada a los recursos de subsistencia que como entenan y a la manera como ellos se administran, se aplican y se invierten.

Lo primero que todo padre de familia tiene que hacer para el buen gobierno de su casa, es fijar sus ingresos para proporcionar a ellos sus erogaciones, a fin de que, trascurrido algun tiempo, no le llegue la triste conciencia de una bancarrota y el dolor de ver a sus hijos sin los recursos mas necesarios para las primeras exigencias de la vida.

Quiere decir que el ramo de finanzas, la hacienda es la base sobre que descansan todos los elementos del orden social en sus diversas escalas.

Si estas son verdades de plena evidencia, que se hallan al alcance de todos los entendimientos, y se aplican por todas las clases de cualquiera sociedad, como condicion precisa de orden y de vida, como no han de serlo igualmente tratándose de la gran reunion de familias que constituye un Estado?

El presupuesto, la fijacion de los recursos y la determinacion de los gastos, es, a nuestro juicio, la primera labor de que debe ocuparse el actual congreso, en cuanto a los intereses internos del país, dando preferencia a uno solo, de alto carácter internacional, el relativo a la guerra en que nos hallamos.

Entretanto, vemos que las cámaras aun no se ocupan de este asunto; que en materias de hacienda se presentan proyectos, intimamente ligados con la lei de presupuesto, sin tenerla para necesidades de impuestos, distribuciones y aplicaciones de fondos públicos a diversas necesidades locales.

¿Disponibles esos fondos; cómo si nos hallásemos en una situación normal y ordinaria, como si estuviera fuera de duda el estado nada estrecho de las rentas fiscales.

Semejante procedimiento no puede menos que causar muy sensibles resultados, así para el pueblo, a quien, en la generalidad que no conoce ni tiene motivos de conocer las rentas y gastos de la república, se le manifiesta la situación como la mas bonancible y halagüeña, y que no requiere ningún género de sacrificios; como para la autoridad encargada de la direccion del Estado, la que, de un día a otro, se halla expuesta a encontrarse con un déficit en grandes proporciones, y sin los medios de llenarlo.

Los legisladores no deben preocuparse de una sola faz de la cuestion económica, no deben ver solo el anverso de la medalla; sino examinar esa gran cuestion en su conjunto y en sus detalles, y ver tambien la medalla por el reverso.

Disminúyanse las cargas para el pueblo, alivíese al contribuyente, cámbiense algunos impuestos, —labor sencilla, que produce aplausos, gratitud y bendiciones para quienes la inician.

Esto por un lado; y por otro? ¿Se conoce la situación exacta del erario; se ha visto si ese quebranto en los ingresos es susceptible de reemplazo; se señalan los recursos con que ha de cubrirse el déficit, y con que ha de hacerse frente a los gastos de la administración? No por cierto; y esta es la parte mas difícil, la que demanda mayores vijilias, la que trae censuras y reproches para los legisladores.

Y cuando se ha aceptado y jurado este angustioso cargo, entendemos que no será solo para tomar la parte halagüeña, la que ofrece las popularidades del día y los aplausos de los vecindarios; sino la responsabilidad íntegra e indivisible del cometido.

Por encima de los intereses de las localidades se halla el gran interés nacional. No puede levantarse y sostenerse el inmenso edificio de la hacienda pública, sino sobre bases sólidas y seguras.

Es pues sin duda olvido de estas triviales doctrinas el que inspira la preferencia de algunos por cosas que atañen a limitadas circunscripciones con desatención de lo que afecta al conjunto de ellas; el que, en materia de finanzas, produce elucubraciones y proyectos que suponen holgura, bienestar, por no decir *superávit* en los recursos fiscales.

(COLABORACION)

Telégrafos y ferro-carriles en Bolivia.

¿Cuántas maneras hai de proveer de líneas férreas a un país? Hé ahí la pregunta que dejamos sentada en nuestro artículo anterior y a que, desde luego, vamos a responder.

