

El Congreso de Educación Moral de la Haya

Moral y Enseñanza de la Moral

En este momento se está celebrando en La Haya el segundo Congreso de Educación Moral, y hombres de buena voluntad de todos los países, de todas las religiones, de todas las opiniones políticas y sociales se reúnen para aportar sus respectivas labores, pensamientos y orientaciones en pro de la recta formación de los hombres.

Hemos recibido los dos primeros volúmenes publicados por la Secretaría del Congreso en los que se contienen todas las memorias correspondientes a los temas siguientes:

PRIMERA DIVISIÓN: La educación moral y la formación del carácter desde diferentes puntos de vista:

A, *confesionales, liberales, no-confesionales*, es decir, desde los puntos de vista de las religiones positivas, de las tendencias religiosas no adheridas a religiones positivas, y de aquellos que consideran la moral como independiente de la religión.

B, *desde los puntos de vista sociales y nacionales: la formación de la voluntad.*

C, *desde el punto de vista práctico.*

SEGUNDA DIVISIÓN: La educación física como medio de formación del carácter.

Está comprendida en esta división la educación militar, los trabajos manuales y la educación social.

Inútil decir que la mayor parte de memorias reunidas son interesantes, de manera que constituyen una rica colección de ideas y de esfuerzos para procurar el mejoramiento eficaz de los hombres según los diferentes aspectos y puntos de partida de los participantes. Es una nota digna de mención el buen número de católicos que intervienen en el Congreso. Nos complacemos en dar á conocer, en traducción ó extracto, alguna de esas importantes memorias en las cuales vibra la palpitación de la gran lucha característica de la época novísima: la lucha por la moral.

En la primera división nos ha llamado la atención la memoria presentada por el filósofo francés contemporáneo M. Emile Boutroux, cuyas teorías, como es sabido, señalan un avance hacia un espiritualismo definitivo en la ciencia, y al mismo tiempo un respetuoso retroceso de la ciencia ante los derechos de la creencia. «El hombre que reflexiona sobre la ciencia es llevado á atribuir una realidad á su propia vida; y el hombre que quiere vivir plenamente la vida humana debe creer en el deber, proponerse lo perfecto como modelo y sacrificarse por el amor. Pero obrando así no tendría mas remedio que acoger en su alma á lo que se llama religión.» (De la Antología publicada por Michaud, París, 1911. P. 175, etc.)

La primera parte de este trabajo afirma categóricamente la necesidad de una enseñanza intelectual de la moral como complemento de la educación ó entrenamiento moral; es insuficiente que el hombre practique el bien: es necesario que tenga conciencia clara de su deber «concreto, positivo, actual.»

En la segunda parte, sin llegar á conclusión alguna, examina los derechos del Estado y del individuo acerca de la enseñanza de la moral en la escuela. Discute la autoridad que el Estado se arroga para la imposición de una educación moral limitada á máximas sin postula-

do. Puesto que es el «postulado—la idea original de todo sistema moral—el alma misma de los preceptos morales, la clave de su significación, el principio de su existencia y de su eficacia.»

Pero á su vez, la educación particularista debe tender á consagrar á todos la fuerza que el hombre recibe de una unión íntima y personal con el Principio de todas las cosas.

Mas, Mr. Boutroux se detiene en su camino. La enseñanza pública, el Estado, «no debe jamás ahogar al individuo, sin el cual lo universal es letra muerta.» Sin embargo, no pasa de estatuir que «la neutralidad que el Estado practique no sea cerrada, celosa y negativa, sino abierta, cordial y positiva» puesto que el interés común y la conciencia pública tienen asimismo sus derechos. En este equilibrio funda el equiparamiento ético de las posiciones racionalista y pragmatista.

Nosotros, que hemos llegado á tener ideas concretas acerca de esto, no por esto desperdiciamos el alto valor de semejante planteamiento en el punto en que Mr. Boutroux lo deja, como equiparando las dos motivaciones, las dos morales. Fuente es esta, de meditación y de reflexiones forzosamente provechosas.

R.

I

Es tema usual de la conversación, las relaciones entre la moral y la enseñanza de la moral; y la opinión más generalizada es que los pedagogos se hacen vanamente una ilusión respecto á la eficacia de sus definiciones, sus análisis y demostraciones en materia moral; que estas sabias lecciones se dirigen á la inteligencia y á la memoria pero que la moral concierne á la voluntad, á la conciencia, al alma, al corazón, al poder de trabajar; y que la idea aun cuando fuera perfectamente clara é inteligible no determinaría la acción como no llenaría la bolsa vacía una operación aritmética.

Cosa notable: uno de los mayores pensadores que produjo la humanidad, Sócrates, profesaba una opinión completamente contraria, á lo menos en apariencia. Enseñaba él en efecto, que la virtud se aprende, que moralidad y ciencia moral en definitiva son una misma cosa.

Paradoja, se objetará; y realmente, Sócrates en persona hubiera condenado esta doctrina en lugar de sostenerla, si hubiera visto interpretar, como con frecuencia se hace, en el sentido, que un conocimiento puramente intelectual del bien basta para engendrar su práctica.

Pero no era este el pensamiento preciso del filósofo. Este, en realidad, colocaba la condición de la misma ciencia moral en el dominio sobre sí mismo (*egkrateia*) el cual es propiamente, virtud de la voluntad. «¿No te parece, decía Sócrates á Euthydemus que la falta de dominio sobre sí mismo quita á los hombres el medio de adquirir esta misma ciencia que es el mejor de sus bienes?» Quería decir la ciencia del hombre, la ciencia moral. Y, partiendo del parentesco esencial en la naturaleza humana, entre la razón y la voluntad, creía que una voluntad verdaderamente libre, completamente sincera, no podía faltar, si procuraba

orientar la inteligencia hacia el estudio de la verdad moral, conformándose con los dictados de la razón así iluminada.

Esta percepción de Sócrates es profundamente justa. En moral el intelectualismo y el voluntarismo son falsos uno y otro cuando pretenden prescindir el uno del otro. Ni la idea abstracta de virtud puede crear la virtud, ni el desarrollo puro y simple de la voluntad no puede garantizar el carácter moral de la acción.

