

esté concluida la otra mitad que falta para nuestra red. ¿Cómo sería posible correr entonces el riesgo de estos derroches y, sobre todo, cómo procurarse de 3 a 4 millones de toneladas de carbón bueno, de origen nacional o extranjero?

Imposibilidad de sostener esta situación.

Gravitando sobre la explotación ese gasto enorme por combustible, y teniendo el Gobierno que adelantar 10 ó 12 millones mensuales a las Empresas para reivindicaciones del personal, cosas ambas que representan unos 250 millones anuales, no pudiéndose mejorar las líneas, ni adquirir material móvil, ni hacerse un solo kilómetro de ferrocarriles nuevos, rechazando el público todo aumento de tarifas, y apenas cobrando dividendos los accionistas, la situación ha llegado ya a ser completamente insostenible y han de implantarse con urgencia remedios y soluciones.

J. BORES Y ROMERO.

(Se continuará.)

Sobre el ancho de vía de nuestros ferrocarriles.

Desde estas columnas un ilustre ingeniero ha invitado a todos a que expresemos nuestra opinión respecto del problema fundamental referente al ancho de nuestros ferrocarriles. Aunque conocido mi parecer, creo oportuno escribir estas líneas para hacer algunas consideraciones referentes al tema y rogar encarecidamente a nuestros compañeros lo ilustren con sus juicios, porque es probable que en breve adquiera actualidad resonante. La Comisión del mal llamado ferrocarril directo de la frontera francesa a Algeciras terminará pronto la misión que se le encomendó por Real orden de estudiar otro anteproyecto entre Madrid y Alhudides.

Parece que el nuevo trazado tiene algunas mejoras sobre el del Sr. Echarte y que se planea con vía francesa de 1,435 metros.

Noticias fidedignas permiten asegurar que el criterio sustentado por la Comisión es que el ferrocarril ha de ejecutarse con este ancho de vía para posteriormente transformar todo el resto de la red española.

Se estima de escaso valor los estudios del ilustre Maristany sobre la transformación de la vía española y se le concede importancia pimia. Con el criterio anterior quiere hacerse ver a la opinión pública se tienen en cuenta los acuerdos de los Congresos científicos de Bilbao y Madrid favorables a la unidad de vía, con una fórmula que, como juzgarán nuestros lectores, acreditaría a Maquiavelo, pero no convence a ningún ingeniero que analice la cuestión someramente. El problema de la transformación de nuestra red es cuestión independiente que ha de resolverse *a priori*, nunca *a posteriori*.

Si aun transigiendo con este último criterio, que repugna a toda idea técnica, lo llevásemos a la práctica, aceptaríamos transitoriamente la *servidumbre de paso* que se nos quiere imponer, y para compensar la cual es posible no sea bastante que Tánger fuese español.

¿Vale esta ciudad 1.500 millones que, según los cálculos muy prudentes de la Comisión de iniciativas de Burgos, supone transformar la red española al ancho francés? ¿Tienen nuestros políticos formada conciencia exacta de la importancia que para España supone tal resolución? ¿Sabrán cotizar este valor? ¿Y Portugal?

Lo lógico, lo natural es que si las conveniencias internacionales aconsejasen una variación del ancho de vía de nuestros ferrocarriles, se subordinen al interés primordial y vital de las patrias, y sólo cuando éstas se encuentren armonizadas con aquéllas procede acceder a las pretensiones extranjeras que con disfraz más o menos ilusorio pretenden sacrificar nuestra conveniencia a la suya.

Es verdaderamente triste lo que sucede en España con estas cuestiones: aquellos que por sus cargos están llamados a encauzar la opinión ilustrándola y aconsejándola la desorientan cuando no la perturban e *involucran*.

Nuestra legislación, que con frase oportunísima ha dicho el Sr. Maura es *imitativa*, tiene un defecto mayor, está atacada de *aenofilia*, enfermedad que, desgraciadamente, considerarán muy elegante muchos personajes. Así resulta que a nuestras juventudes se les hace pensar en francés o en inglés, carecemos de una ciencia nacional, de hechos, de estudios, de investigaciones españolas. Un alumno de nuestras Escuelas sabe más de cualquier obra extranjera que de las patrias; nada se ve desde un punto de vista español; ninguna cuestión se considera subordinada a nuestras conveniencias, y consecuencia de ello es que la opinión pública tiene un concepto de las cosas muy distinto del de nuestros Gobiernos. Estos parece que cada vez se alejan más del pueblo. La burocracia ni siente ni padece, es un sér inerte que carece de pulso. Contribuye poderosamente a ello la falta de publicidad. Lo que constituye la censura por excelencia de las democracias modernas es por completo desconocido en nuestro país. Nada más difícil que proporcionarse datos de los trabajos de la Administración pública; todo se lleva en el mayor misterio. Ninguna jefatura de Obras públicas publica Memorias de sus trabajos y relaciona el estudio de las obras con el de la región, recogiendo los anhelos de la provincia en la parte referente a su cometido. Se sabrá así quiénes cumplen más celosamente su misión y se podrá estudiar la riqueza española. Y esto, que ya es un mal en los servicios ordinarios, es *gravísimo* en los especiales, como los estudios de ferrocarriles. Es indispensable que se conozcan los trabajos de la Comisión del directo, que publique un extracto del proyecto lo suficientemente completo para poder efectuar estudios comparativos; que se haga asimismo con el nuevo informe que emita el Consejo de Obras públicas sobre él; que se publique íntegro el razonado estudio sobre la adopción del ancho de vía francesa; que se diga por qué es nimia la importancia del de Maristany; en una palabra, que se haga luz verdad, clara, diáfana, resplandeciente, como corresponde al sol, nunca bastante elogiado, de nuestra querida España, cuyos peores enemigos somos, a veces, nosotros mismos. En esta cuestión es preciso, además, oír el parecer del Consejo de Obras públicas, al que tanto se teme, e informaciones públicas que permitan cerciorarse del criterio de los organismos esenciales del país.

Aunque no sea más que por honor del Cuerpo de Caminos, cuyo deber profesional exige su intervención directa en el asunto, esperamos se adopte el criterio de publicarlo todo y de divulgarlo a los cuatro vientos. Y ahora que regenta el Ministerio un ilustre ingeniero del Cuerpo es la ocasión para que se adopten las medidas necesarias, a fin de que nuestra gestión en toda clase de organismos sea pública y esté al alcance de todos aquellos que quieran conocerla, estudiarla y contribuir con sus iniciativas a mejorarla.

LUIS R. ARANGO,
ingeniero de Caminos.

Burgos y junio de 1920.