Hai tres sistemas: de ellos dos radicales y el tercero mixto. Se construyen líneas por cuenta y con capitales del Estado que las necesita, encomendando su verificación a un contratista o empresario ejecutor, como por ejemplo, para no irnos mas lejos, la mayor parte de los grandes ferro-carriles del Perú. Se construyen líneas por cuenta y con capitales de asociaciones o empresas particulares, en las que el Estado no interviene sino para otorgar el correspondiente permiso y conceder una que otra franquicia o privilegio que asegure y facilite el éxito de las obras a emprender; reservándose, en todo caso, el indeclinable derecho de supervigilancia y reglamentación. Se construyen, en fin, líneas (y este es el tercer sistema a que nosotros llamamos mixto) por cuenta y con dinero de empresas particulares; pero subvencionadas, protegidas o auxiliadas por el Estado, ya sea cubriendo en una parte el monto total de la obra, ya sea estipulando la garantía del 75 por ciento sobre el capital que se invierte; en este caso, el Estado forma parte, en cierto modo, de la empresa; se le puede considerar como socio capitalista, porque contribuye con su dinero a la realización y al éxito de la empresa, corriendo las emergencias del negocio, cuyos resultados, favorables o adversos, le afectan de una manera positiva.

El primer sistema es generalmente combatido, porque entraña gravísimos defectos. El Estado convertido en empresario capitalista, para acometer, por ejemplo, la construcción de un costoso ferro-carril, tiene forzosamente que, o echar mano de las entradas de la nación, rara vez excedentes a sus gastos, en cuyo caso dejan de satisfacer, como es debido, algunos servicios públicos ordinarios para los que los contribuyentes y el Estado son responsables; o recurrir al endeudamiento, con el cual se imposibilita cancelar, con el exclusivo fin de destinar su producto a la realización de obras que, una vez concluidas, muchas veces, no solo no rinden el menor interés, sino que dejan un déficit considerable, que hai que llenar a todo trance con otros rendimientos del Estado, para sostener su servicio de administración y conservación; como sucede actualmente con las principales líneas del Perú, construidas según este sistema.

El desequilibrio en el orden rentístico de un país, es decir, la crisis financiera, que no tarda en ser seguida de la crisis económica, la que a su vez suele ser causa de espantosas crisis sociales, es el resultado necesario del empleo irreflexivo de este sistema, condenado a una por la ciencia económica y por la experiencia.

Sin embargo, este medio o sistema es tolerable, cuando un país no tiene otro recurso para llenar la necesidad de construir líneas férreas en su territorio, que considera indispensables para su desarrollo y desenvolvimiento; cuando no hai empresas particulares que eleven propuestas y la iniciativa individual no se deja sentir absolutamente; entonces y solo entonces es económicamente permitido que un Estado acometa esas obras por su propia cuenta y con dineros fiscales; pero sin perder de vista, tanto la necesidad comprobada de la obra, las fundadas esperanzas de buen éxito que encierre, su practicabilidad, su costo exacto, su productividad, y los beneficios generales que dará al país, —cuanto el estado y condiciones de los recursos públicos destinados, en parte, a esa operación.

Sensible es, no obstante, que un Estado, para gozar de las ventajas de estas obras, se vea en la necesidad de construir por sí mismo y con sus propios recursos. Se puede, además, establecer, como regla general, que un país donde no se demuestra el espíritu de empresa particular, tratándose de la construcción de ferro-carriles u otras obras mas o menos considerables, es porque, o carece de importancia en sus riquezas y demás elementos de vida y de social actividad, o no se halla suficientemente preparado para la implantación racional y provechosa de esas empresas, que necesitan de positivos e inmediatos rendimientos para vivir y sostenerse: en uno y otro caso, las probabilidades de ninguna utilidad y si mas bien de pérdida, hacen nula y con razón la iniciativa privada; probando con este solo hecho la inoportunidad o inconveniencia de esas obras; observación que debían hacer los Estados, antes de resolverse a emprenderlas por su cuenta y riesgo, para no incurrir en los mismos funestos errores, cuyas consecuencias vienen sufriendo algunos países, como el Perú y otros, que jimen bajo el peso de enormes deudas contraídas con ese objeto y en las indicadas condiciones.

de imprevisión y falta de cálculo.