Moralidad es esfuerzo, buena voluntad, dominio sobre sí mismo, amor al ideal, riesgo, perseverancia, olvido de remuneración; y esto no se aprende. Pero es, al mismo tiempo, conformidad á las condiciones de la existencia de la sociedad en que se vive, respeto á las tradiciones convertidas en leyes, acuerdo con los otros hombres, inserción de la acción del individuo en la obra común; y esto se aprende.

Los hombres llevan hasta la manía el hábito de razonar su conducta. Los criminales más odiosos demuestran con lógica desconcertante que no han tenido otro móvil que vengar la justicia y castigar un crimen de un individuo ó de la sociedad. ¿Son puros sofismas, enteramente elaborados, para justificar actos completamente impulsivos? Estos sofismas, en realidad no son solamente efectos, sino causas. El hombre se engaña á sí mismo combinando el razonamiento y la impulsión, y sus engaños le conducen. La prueba que la pasión ó el instinto de sus razonamientos, es que la lógica pura y simple, el acuerdo formal de los conceptos entre ellos, la consecuencia completamente abstracta de un sistema de ideas, tiene frecuentemente sobre nuestras determinaciones una influencia decisiva. El eterno paralógico humano, es la confusión de la forma con el fondo, es la inducción que de la lógica pasa á la verdad. Ciertamente que en todo instante la inteligencia es la engañada del corazón, pero el corazón no es con menos frecuencia engañado por la inteligencia. Pascal ha dicho: «Trabajemos en pensar bien; he aquí el principio de la moral.»

La moral, pues, es inseparable de la enseñanza de la moral. El hombre no puede cumplir su deber si lo ignora; y solamente por medio de la enseñanza puede conocer su deber concreto, positivo, actual.

Pero, por otra parte, la enseñanza de la moral está, como pensaba Sócrates, pendiente á la misma moral. No se da en su realidad, que es espíritu y vida, no se recibe de una manera eficaz, sino por espíritus animados de disposiciones morales, capaces, por su buena voluntad de tender á la inteligencia, y á la realización de la voluntad buena.

II

Siendo tales las condiciones de una enseñanza justa de la moral ¿cómo y dónde esta enseñanza deberá darse?

Cabe según nuestro modo de ver, respecto á este particular distinguir la escuela pública y la escuela libre ó familiar.

La escuela pública presenta dos caracteres, que importa tener en cuenta. Primeramente tiene detrás de sí la fuerza y el prestigio del Estado. Y en segundo término actuando en nombre del Estado, es decir, de representante legal de los intereses comunes de todos, ello implica, respecto á las partes esenciales de la enseñanza que da, unidad de doctrina y uniformidad.

¿Qué consecuencias resultan de estas condiciones, respecto á la enseñanza de la moral?

Parece que estos mismos caracteres fijan á la escuela pública, no solamente la misión de co-

laborar, generosamente á la enseñanza de la moral, sino el monopolio de esta enseñanza. El Estado, diremos, es ó será desde ahora lo que antes fué la Iglesia; la encarnación de la conciencia colectiva. A él, pues pertenece, como antes á la Iglesia, formar el espíritu y la conciencia de todos los miembros de la comunidad.

Hábil construcción lógica; poco conforme sin embargo, con la idea que cada día más claramente la humanidad se forma de su naturaleza y de su dignidad.

Se trata de una enseñanza que debe en cada hombre abrazar al hombre entero y que para cumplir esta misión dispone de la fuerza pública. Pero si delante de la Iglesia que hablaba en nombre de Dios el hombre ha reivindicado su derecho de realizar en su alma la misión directa con el Creador fin y esencia profunda de su alma, ¿cómo podrá abdicar su conciencia, su personalidad completa en manos del Estado potencia humana, que depende de los individuos como los individuos dependen de ella? Solamente un poder omnisciente é infalible podría pretender reducir así á la nada el campo de la libertad de conciencia. ¿Y se está seguro de que las voluntades de tal manera elevadas tendrían todavía valor moral?

Otra doctrina corriente dice que las diferencias que presentan las opiniones humanas en materia moral no alcanzan á las mismas máximas morales, á la moral propiamente dicha, sino y únicamente á lo que se ha dado en llamar los postulados metafísicos ó religiosos de estas máximas. El Estado, creen los partidarios de estas doctrinas, puede sin excederse á sus derechos, enseñar en sus escuelas, este conjunto de máximas sobre las cuales todo el mundo esté de acuerdo. En cuanto á los postulados ó hipótesis explicativas, dejará á todo el mundo libre de concebirlo á su manera; y esta será la parte garantida á la libertad de conciencia.

Débil parte, es verdad; pues la tendencia interna de la doctrina consiste á todas luces en tener por inútiles é imaginarios los pretendidos contrafuertes de este conjunto de máximas, dotadas, según creen, de una certeza propia y conteniendo, en definitiva, las condiciones necesarias y suficientes de toda la vida moral de la humanidad.

Puesta en vigor, esta segunda doctrina debe, temprano ó tarde, confundirse con la primera. Pero también es artificial.

En realidad, máximas morales y postulados metafísicos ó religiosos no son entre sí como un edificio y su andamio. Lo que aquí se llama postulado, hipótesis, contrafuerte, es, en realidad la misma alma de los preceptos morales, la llave de su significación, el principio de su existencia y de su eficacia, el fermento de su desarrollo al través de los mentís de la experiencia y de la diversidad de formas de la civilización. No se podrá sostener que la conducta de los hombres permaneciera igual, tanto si creen, como si no, que al individuo como á tal corresponde una existencia absoluta y naturalmente independiente: cuestión no obstante completamente metafísica por naturaleza.

¿Se sigue de esto que para evitar enseñe algo que no sea universalmente admitido, el Estado debe reducir su programa á algunas verdades banales, vácias é insignificantes?

Esta conclusión no es necesaria. Hay, como hizo notar juiciosamente Jules Ferry, en la humanidad en general, y en una nación dada en particular, un fondo de ideas morales tradicionales, que jamás se ponen sobre el tapete, porque son inherentes á la conciencia co-

CAMISERIA, CORBATERIA y NOVELTATS

Géneros de Punt - Especialitat en Camises a mida

Plassa de Sant Jaume, 5 y Blsbe, 2 - BARCELONA

ALOY

mun. Este A. B. C. de la moral, como le llama J. Ferry será legítimamente enseñado en las escuelas públicas.

