

tado en los otros casos; expresamente se reconoce así en el preámbulo, y se indica que el pedirlos y el soportarlos es función que pudiera quedar encomendada a la Comisión parlamentaria, a la que el ministro de Obras públicas "se complacerá en facilitar los medios necesarios, y en primer término, el concurso y la ayuda del propio Centro de Estudios Hidrográficos".

Nada se dice de lo que pudiera venir en segundo o en tercer término, con lo que más bien aparece el Centro de Estudios Hidrográficos como término único de todo el asesoramiento técnico que el ministro ofrece a la Comisión. Y no es que pretendamos negar el celo, la capacidad ni la competencia de los ingenieros que componen el Centro, como tampoco la de los que han inspirado, proyectado o ejecutado las obras a que más atrás hemos aludido; pero los más elementales principios de sana administración aconsejan que sean personas distintas los que hacen los proyectos y los que los informan. Hasta podía ocurrir alguna vez que sean los primeros los que tengan la razón; pero ni siquiera escuchar a los segundos sería, en el que ha de juzgar, notorio caso de imprudencia temeraria.

En el artículo que nos ha servido de tema para hilar estas consideraciones, siempre antiguas y siempre nuevas, después de los juicios que al autor merece la Junta del paro obrero, se añade:

"Con que se nombre ahora otra Junta nacional para emprender obras públicas relacionadas con el fomento agrícola y otra para las obras que estimulen las actividades industriales, ya tendremos organizado un perfecto caos y colgados del alero ingentes millones del Tesoro público."

Pues bien, ése es el camino que a muchos parece natural y lógico en un régimen que se dice gobernado por la opinión de todos: su órgano favorito debe ser la información pública. Y bien está que a todos se escuche, que se procure en lo posible satisfacer las aspiraciones de los más; pero los verdaderos amigos de la democracia han de procurar por todos los medios rodearla y conservarla en un ambiente de competencia. Si este ambiente se enrarece la democracia degenera en demagogia, la cual suele ser con frecuencia la precursora de la tiranía.

Cuéntase que en los antiguos tiempos de Egipto se sacaban los enfermos a los caminos para que los que pasaban les dieran su remedio; es el sistema más perfecto de información pública. En los tiempos modernos el sentido común reclama que se llame al médico, y en los casos de más cuidado, que se haga consulta. ¿Por qué fatal atavismo los políticos más progresivos han de ir a buscar inspiraciones en la más remota antigüedad histórica?

Proyecto de ley de Bases de Ordenación ferroviaria

Hemos leído con la atención que merece el proyecto de ley presentado al Parlamento para la Ordenación ferroviaria. Se decide el ministro de Obras públicas, señor Guerra del Río, por el rescate y agrupación de líneas, defendido por muchos, y ya propuesto hace algunos años por el Sr. Cambó, aunque con modalidades diferentes.

Indudablemente, hay que acometer a fondo el problema ferroviario, y por esto no hemos de regatear nuestros plácemes al Sr. Guerra del Río, que con plausible diligencia ha hecho un estudio completo, que servirá de base para la discusión.

Excusamos decir que, tanto el rescate como la forma en que se propone, tendremos que tratarlos a fondo; pero, por el momento, hemos de hacer algunas observaciones sobre puntos que saltan a la vista, desde luego.

En primer término, se echa de menos el asesoramiento, que no aparece por parte alguna, de los Consejos de Ferrocarriles y de la Junta Superior Consultiva de

Obras públicas. Y es tanto más de extrañar cuanto que la última ha sido creación personal del Sr. Guerra del Río, y entre los cometidos que le asignó encaja perfectamente, como no podía menos de suceder, dado su carácter, el informe sobre cuestión tan trascendental.

En general, se observa que la tendencia del proyecto de ley es considerar la gestión de los ferrocarriles como una administración de obras del Estado y no como una obra pública. Se llega al extremo de que una oficina de contabilidad proponga la aplicación de fondos.

Se insiste en el tópico de la división de la gestión ferroviaria, según los conceptos de técnica, comercial y financiera, cuando todos saben que no es posible esa división por el enlace de los problemas. La técnica abarca siempre los aspectos utilitario y económico, o no es técnica apropiada. El mismo proyecto de ley lo reconoce en cierto modo al prescribir que los directores sean técnicos.

Declarando y subrayando "la incapacidad industrial del Estado", se articula un régimen que admite la explotación por el Estado, como variante, un tipo de arriendo, en el que al arrendatario le dan un plazo relativamente corto; le imponen el sistema de administración, incluso el de suministros, que será el del Estado; le imponen el personal, incluso el directivo, y lo gobiernan mediante el Comité Central, que actúa además de la intervención; hasta le prohíben acudir al crédito.

La división de la red en sectores parece arbitraria y perturbadora de lo establecido, que convendría reformarlo, pero no desquiciarlo.

Si se va a la estatificación, no parece que deban dejarse facultades ejecutivas a un Comité Central mixto de funcionarios y usuarios, que además sustituye al Gobierno para formar reglamentos.

Convendrá tener presentes las leyes generales sobre Obras públicas y Hacienda para reformarlas de un modo orgánico y no crear nuevos centros y oficinas si no son indispensables. No debe confundirse la Administración activa con la consultiva ni desvanecer las funciones de las Direcciones generales de Obras públicas.

Muy breve es la parte del proyecto de ley dedicado a la Coordinación entre ferrocarriles y carreteras. La base 24 concede al ferrocarril todas las facilidades, pero no está muy clara su correspondencia con la base 26. Es de lamentar que no se desenvuelva más lo referente a equiparación económica.

Como dijimos al principio, sólo tratamos de resaltar algunos aspectos; pero el estudio a fondo hemos de hacerlo con el detenimiento que tan gran problema requiere.

Los ingenieros separados del Cuerpo

Creyése hasta última hora que el Parlamento aprobaría, antes de suspender sus sesiones, el proyecto de ley que había de poner fin a la injustificada y lamentable situación en que se encuentra buen número de ingenieros, entre otros funcionarios del Estado, privados de empleo y aun separados completamente del servicio, sin que ningún proceso o expediente haya demostrado su culpabilidad, sin que muchos de ellos hayan podido siquiera ser oídos antes de aplicarles las sanciones de una ley de excepción.

Mayor extrañeza, si cabe, ha de producir el hecho, después de los meses transcurridos desde aquella amplia amnistía (que por tan amplia dió motivo a una crisis ministerial), en la que se daba al olvido la rebelión abierta y el alzamiento en armas contra las instituciones. El aquietamiento de los espíritus así lo reclamaba, y la mayoría de las gentes imparciales lo aplaudieron; pero ¿cómo sufrió entonces nuevo aplazamiento esa otra justiciera reparación, tantas veces reclamada, que no podría ocasionar el menor perjuicio ni dar lugar al más remoto peligro?