Son, pues, muchos los inconvenientes del primer sistema y casi ningunas sus ventajas. En cambio el segundo —el de la construcción de ferro-carriles por cuenta y riesgo de sociedades particulares, es el mejor y el que aconsejamos, acordes la experiencia y la economía política; porque reúne todas las condiciones y ventajas deseables en esta clase de empresas. El Estado obtiene un beneficio, sin comprometerse a un beneficio, sin comprometerse a un perjuicio; no tiene que preocuparse del giro que lleven los asuntos de la empresa en cuanto a las utilidades y pérdidas que le resulten; su papel se limita a vigilar y proteger política y civilmente, a los empresarios y sus intereses en armonía con los de la sociedad; su atención no se divide ni se aparta de la esfera de sus naturales funciones; y la nación entera goza y aprovecha, en una grata confianza, de ese elemento de comodidad y desarrollo puesto a su servicio y en pró de su adelanto, sin las zozobras de un porvenir comprometido, sin las angustias de un dador abrumado por aventurados y ruinosos empréstitos, sin base fija y suficiente de pago en los rendimientos de las mismas obras a que han sido dedicados sus productos.

Esta segunda manera de proveer a la necesidad de vías férreas en un país, es, ciertamente, la mejor; no solo por las razones espuestas, sino por otras muchas que consignaremos después: ella forma antítesis con el primer sistema, que está, con sobrados fundamentos, considerado como el peor y el mas inadecuado a la ventura pública, a los intereses y conveniencias de la sociedad, y al bienestar mismo del Estado, que rara vez sale airoso en esta clase de empresas, mas propias de la actividad individual que de sus augustas y elevadas funciones.

El tercer sistema, —el de construcción de líneas férreas por cuenta y con capitales particulares, pero ayudados y protegidos pecuniariamente por el Estado, es una transacción entre los dos primeros, un temperamento entre sistemas diametralmente opuestos, que ha producido excelentes resultados.

Continuaremos en el próximo número.

OFICIAL

HACIENDA.

MENSAJE ESPECIAL

DEL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA.
Casa de gobierno. — La Paz, octubre 6 de 1882.

Al señor presidente de la honorable cámara de diputados.

H. SEÑOR:

Tengo el honor de dirigirme a usted para manifestar la necesidad y conveniencia de que se reforme la ley de 15 de agosto de 1880, respecto de ciertas prescripciones de detalle, que según la experiencia recogida, hacen defectuosa e irregular la gran reforma hacendaria, sustituyéndola con la contribución territorial, irreplicable en teoría.

La ley del año 80 libró la formación del catastro a la competencia y patriotismo de los jurados, partiendo del justificable concepto de que los vecinos de una comarca, conociendo con mucha aproximación la renta líquida de las propiedades que a su vez, tendrían bastante honradez e independencia para hacerla constar; con todo, la práctica ha demostrado que estas apreciaciones verificadas por juntas independientes, que funcionaron de una manera aislada, no han podido presentar la uniformidad en los resultados, en lo cual se cifra la proporcionalidad y la justicia del impuesto: es urgente que se corrija las desproporcionalidades muy notables que ofrecen estas apreciaciones catastrales, constituyendo un juez o tribunal departamental, que recorriendo todas las provincias, corrija los defectos, reduciendo esas cuotas o alzando otras, restableciendo en lo posible la uniformidad en el asiento del impuesto.

