

## TASACION DE LOS TRABAJOS EJECUTADOS

EN EL FERRO-CARRIL DE SEVILLA Á CÁDIZ.

Uno de nuestros colegas ha publicado en estos dias varias comunicaciones relativas al abono de 16 millones de reales que se decia hecho por el último gobierno á D. Rafael Sanchez Mendoza concesionario del ferro-carril de Sevilla á Cádiz, por el valor de las obras en este camino ejecutadas. Con este motivo ofrece nuestro colega ocuparse de la cuestion general de ferro-carriles, que á causa de las muchas ilegalidades que se han cometido se trasformó, como saben nuestros lectores, en cuestion política, siendo una de las mas importantes, entre las muchas que han contribuido á perder justamente en la opinion pública al ministerio Sartorius.

De gran interés creemos para el pais este estudio, que dará á conocer cosas peregrinas, porque estamos persuadidos de que mientras no se aclare y ordene de un modo racional y definitivo todo lo que á tan importantes vias de comunicacion se refiere, no podemos esperar que los capitalistas de buena fe arriesguen en ellas sus capitales, y por lo tanto que ni aun las de mas apremiante necesidad se ejecuten, pues la situacion de nuestra hacienda no permite al Estado acudir por sí mismo á su construccion. Tambien nosotros nos ocuparemos de asunto tan vital, aunque siempre dentro de los limites que el carácter de la *Revista* nos impone.

Pero no es ahora nuestro objeto tratar de la cuestion general de ferro-carriles; solo nos proponemos dedicar algunas líneas á un asunto dependiente de ella y del mayor interés para el acreditado cuerpo de ingenieros de caminos y canales.

En las comunicaciones á que nos hemos referido, se asegura de un modo terminante que los 16 millones que ha cobrado el Sr. Sanchez Mendoza, son el importe de certificaciones firmadas por el ingeniero inspector Sr. D. Agustin de Marcoartú, y se da ademas á entender que se ha exagerado en ellas mucho el valor de las obras ejecutadas, habiendo tenido por lo tanto el concesionario una ganancia ilícita en perjuicio de los intereses públicos.

Carecemos de datos sobre el particular; no sabemos si hay ó no tasacion firmada por el ingeniero inspector, ni hemos visto las obras del camino, y cualquiera que sea la importancia que deba tener para formar un juicio el honroso titulo que adorna al Sr. Marcoartú, no nos proponemos defenderle, como no nos proponemos atacarle. Lanzada al público una acusacion de esta clase, no bastarian seguramente para deshacerla las protestas y los precedentes, siendo necesarias pruebas claras y terminantes, que solo una tasacion hecha por distintos individuos puede proporcionar. Si hemos tomado la pluma sobre tan desagradable asunto, es porque con la honra del Sr. Marcoartú en sus actos como ingeniero, va envuelta la del cuerpo á que pertenece, y debemos proponer lo que creamos conveniente para que la acusacion lanzada sobre aquel, motivada ó injusta, no perjudique á los que tantos titulos tienen al aprecio del pais por sus continuados é importantes servicios.

Fomo II.

El cuerpo de ingenieros debe pedir mas alto que nadie que se lleve la luz hasta los últimos limites de este negocio; que se sepa terminantemente si un individuo de su seno es inocente ó culpado, para acogerle con el entusiasmo y el cariño de hermano en el primer caso, para repudiarle ignominiosamente en el segundo; pero en uno y otro, para conservar íntegra la honra que merece, y sin la cual no puede ni debe esperar el aprecio de sus conciudadanos.

Por eso la *Revista de Obras Públicas*, apoyando la reclamacion que indudablemente se habrá apresurado á hacer el Sr. Marcoartú apenas haya sabido los cargos que se le hacen y la constitucion del nuevo gobierno, pide enérgicamente al señor ministro de Fomento que examine con el mayor cuidado todo lo relativo á este negocio; y sobre todo, que nombre una comision de personas sobre cuya probidad no pueda existir la mas ligera duda, para que tase de nuevo y con la detencion necesaria las obras que ha ejecutado el Sr. Sanchez Mendoza.

Creemos haber interpretado en las anteriores líneas el deseo unánime de los individuos del cuerpo de ingenieros, que debe ser tambien el del señor inspector del ferro-carril de Cádiz. Si como debe esperarse se comprueba que la acusacion es injusta, á nadie complacerá tal resultado tanto como á sus compañeros; si por desgracia lo contrario sucediere, nadie tampoco reclamará con mas energía que ellos que se aplique al culpable la pena á que se haya hecho acreedor.

Este es el interés verdadero del cuerpo, que debe, si quiere conservar el lustre que su conducta y trabajo le han adquirido, velar siempre para pedir al gobierno la residencia de todos aquellos individuos que con sus actos hayan despertado dudas en la opinion pública acerca de su probidad.

## CAMINOS DE HIERRO DE LA BÉLGICA.

Los caminos de hierro de la Bélgica, construidos y explotados por cuenta del Estado y cuya total longitud era, en 31 de diciembre de 1852, de 625 kilómetros, han sido siempre considerados como una cuestion de grande importancia por la relacion que tienen con el sistema completo de vias de esta clase que actualmente existe en todo el continente europeo. Presentan ademas un asunto de grande interés para el estadista y el historiador por la data y circunstancias de su construccion. Varnos, pues, á ocuparnos de ellos haciendo ver su importancia política y comercial, su estension, su coste y los resultados que arroja su explotacion.

El pequeño estado de la Bélgica acababa justamente de proclamar su independencia y hacerla reconocer á los grandes poderes de la Europa, cuando los hombres de estado á quienes su gobierno fue confiado, notando el aislamiento en que se encontraba y las algo desdeñosas miradas que sobre ella arrojaban las potencias del Norte y del Este, de quienes se habian hecho reconocer no de muy buena gana, resolvieron conquistar á costa del mayor esfuerzo la influencia que se les negaba

Madrid 15 de agosto de 1854.