Y como en realidad éste A. B. C. no se basta, ni nos basta, la enseñanza moral en la escuela pública no sólo tolerará la existencia de una libertad de conciencia que pasa sus límites; sino que respetará benevolamente y fomentará esta libertad. La neutralidad que practique no será cerrada, celosa y negativa, sino abierta cordial y positiva.

La enseñanza pública de la moral, por naturaleza debe dirigirse sobre lo universal, no sobre lo individual; pero evitando ahogar el individuo sin el cual lo universal es letra muerta.

La condición de la escuela privada ó de familia es inversa desde ciertos puntos.

Aquí la preponderancia corresponde, naturalmente, no á la instrucción propiamente dicha, sino á la educación, la cual se distingue por su carácter esencialmente viviente, práctico, particular, personal, individual. Lo que algunos llaman los postulados de la moral: sentimientos, tradiciones, creencias religiosas, ideas metafísicas, son, en estas sociedades fundadas sobre las relaciones personales, utilizadas á cada instante y deben dar origen no sólo á conocimientos sino y sobre todo móviles y hábitos de acción.

El escollo aquí, consiste, en el olvido de los derechos de lo universal, del interés común, de la conciencia pública, del Estado, de la sociedad organizada.

El mismo principio, pues, participando á la vez de la inteligencia y de la voluntad, que impone á la escuela pública el respeto y la simpatía para con las creencias en las cuales los individuos encuentran la fuerza, el entusiasmo y la capacidad para las sublimes demencias, ordena á la escuela libre y a la familia no en-

rrarse en su fé, en sus tradiciones como en círculo estrecho y cerrado, sino conforme al espíritu de la mística religión más elevada, consagrar á la comunidad de cuyos miembros forman parte y al conjunto de la familia humana, las fuerzas que al hombre proporciona la unión íntima y personal con el principio de todos los seres.

Hay dos maneras de concebir el establecimiento de la unión entre los hombres.

Se puede creer que, solamente, los elementos universales y estrictamente intelectuales de la existencia tienen un valor absoluto, y que dentro de esta unidad é identidad pura y simple del pensamiento y de acción es donde se encuentra la forma ideal de la sociedad humana.

Puede admitirse, de un modo contrario, que ningún individuo, ninguna institución humana, posee por entero la sabiduría, y que los hombres y las agrupaciones humanas pueden, por más seguros que estén del valor de sus ideas, ganar al conocer y apreciar las ideas de otros; que así pueden unirse no sólo como semejantes sino en tanto que desemejantes y capaces de completarse reciprocamente.

¿Cual de estos dos conceptos de la vida es más humano y más hermoso?

EMILE BOUTROUX



Economía Municipal

La Reversión de los Tranvías

Cumpliendo lo prometido en el número anterior damos en nuestras páginas un capítulo de la importante conferencia que oponiéndose á la prórroga del plazo de reversión dió el día 20 de Diciembre 1911 en el Ateneo Barcelonés, el concejal D. Juan Nualart, conferencia que ha sido publicada posteriormente en un folleto por la «Societat d'Estudis Econòmics».

Destina el Sr. Nualart el primer capítulo á poner de relieve la importancia del servicio tranviario y el gran beneficio que la ciudad sacará de la reversión de los tranvías al vencimiento del plazo de concesión que era vigente hasta que el desgraciado acuerdo del Ayuntamiento lo prorrogó para 25 años más. Otro capítulo está destinado á ponderar la inoportunidad del acuerdo. He aquí el índice de los capítulos siguientes, que hoy no podemos glosar aún por falta de tiempo y de espacio.—La Unificación de los plazos de reversión.—Proceso del cálculo para hallar el día de reversión unificada.—La prórroga de las concesiones.—Las compensaciones. a) La unificación del material. c) Tarifa económica. d) Urbanización de la plaza de Cataluña. e) Empeñados. f) Alumbrado. g) Construcción de una fábrica de electricidad.—Riego de calles. h) Canon extraordinario.

Después de examinar estas pretendidas compensaciones para la ciudad en premio de la prórroga de las concesiones, pasa á enumerar las ventajas bien positivas y considerables que para las compañías representa dicha prórroga. Reproducimos seguidamente este capítulo, uno de los más substanciosos del folleto, seguros del interés que encontrará en nuestros lectores.

III

Las ventajas que las Compañías obtienen

Conocida ya la naturaleza de las llamadas compensaciones, vamos á echar una rápida ojeada á las ventajas que se derivan del contrato en favor de las Compañías.

Hay en favor de las Compañías algunas ventajas que se deducen del acuerdo municipal; hay otras que resultan del conjunto de las bases que integran dicho acuerdo y que por lo mismo pasan inadvertidas al primer golpe de vista. Vamos á dedicar unas palabras á las más importantes ventajas que obtendrán las Compañías.

Las que se deducen de la letra del acuerdo son principalmente cuatro, á saber:

a) Dispensa de afianzar las obligaciones impuestas á las Compañías, salvo en lo que se refiere á la construcción de una fábrica.

b) Exención de derechos municipales de permiso.

c) Autorización para establecer remolques en todas las líneas, y

d) Facultad de variar trazados de actuales líneas.

Las del segundo grupo, ó sea las que se deducen del conjunto de las cláusulas del acuerdo aprobado, son principalmente tres:

e) Relativa á la amortización de importantes partidas de material fijo y móvil, y

f) Monopolio de hecho que resultará en favor de las Compañías actuales

g) Convenio según el cual el Ayuntamiento no podrá aumentar los cánones ordinarios actuales

a) FIANZA

Dadas las varias prestaciones á que vendrán obligadas las Compañías y la heterogeneidad de las mismas, parecía muy natural que el Ayuntamiento exigiera á las empresas de referencia que afianzaran sus obligaciones, cuando menos en la misma forma y proporción con que garantizan las suyas cualquier modesto contratista de un kiosco ó cualquier otro adjudicatario que concurre á una subasta de dos mil pesetas. Sin embargo, al tratarse de las poderosas Compañías referidas el Ayuntamiento no ha tenido á bien recordar ni la duración del plazo de las aludidas prestaciones, ni la naturaleza de las mismas y se ha servido dispensar en este caso una benevolencia y una benignidad que se compaginan muy poco con la nota muy oportuna que el ingeniero ha traído al expediente al recordar que en ciertos casos, tratándose de alguna de sus obligaciones, las Compañías «siempre encuentran motivo para no realizarlas y cuando acceden á ello lo ejecutan de una manera deficiente y empleando en general materiales de la peor especie».