Otra de las causas que ha concurrido a perturbar la apetecida igualdad, se encuentra en la prescripción del artículo 7.º de la ley aludida, según el cual debía tomarse como verdad probada el precio o la renta que resultase de las escrituras de adjudicación o arrendamiento, verificadas en los últimos diez años: este plazo ha resultado demasiado largo, y se ha visto que en un decenio los precios han subido notablemente: lo prudente sería reducir a cinco años la aceptación del dato especialmente, que ofrecen los precios estipulados en los contratos o documentos de adjudicación.

Por último, la presunción legal de que la renta líquida territorial consiste en el 6 por ciento del capital invertido en la adquisición, ha resultado fuertemente contradicha por los directores de contribuciones y sobre todo, por los cuadros estadísticos que han presentado. Lo cierto es que esta cuota es muy baja, toda vez que el interés corriente del dinero es el 12 por ciento, y aunque es evidente que la renta territorial es menor que el rédito, por la seguridad que ofrece aquella, se debía calcular en los dos tercios del interés corriente, o sea el 8 por ciento, y es esta cabalmente la proporción que indican los estadísticos. La renta calculada al 6 por ciento en los cuadros que se ha hecho constar el precio de adquisición dentro de los últimos diez años, ha establecido una prima que ha reducido,

casi por mitad, la cifra del impuesto que correspondía a las propiedades colocadas en la situación indicada.

La ley a la que se refiere el ejecutivo no se ha puesto en práctica en toda la república, porque no están terminados los catastros departamentales. Como es probable que en el presente año deban ya terminarse los avalúos departamentales, es de previsión que el legislador dicte las medidas con las cuales debe hacerse equitativa y acertada la implantación del nuevo impuesto, y no permitir que la injusticia se perpetúe durante los cinco años, al cabo de los cuales solamente debía modificarse el catastro, según la ley del 80.

El último artículo del proyecto se dirige a proteger y defender a los colonos y arrendatarios, sobre quienes algunos afectados se han propuesto hacer recaer la totalidad o la mayor parte del impuesto territorial: justo es que la autoridad municipal intervenga, manteniendo la equidad en las convenciones que no pueden ser libremente discutidas por la dependencia en que se hallan los colonos.

Para satisfacer a estas previsiones, el gobierno introduce el adjunto proyecto de ley.

Saludo con mi mayor consideración al señor presidente de la honorable cámara, suscribiéndome atento servidor.

DELIBERARIO SALINAS,

Vice-presidente de la república, enaragado del poder ejecutivo.

A. Quijarro.

PROYECTO DE LEY
EL CONGRESO NACIONAL

DISEÑA:

Art. 1.º El ejecutivo nombrará comisiones departamentales que modifiquen las inscripciones de los predios rústicos, con arreglo a la presente ley. La dotación de estos funcionarios la fijará el gobierno.

Los fallos de la comisión serán apelables por ante los consejos municipales, previo informe, en su caso, de la junta municipal.

Art. 2.º Conocido el precio valenal de una finca, la renta líquida se calculará al 8 por ciento, y recíprocamente, conocida la renta, el precio se deducirá en esta proporción. En caso de no presentarse documento alguno, la inscripción se rectificará *ex equo et bono*.

Art. 3.º Para la inscripción de la renta o del precio, harán fe tan solo los documentos auténticos, cuya data se halla comprendida en los últimos cinco años.

Art. 4.º Las municipalidades aprobarán o modificarán las convenciones con colonos o arrendatarios, sobre los cargos que éstos últimos deben reconocerles en compensación de los impuestos suprimidos. El propietario que sin obtener la aprobación municipal rearguere la condición de los colonos o arrendatarios, pagará a la respectiva municipalidad una multa de 10 a 100 Bs.

Comuníquese al poder ejecutivo, etc.

A. Quijarro,

Ministro de hacienda e industria.

Universidad.

Sesión ordinaria del día 26 de agosto.

Presidencia del señor inspector general doctor Félix Reyes Ortiz.

Asistieron los señores consejeros Fidel Macagua, José Víctor Pérez, Juan Vargas, Bernardino Sagárnaga, Adolfo Zalazar, Juan Valerao suplente. Faltaron Manuel B. Marín, Leonardo Valverde, Vicente López y Nicanor Clavijo.