Es cierto que la base 12.^a exige á las Compañías una fianza en garantía de que construirán una fábrica antes del año 1962, pero no recuerdo que para ninguna de las demás obligaciones se exija garantía especial, y por tanto, si con todas las prestaciones ocurre lo que ya ha sucedido con los focos de la Gran Vía, podrá el Ayuntamiento tener la seguridad de emprender una incalculable serie de pleitos que difícilmente habrán terminado en 1.^o de enero de 1972. Todo ello en el supuesto de que en lo futuro no nos depare el porvenir Ayuntamientos que prodiguen á manos llenas la benevolencia de que recientemente se ha dado gallarda muestra, ante la opinión alarmada con motivo del empedrado de las entrevías de la línea de Horta.

b) RELEVACIÓN DEL PAGO DE PERMISOS

Dice la condición 26: «El Ayuntamiento releva á las expresadas Compañías del pago de los derechos de permiso para la construcción de los edificios que como consecuencia de este convenio deben edificarse».

Suponemos que nadie espera que las cocheras y la fábrica de electricidad que las Compañías han de construir consistirán en algún monumento nacional que honre á la ciudad.

Confieso que la importancia de esta exen-

ción es muy relativa: empero dado el cruel rigor con que se agrava á los particulares que edifican en Barcelona, parece muy poco democrático llevar á tal extremo la benevolencia y benignidad cuando se trate de Compañías poderosas y afortunadas.

c) AUTORIZACIÓN PARA ESTABLECER REMOLQUES EN TODAS LAS LÍNEAS

Por razones fáciles de comprender han puesto las Compañías singular empeño en obtener autorización para establecer remolques en sus líneas. No he de exponer aquí la historia de la introducción del remolque en esta ciudad; tampoco quiero ocuparme de las ventajas ó inconvenientes que al público le reporte el remolque; pero sí parece evidente que los remolques autorizados después de la concesión varían substancialmente las condiciones de la misma y por lo tanto parece cosa importante la concesión de los aludidos remolques.

No han debido opinar así los ediles que votaron el acuerdo, cuando establecieron la base 17.^a según la cual el Ayuntamiento concederá permiso para el remolque tranviario por todas las calles de la ciudad, excepto por las Ramblas. Para conceder permiso para remolcar por las Ramblas bastará que se modifiquen las actuales condiciones de vialidad del tránsito rodado de tan concurridas é importantes vías.

Ya comprenderéis que en las calles céntricas, aquellas en las cuales es más embarazosa la circulación, establecerán las Compañías verdaderos trenes, abusando despiadadamente de sus privilegios; nadie se maravillaría de que en algunas ocasiones se disminuya el número de unidades que presten servicio, aunque sea en perjuicio de la rapidez de las comunicaciones.

Lo importante será para las Compañías disminuir los gastos de explotación, y tal vez resulte que perjudicado el servicio aumente el beneficio líquido que las Compañías obtengan de una línea por haber substituido coches motores por algunos remolques.

d) FACULTAD DE VARIAR TRAZADOS DE ACTUALES LÍNEAS

Es, á mi juicio, digna de singular atención la condición 4.^a del acuerdo de referencia, porque de ella se derivan, á mi entender, trascendentales consecuencias.

Sé establece en la condición citada que el Ayuntamiento y las empresas podrán adoptar un plan racional de la actual red tranviaria, teniendo en cuenta la multiplicidad de líneas existentes en algunos trayectos y la probable necesidad de establecer nuevas uniones de líneas.

De ahí resultará que disminuirá el servicio de alguno de los referidos trayectos. Si á esto se limitara el inconveniente que de tal facultad se deriva, no me habría fijado en el mismo. Empero, lo que sí vale la pena de considerar es que desaparecida aquella multiplicidad de vías, las Compañías con una sola vía podrán prestar el servicio que ahora prestan las vías múltiples, y por lo tanto, los gastos de conservación y entretenimiento de vías, al igual que algunos coches y su respectivo personal, será ahorrado por las Compañías, con lo cual el coeficiente de 60 % de gastos que ha servido hoy como fundamento á todos los cálculos municipales quedará disminuido en cantidades nada despreciables y por tanto cabe suponer que, aunque se mantuviera la recaudación actual, se aumentará en cantidad importante

a cifra de beneficios que las Compañías consiguen hoy.

Ignoro la importancia absoluta que numéricamente tenga el beneficio que por este lado puedan alcanzar las Compañías. Mas para dar una idea de la misma permitidme que os presente un ejemplo, arbitrario si queréis, pero útil para fijar la trascendencia que el mismo pueda tener.

Suponiendo que las Compañías obtengan por tal medio un aumento de beneficios de 25,000 pesetas cada año, por medio de la regla de anualidad os será fácil calcular que dicha anualidad constante durante 60 años al 4'50 % forma un capital de 7.237,450 pesetas.

Pero, con serlo mucho, no es esto todavía lo más grave. Si la ley que ha de dictarse para que pueda aprobarse definitivamente el convenio entre el Ayuntamiento y las Compañías, aprueba la actual redacción de la base 4.^a, creo posible que las Compañías, á pretexto de realizar el llamado «plan racional», que no sabemos ahora á punto fijo en qué consiste, coparán, por tal medio, todas las vías que les interesen, impidiendo ó dificultando que terceras personas soliciten nuevas concesiones. El copo lo habrán conseguido en breve expediente sin subastas ni fianzas, con lo cual se habrían substraído facultades del poder público y se habría puesto una poderosa valla á las iniciativas de terceros competidores.