Se leyó el acta anterior y fué aprobada. Habiendo quedado algunos opositores en concurso a los grados gratuitos del bachillerato en letras, se señaló por último término el 1.º de setiembre próximo a las 2 p. m. ante el consejo universitario y en la forma establecida por el reglamento respectivo.

Exámenes del año escolar. El inspector general hizo presente que varios grupos de estudiantes habían consultado sobre el día fijo en que principiarían los exámenes escolares puesto que se había circulado que tendrían lugar por mayo del año entrante para abrir el año escolar en agosto; que estando reunidos los directores y profesores debían dar su voto personal. Después de la exposición de cada uno, el consejo acordó que los exámenes del presente año escolar, tanto de la enseñanza secundaria como de la superior, principien el 1.º de diciembre, debiéndose nombrar los respectivos tribunales en el tiempo mas oportuno para que llegase a conocimiento de todos los profesores y alumnos.

Legislación médica. — A proposición del inspector general y a fin de que el archivo universitario no carezca de ninguno de los trabajos de los miembros del consejo, y teniendo conocimiento por la prensa, no oficial, por los delegados que el proyecto de legislación médica de este distrito ha sido terminado por la comisión especial de la que hicieron parte dos consejeros, se acordó que el inspector general dirija una nota al presidente de dicha comisión para que remita una copia certificada.

Comisiones. Se procedió a votar para la renovación de comisiones, y resultaron nombrados en esta forma:

Comisión de estudios. — Macagua, Marín, Zalazar. — De contabilidad Vargas, Pérez, López. — De contenidos Sagárnaga, Valverde, Clavijo. Se levantó la sesión certifica.

Félix Reyes Ortiz.

P. J. Cabrera, Secretario accidental.

EMPRESAS ROSSELLÓ-AURRECOECHEA

«La Patria» correspondiente al 11 del presente y en su núm. 680, se ocupa bajo el rubro de «Lijera consideraciones», de atacar la conveniencia de las empresas de un ferrocarril que partiendo de la Quiaca llegar debe hasta esta ciudad y del telegrafo que pondría en comunicación a Bolivia con el resto del mundo.

Profundamente agradecidos a las gratuitas sobrepuestas, con que se ha abierto la discusión sobre tan importantes empresas, vamos a satisfacer la serie de argumentos que el articulista *anónimo* opone a la realización de nuestras empresas.

Descartando desde luego, las protestas de patriotismo y la suposición de que nuestro propósito es un poema irrealizable y una disertación de leyenda, los permittimos rectificar en el fondo de la cuestión, los errores y las falsas premisas que se han sentado, tal vez indeliberadamente, puesto que no suponemos que haya boliviano que bajo la protesta de patriotismo, ataque la vital importancia del proyecto que motiva este escrito.

Se invoca un entusiasmo ardiente por el progreso del país, felicitando a los empresarios y compañías que allanan los obstáculos de la comunicación para el desarrollo de las riquezas nacionales, y a renglón seguido, se ataca a los congresos que han buscado esta única solución para Bolivia. Se recuerda el *fiasco* de las empresas de ayer, para igualar las combinaciones que hoy se presentan con serio carácter y resguardadas de la honorabilidad de los miembros que constituyen los sindicatos europeos de Londres y Bélgica y de un directorio radicado en Buenos Aires.

Se proclama la bandera del progreso, y en seguida, se califica la viabilidad boliviana, de un *monopolio matador*. Se dice que el objeto de un camino es abrir paso al comercio y se asegura en seguida, que ese camino es el instrumento de la paralización mercantil!!!

Se desea buscar salidas fáciles para los productos de las ciudades mediterráneas de Bolivia, diseminadas en inmenso espacio, y se condena, el trayecto que debe ponerlas en comunicación entre sí y con las demás naciones situadas a las orillas del mar. Se prefiere la vía del Pacífico con todos sus inconvenientes de perpetuo *tutelage* abogando su sometimiento eterno a las banderas del conquistador y se desprecia las vías del Atlántico que ofrecen franquicias de libre tránsito, que están aseguradas en pactos internacionales de que Bolivia está en posesión.

Se ostenta como regla de economía general el antiguo sistema sintético de Platon que aconsejaba, el *progreso paulatino de las naciones* cuando las leyes económicas del siglo, descansan sobre la base incommovible de arrebatar al tiempo y a las distancias los obstáculos que se oponen al progreso bien entendido.

No es comparable la fatuidad de Esad sacrificando su primogenitura por un plato de lentejas, al propósito de nuestra empresa, de convertir en centros de actividad y de vida industrial, terrenos eriales improductivos y simplemente habitados por salvajes y bestias feroces que bien pueden compararse a las lentejas, si se considera, que el desarrollo de la riqueza y el bienestar político y económico de Bolivia, llegará tan solo cuando la locomotora recorra esas selvas hoy solitarias y desconocidas y en cuyo fondo, se encuentran dormidos los elementos que constituyen su porvenir.

Nada diremos del aplomo con que se acentúa que la aceptación de nuestra empresa, importaría un capítulo de acusación a la triste historia de las concesiones que se asegura haberse hecho con mengua del crédito y de la dignidad de Bolivia, porque estamos informados que el *abogado* que tal cosa afirma, prefiere patrocinar la construcción de un ferrocarril aislado que no tendría mas objeto que favorecer las conveniencias de un asiento mineral, en el que indudablemente amigos íntimos, se encuentran personalmente interesados. Por otra parte, no es a nosotros que nos toca la prevision de los resultados que se alcanzarían con la fácil invasión de los conquistadores de Bolivia; es a los hombres de Estado, es a los representantes de la nación, es al pueblo boliviano, al que le toca medir los alcances del *deseo* de llegar al Pacífico, sobre los puertos que ayer suyos, hoy se encuentran bajo la presión de las armas de un injusto conquistador.

La situación topográfica de las naciones mediterráneas, no tiene otro elemento primordial de progreso, que vencer los inconvenientes de la distancia, olvidando ante todo de ligar entre sí, todos los centros de poblaciones que recíprocamente aspiran a este grandioso fin. Las empresas que ante todo han basado sus aspiraciones en este propósito, están muy por encima de esos cálculos estrechos de abogar por una localización minera, con perjuicio de las principales ciudades de la república.

No es lo mismo llevar la vida y la actividad a las importantes poblaciones de los departamentos de Tarija, Potosí, Sucre, Oruro y La Paz, que arrancar una línea férrea por un desierto árido y despoblado. Una línea férrea destinada a transportar metales y a retornar en cambio, mercaderías cuyos derechos enriquecerán una aduana extranjera, no es ciertamente un progreso nacional ni es admisible para la honra de Bolivia y mucho menos, si se atiende que entre sus condiciones de absorción, se restringe al país el *libre desenvolvimiento de otras empresas similares* y esto por el espacio de medio siglo. (111)

Hechas estas reflexiones y sin violentar nuestro carácter natural de respetar y dar cabida a todas las ideas, con profundo sentimiento de nuestra parte, nos vemos obligados a *desmentir* hoy algunas aseveraciones injustas e inconscientes que afectan a nuestra delicadeza personal.

Se dice: —que nuestra propuesta carece de base — que no tiene representación legal — que no tenemos ni idea aproximada del trayecto del ferrocarril propuesto — que no hai estudio que haga ver la naturaleza de los trabajos — que no hai compañía organizada — que no hai sindicato de capitalistas que encañe la obra proyectada.

Con aseveraciones de este género, tomadas a la aventura, se ha pretendido no solamente injuriar nuestra personalidad, sino lo que es mas grave, se quiere con el título de patriotismo, obstaculizar *vulgarmente* los propósitos, para cuyo fin hemos venido desde Eu-