Además de las anteriores ventajas que se derivan de la letra del acuerdo de referencia, os he dicho que hay otras tres que se derivan del conjunto de las cláusulas del mismo, sin que de ellas se rece una palabra en el cuerpo del dictamen. Vamos á verlas.

e) AMORTIZACIÓN DE IMPORTANTES PARTIDAS DE MATERIAL FIJO Y MÓVIL

Cuando hemos tratado lo relativo á la utilización de material fijo y móvil, os decía que el resultado final de lo que se trata de establecer es que fusionadas de hecho las Compañías de tranvías, ha surgido la conveniencia para ellas de unificar todos sus servicios, y en este momento culminante de su desarrollo industrial han querido completar la fortuna que para ellas representa la fusión, teniendo la audacia sin precedentes de pretender que el Municipio les pague el importe de la unificación. Conviene notar que, mediante el acuerdo tomado por el Ayuntamiento, resultará que á medida que vayan siendo inservibles los coches y material estrecho—lo cual evidentemente deberá tener lugar antes de 3, 6 y 10 años,—el Ayuntamiento va pagando el material nuevo, con lo cual las cantidades crecidísimas que las Compañías dedican á amortización podrán ser ahorradas, significando ello un importantísimo motivo de aumento de los beneficios.

Pero notad que si las Compañías no consiguen el acuerdo por el que tanto se interesan, se verán en la precisión de tener amortizadas todas las cuentas que deben serlo el día 23 de febrero de 1947 y, por lo tanto, desde dicho día hasta el 1.^o de enero de 1972, ó sea durante estos 25 años, sólo deberán amortizar el importe de las inversiones que ahora realicen para substitución de material; de lo que resulta que no sólo se aumentan por modo fabuloso los beneficios, sino que se ha perjudicado gravemente al Ayuntamiento, ya que se ha calculado un coeficiente de gastos de un 60 %.

Para convencernos de la realidad de este aserto bastará recordarnos que el capital de hoy de las Compañías no llega á 14 millones de francos, y según dicen personas bien informadas, la unificación de vías acaso no llegue á costarle 5 millones de francos (1). Si es así, ved como no habiendo contrato con el Ayuntamiento—y suponiendo que las Compañías no realizan la unificación por su sola cuenta,—resultaría que en 23 de febrero de 1947 tendrían que tener recogido su capital actual inferior á 14 millones, y por tanto haciendo la unificación y gastando en ella los aludidos 5 millones, resultaría que desde dicho día de 1947 hasta 1972 pueden explotar todos los actuales servicios con los aumentos fabulosos que acaso haya experimentado la cifra anual de pasajeros con la sola cantidad de 5 millones de pesetas gastadas ahora en la unificación.

Los gravísimos comentarios que podrían hacerse respecto al particular, no me parecen adecuados en esta solemne ocasión.

f) MONOPOLIO DE HECHO DEL SERVICIO TRANVIARIO

Dado el funcionalismo interno de los actuales Municipios, no tengo gran fe en los resultados que podrían cosecharse con la municipalización de los servicios. Pero no cabe duda que variando el procedimiento interior de los Ayuntamientos y adoptando prudentes formas de municipalización de servicios, la municipalización puede llegar á ser un competidor formidable de las empresas que explotan hoy ciertos servicios públicos.

Pero es más indudable todavía que aun dentro de las condiciones actuales, las Compañías tranviarias han de luchar hoy contra los embates de la iniciativa individual que, discurriendo nuevas líneas y servicios, puede apremiarles con temible competencia. De ahí que tiene un positivo interés para las Compañías actuales llegar á la consecución de un monopolio á su favor que al par que mate la iniciativa individual asfixie la acción posible aunque remota del Municipio.

He de confesaros que, hablando de memoria, no puedo aseguraros que las Compañías entre sus peticiones, formularan ninguna de la cual pudiera resultar el monopolio. Creo que no lo solicitaron.

Empero, del acuerdo consistorial resulta, á mi juicio, el monopolio. En esta ocasión el Ayuntamiento ha sido más papista que el papa.

En efecto, por la condición 4.^a se establece, conforme hemos dicho hace poco, la facultad de hacer un «plan racional» de la red, que no sabemos en qué consistirá, pero es de suponer los móviles que inspirarán la racionalidad de referencia; por la condición 5.^a se establece que el Ayuntamiento adoptará los acuerdos convenientes para garantizar en todo tiempo á las sociedades contratantes que otras empresas no puedan empujar vías en los trayectos suprimidos con motivo del «plan racional», y que las citadas compañías contratantes podrán volver, siempre que se considere conveniente, á instalar tramos de vía allí donde se hubiesen suprimido, de acuerdo con la corporación municipal; por la condición 2.^a el Ayuntamiento se obliga á informar favorablemente toda prórroga que de la supe-

rioridad soliciten las Compañías, y por la condición 13.^a se establece que si alguna vez el Ayuntamiento obtiene la concesión de una ó varias líneas, ENCARGARÁ su construcción y explotación á las Compañías contratantes.

De modo que se adivina fácilmente que dada la extensión de las actuales vías y la prórroga de las concesiones otorgadas ó en tramitación, queda imposibilitada de hecho toda acción de competencia individual, y mediante la obligación que la condición 13.^a impone al Ayuntamiento, queda imposibilitada la acción del Municipio. El monopolio de hecho queda establecido. Las Compañías podrán incluso alegar que ni siquiera lo habían solicitado, pero que el Ayuntamiento llevando su celo hasta límites inconcebibles, ha procurado otorgarles este valioso obsequio. No falta quien afirma que el monopolio acaso valga tanto como toda la red tranviaria actual. Las generaciones futuras deberán á la presente esta triste herencia.

En cambio, bien puede ocurrir que obtenido el monopolio se encarezcan los precios dentro de las tarifas aprobadas. Así ocurrió con la línea de la cruz roja de la Gran Vía, cuyos trayectos de 5 céntimos fueron suprimidos tan pronto desapareció la competencia de «La Catalana de Rippers». Hemos visto también aumentar en 33 % el precio del pasaje de la línea de circunvalación. Si á beneficio del monopolio se recargaran algún día los precios del pasaje, tendremos que las rebajas que por las tarifas económicas que de 6 á 8 de la mañana hagan las Compañías las cobrarán del Ayuntamiento; los recargos que establezcan fuera de dichas horas se los embolsarán y será un nuevo *intri* que podrá colocarse como síntesis de la memoria de nuestro famoso Ayuntamiento.

Para que se vea con cuanto cuidado y meticulosidad está redactado el acuerdo de referencia, podéis cotejar la condición 11.^a del dictamen del ingeniero con la condición 13.^a de las a probadas por el Ayuntamiento. El ingeniero proponía la siguiente redacción:

«Si alguna vez el Ayuntamiento obtiene la concesión de una ó varias líneas tranviarias, PODRÁ encargar su construcción y explotación á las Compañías que suscriben este convenio», etc.

El acuerdo propuesto por la Comisión y aprobado por el Ayuntamiento, dice:

«Si alguna vez el Ayuntamiento obtuviese la concesión de una ó varias líneas tranviarias, ENCARGARÁ su construcción y explo-

tación á las Compañías que suscriben este convenio», etc...

De modo que las Compañías, si no recuerdo mal, no pidieron el monopolio; el ingeniero propone una facultad para el Ayuntamiento y éste acuerda imponerse una obligación.

g) CONVENIO DEL CANON ÚNICO

Al tratar de las compensaciones ha quedado ya consignado que las Compañías pagarán un canon único en lugar de un canon extraordinario, con lo cual el Ayuntamiento abandona el derecho de aumentar el canon ordinario actual.

Ya llevo manifestado que á mi juicio, sea cual fuere el valor y la naturaleza de las compensaciones, no debemos aceptar la prórroga de las reversiones. Imaginad que en el día 23 de febrero de 1947 la ciudad adquiriera todas las líneas tranviarias actuales y que le producen el beneficio que actualmente rinden á las Compañías, que hemos calculado será de 2.843,669'70 ptas. Con dicho anualidad de beneficios, á los 26 años, 7 meses y 15 días, ó sea en 8 de octubre de 1973, habríamos formado un capital de 147.436,500 ptas., que es la cifra que en 31 de diciembre de 1911 (importará la deuda municipal de Barcelona Interior). Algunos años más tarde habría podido extinguirse además toda la deuda de Ensanche y la de Reforma.

Yo creí lesivo al interés de la ciudad el convenio que se trata de llevar á cabo. Si la opinión así lo cree, debe organizarse enérgica y resueltamente aprestándose á la defensa de los intereses lastimados por los administradores de la ciudad.

Si vosotros, entusiastas jóvenes de los «Estudios Económicos» y con vosotros la opinión, os agitaís en contra del acuerdo municipal, salvaremos la ciudad, evitando la consumación de los propósitos que se persiguen.

JUAN NUALART.

BRIGHTS SOMBREROS
ARCHS - 3

La Semana

Nota de actualidad

La Mancomunidad y la Unidad La prensa de estos días anda ocupada por la noticia de la conjura tramada contra el gobierno presidido por el Sr. Canalejas por los elementos viejos del partido liberal con objeto de imposibilitar la aprobación en el Senado de la ley de Mancomunidades.

Atribúyese á los magnates del policéfalo partido liberal, Sres. Montero Ríos, Moret y Conde de Romanones actitudes amenazadoras contra el jefe del actual gobierno, acusado del delito de haber dado satisfacción á Cataluña con la presentación del Proyecto que atiende justas

aspiraciones y se acomoda á la compleja realidad de los pueblos que componen el Estado español.

El señor Cambó ha hecho ante un redactor de *La Veu de Catalunya* declaraciones acerca de este nuevo y forzosamente pasajero aspecto de la política central, manifestando que era del mayor interés patriótico desear la continuación del Sr. Canalejas en el poder para que puedan realizarse los compromisos pendientes, ó sea, hasta que sea ya Ley de la nación la de las Mancomunidades. Ha ponderado el señor Cambó la pequeñez y baja de las campañas de los personajes del viejo centralismo, valiéndose de las más anacrónicas y desleales armas

(1) La Memoria leída en la Asamblea general de 24 de abril último confirma este aserto.

de combate para servir al mismo tiempo á su ambición desesperada, á sus celos de político impopular y á su característica mala voluntad para con la región que, la primera de todas, se ha levantado para derribar el regismo de cacicazgo y oligarquía que ahogaba la vida española.

Estas declaraciones del jefe parlamentario del regionalismo catalán han causado sensación profunda. En ellas muestra, como siempre, su conocimiento de la realidad y su sentido de hombre de gobierno. Es insensato, ha añadido, derribar la obra descentralizadora del Sr. Canalejas, cuando la ley de Mancomunidades es la única medida de gobierno completamente á la europea salida de un gabinete español en muchísimo tiempo, como lo prueba la atención dispensada en el extranjero á esta reforma, hasta el punto de que en Francia y en Turquía varios periódicos han recomendado el nuevo régimen descentralizador español para la solución de problemas regionales de nacionalidad ó de raza.

«El Imparcial» y los prohombres liberales que discrepan de la política del Sr. Canalejas vuelven á agitar ahora—único, inútil y estéril argumento—la cuestión de la unidad de la patria, comprometida—dicen—por la ley descentralizadora. Solamente en los caudillos de la política madrileña, puede pensarse y escribirse con semejante criterio. No solamente el ejemplo diario de las grandes naciones que hoy se disputan la hegemonía del mundo, enseña la fortaleza de los Estados á composición plural, sino que la corriente en todos ellos, es á la descentralización y al acuerdo entre las condiciones naturales de los pueblos (lengua, raza, etc.), y la forma ó procedimiento de gobierno, para que las funciones del gobierno arranquen del asentimiento popular y no de una imposición superior. Es curioso ver precisamente á elementos liberales combatiendo con saña el espíritu regional, cuando la personalidad de los pueblos, puede considerarse, aparte de otros orígenes, como una consecuencia de los principios democráticos. Los que otorgan al individuo el libre ejercicio de su voto, no pueden ni aún doctrinariamente, en el punto á que hemos llegado con respecto al ejercicio de las libertades, oponerse á que los individuos que son y se sienten pueblo, que son y se sienten definidos y distintos de otro pueblo, reivindiquen á su favor un gobierno acomodado á sus necesidades peculiares, por no decir á su voluntad.

«El Imparcial» en su obcecación centralista llega á decir que el problema de las nacionalidades de España está hace siglos resuelto por los españoles de buena voluntad, sin considerar que el mismo empeño que pone en negarlo afirma y confirma la existencia de la cuestión. Para este diario y la gente que lo redacta y le da calor, el mundo no alcanzan más allá de la mesa del café en que escriben ó de la peña donde charlan.

Un pequeño viaje por esa Europa que invo-

can nuestros liberales que quieren gobernar un país platónicamente desde los pasillos del Congreso (sistema absolutamente antieuropeo) nos ha puesto en contacto con hechos que demuestran elocuentemente que el mundo marcha por otros caminos de los que los decrépitos centralistas madrileños quisieran. Así les enseñaría como á pesar de un odio de razas mucho más agudo de lo que en España haya sido jamás entre castellanos y catalanes, no impide la mayor y más absoluta armonía entre flamencos y vallones en todas las cuestiones que afectan á la política general de la Bélgica, en todas las manifestaciones de la vida pública y de la cultura en que el decoro nacional impone una unanimidad perfecta. Pero que esta admirable educación política y este espíritu de armonía nacional, de tanto mayor mérito cuando más profundos rencores deliende y oculta, es á posteriori de unas concesiones, sobre puntos más vivos y entrañables (p. e. la cooficialidad de ambos idiomas, las voces de mando flamencas en los oficiales wallones del ejército que manden á soldados flamencos, etc.), que las concesiones de índole administrativa, de la Ley Mancomunidades.

Piensen los de «El Imparcial» que si es por ejemplo, un espectáculo edificante y emocionado escuchar á los suizos entonar unánimes su Himno nacional, pronunciado en tres lenguas distintas, esta afirmación hermosísima de la unidad inquebrantable de la Suiza, descansa sobre la constitución federal que en el mundo más libertades otorga á las personalidades locales componentes.

R.

De Arte

Museum El quinto número del año co-

rriente contiene entre otros dos trabajos que han de despertar vivamente la atención: Un artículo de D. N. Sentenach sobre el arte en la *Indumentaria*, en los pueblos primitivos de América, especialmente en los *artecas*. Los documentos gráficos que lo ilustran son interesantísimos, sacados casi todos de objetos pertenecientes al Museo Arqueológico Nacional; entre ellos se destaca una colección de figuras de cera del siglo XVIII representando con sorprendente aspecto de vida y gran precisión de detalles, diversos tipos de magistrados, sacerdotes y guerreros aztecas. Dos hermosas láminas en tricromía reproducen una rodela peruana formada con preciosas plumas de vistosos colores y un tejido finísimo de vicuña, ricamente exornado. Otro de los estudios notables es el segundo de la serie dedicada por D. Carlos de Bofarull al ensaje artístico en España, ilustrado con una soberbia colección de ejemplares, catalanes en su mayor parte.

También lleva este número de «Museum» una crónica de la Exposición Nacional de Bellas Artes de Madrid, con gran número de excelentes fotografías de cuadros y esculturas de

Rusiñol, Romero de Torres, Hermos, Javier Cortés, Urgell, López de Ayala, Capúz, Blay y también dos croquis del arquitecto vascongado Anasagasti, un arquitecto romántico y genial.

Nueva Institución

La Escuela de funcionarios La Diputación provincial de Barcelona lleva adelante una de las más loables iniciativas de su Presidente, Prat de la Riba, fundación, además, reclamada con insistencia por economistas y técnicos. En la última de sus sesiones la Diputación acordó las bases que regirán para la creación, desarrollo y funcionamiento de la Escuela de funcionarios municipales, á cuyo fin designó, y ya se ha constituido, el Patronato de la misma, acordando proveer las Cátedras referentes á las asignaturas que integrarán las enseñanzas de dicha Escuela, y son las siguientes:

Primer grupo.—Secciones generales de Derecho. Derecho Administrativo español, con exclusión de la legislatura financiera. Derecho orgánico municipal. Aritmética, Contabilidad y Nociones de Estadística. Teoría de la Hacienda pública.

Segundo grupo.—Haciendas locales (teoría y legislación española). Funciones especiales del Secretario derivadas de otras leyes que la Orgánica municipal y prácticas de secretaría. Ley de justicia municipal. Legislación financiera española. Procedimientos administrativos. Conocimiento de los servicios municipales de carácter técnico (urbanización, saneamiento de poblaciones, ornamento público, iluminación, edificios municipales, etc., etc.) Idem de los regímenes de Administración local en el Extranjero.

La remuneración de los Profesores será á razón de 25 pesetas por hora y la duración de los cargos será de tres años, pasados los cuales se procederá de nuevo á su provisión, que podrá recaer en el mismo Profesor ó en otras personas.

Un mismo Profesor podrá desempeñar hasta tres asignaturas si su competencia y las horas de clase lo permiten.

Los Profesores serán nombrados en méritos de unos ejercicios que llevarán á cabo los aspirantes ante el Patronato, el cual podrá, si lo cree conveniente, ampliarse como á Tribunal con otras personas que designe.

Dichos ejercicios consistirán, al menos, en la presentación de un programa razonado de la asignatura y la explicación de una lección del mismo, sacada á la suerte.

Felicitemos á la Diputación provincial por haber emprendido una reforma de trascendencia positiva para la formación de los funcionarios públicos de Administración local, nacional y provincial.

Joaquín Montaner

Sonetos — y Canciones

■ ■ ■

Un tomo de 64 págs.—Dos Ptas.
J. Horta, Impresor.—Barcelona 1911

MOSAICOS * E * F * ESCOFET & C

Ronda San Pedro 8
Barcelona

Marmoles
Piedras
Maderas

Construcción
Decoración

La Prensa Catalana

La incomunicación ferroviaria de España

Hemos tenido ocasión de hablar con un notable ingeniero sobre el capital problema que motiva este artículo, enterándonos con satisfacción de que no está quizás lejana su solución, gracias al invento de un ingeniero español, D. Bernardo Puig.

Sabido es, que, por razones estratégicas ó por lo que fuere, nuestra red de ferrocarriles no enlaza con la red continental europea. Nuestra ley de ferrocarriles de 1844 impuso una anchura especial y exclusiva para la vía férrea española, que nos ha aislado del resto del mundo.

Portugal, que forma parte de nuestro sistema ferroviario, corre también igual suerte, encontrándose sin tráfico directo con Europa, obligado al trasbordo en la frontera francoespañola.

Esa interrupción constante es causa de que el comercio de tránsito no haya adquirido en la península el desarrollo que era de esperar, dada nuestra excepcional posición geográfica, y produce un encarecimiento en el transporte, por los efectos del trasbordo, que implica, además de los gastos, muchas veces alteración ó merma de las mercancías, lo cual obliga á especial acondicionamiento ó al uso de embalajes, que en otro caso no fueran indispensables, sobre cargando el precio de traslado del artículo.

Mediando el trasbordo, no hay que pensar en esos trenes rápidos de frutas frescas, flores cortadas y hortalizas primizas que desde las huertas van al centro mismo de los mercados de las grandes ciudades, puesto que el obligado manoseo las perjudica, y el cambio de vehículo retarda la celeridad que exige su transporte; ¡qué gran riqueza, tan propia de nuestro país, no podemos aprovechar cumplidamente por la incomunicación ferroviaria!

Tampoco podemos organizar los trenes de vagones cubas, que tanto facilitan el tráfico de líquidos susceptibles de ser transportados en grandes masas, ni mucho menos el de vagones frigoríficos que no pueden poner su interior en contacto con la atmósfera.

El tránsito de vagones precintados sólo cabe hacerlo entre España y Por-

tugal, salvando el reconocimiento en la Aduana, con su pérdida de tiempo consiguiente, ya que al llegar á la frontera española hay que cambiar forzosamente de vagones.

Esta solución de continuidad, causada por la diferencia de rieles, es también perjudicial en grado sumo para el tráfico de viajeros. Los grandes expresos continentales quedan desnaturalizados en España por el cambio de tren, ya que hoy no se obliga siquiera á los viajeros á dejar el coche dormitorio ó el coche salón para el reconocimiento de equipajes.

Todo esto aquilata el daño imponderable que nos ha causado la falta de enlace con las vías europeas, poniendo trabas á la circulación, y oponiendo enorme resistencia á la expansión del tráfico mundial por nuestras líneas. La igualdad de vía entre España y los demás países, significa que nuestros trenes podrían circular por todas las líneas del continente europeo, con excepción de Rusia. Hoy organizamos trenes de aquí á Cerbére, y entonces los pudiéramos combinar hasta la frontera de Polonia.

Cada vez este problema de nuestro aislamiento ferroviario será más grave y trascendental; impidiendo el natural desenvolvimiento económico que pudiéramos lograr por nuestra situación de puente obligado para el Africa y para América, hoy que se terminan las obras del canal de Panamá, y que se inicia la civilización de Marruecos. Cuando una gran corriente encuentra un obstáculo se desvía, y esto nos ocurre á nosotros con el tránsito mundial.

En Argelia es ya importante la red de ferrocarriles, y, según tengo entendido, está amoldada á la línea europea. En Marruecos comienzan á construirse los caminos de hierro, siendo España la única nación europea que está en condiciones de poder ligar sus líneas con las de Marruecos, dada la escasa distancia que separa nuestras costas, por medio de esas plataformas flotantes (*ferry-boats*) que funcionan en los grandes lagos de los Estados Unidos, y en el

mismo mar del Norte de Europa, transportando trenes enteros desde Dinamarca á Noruega.

Si los trenes de Marruecos son de la anchura normal europea, nuevamente encontraremos la ruptura de tráfico en Africa, y si fuesen de la anchura española nuestra red entraría á formar parte de la red africana, siguiendo en su incomunicación con el resto de Europa.

Se comprende que tan arduo problema, íntimamente relacionado con la modernización de nuestro tráfico, haya preocupado y preocupe á los técnicos y á los economistas. La vía normal suficiente para las exigencias de tráfico moderno, resultaría más adecuada y económica para las necesidades de nuestro país que la anchura que, inadecuadamente, se le impuso.

Por de pronto ha quedado por completo desvirtuado el argumento estratégico, ya que la invasión por la frontera resulta menos fácil que la invasión por mar que tenemos abierto á todas las codicias. Por otro lado, es sabido que se interrumpe con menos esfuerzo la circulación por una vía férrea que por una carretera.

Podemos asegurar los españoles, que nos daríamos por muy satisfechos—y á la par convencidos de que no peligraba por ello nuestra independencia, si de la noche á la mañana nos encontráramos con nuestras líneas férreas ajustadas á la vía normal europea. Sería ésta la revolución más fecunda que se hubiese realizado en España.

Hubo un ministro, Reinoso, que, en 1854 proponía ya la anchura aceptada como normal en el resto de Europa, pero su gran clarividencia no fué atendida.

Para remediar el mal que sufrimos no quedan más que tres caminos: el de transformar por completo nuestras vías, ajustándolas á las del continente europeo; el de adaptarlas á las mismas por medio de un tercer carril, y el de salvar el inconveniente adaptando los vagones para una circulación mixta.

Aun cuando para las líneas internacionales en construcción adoptemos el ancho de 1'435 m. en lugar de 1'674 m., el problema subsistirá para los trenes expresos, so pena de modificar todas las vías principales, pues al llegar á Zaragoza, á Bilbao, ó á San Sebastián, vendrá el trasbordo obligado. No habremos hecho más que internar algo más el obstáculo.

El cambio completo de vía, según me hacía notar mi interlocutor, presupone millones de gasto sin que el resultado guarde proporción con el sacrificio. Hay que pensar que la transmisibilidad directa alcanzaría tan sólo á determinadas

—EMPRESA DE POMPAS FÚNEBRES—

LA EGIPCIA

SOCIEDAD ANÓNIMA

La más importante de España—20 sucursales con teléfono—Central: Pelayo, 44, teléf. 1.113 ♦ ECONOMIA VERDAD EN LOS PRECIOS

Importante: La Egipcia es la única funeraria que posee Cámara de Desinfección, no sirviendo artefacto alguno sin que sea previamente desinfectado.—NOTA: Esmerado y rápido servicio tanto en la Capital como fuera de ella.