

REVISTA DE OBRAS PUBLICAS

PUBLICACIÓN TÉCNICA DEL CUERPO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

DIRECTOR

D. MANUEL MALUQUER Y SALVADOR

COLABORADORES

LOS INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

SE PUBLICA LOS JUEVES

Dirección y Administración: Plaza de Oriente, 6, primero derecha.

LOS INGENIEROS Y LA LEGISLACIÓN PENAL Y PROCESAL

I

Muy grande es en España la labor legislativa; se ha descendido á veces hasta tan nimios detalles, que es abrumadora la colección de leyes, disposiciones y sentencias que pretenden preverlo todo, que en ningún momento deje de haber una norma escrita á la que haya que sujetarse. Y otras, por el contrario, breves renglones de un Código antiguo son los que regulan los más heterogéneos actos.

Aquella plétora de leyes, tantas de ellas sabias, á las que no siguió, á pesar de su perfección, la bondad que se esperaba en el resultado, ha hecho que por muchos se mire, cuando menos con escepticismo, todo lo que sea aumentar esa obra legislativa, ya tan grande, y piensen que es en la aplicación y no en la esencia de la ley donde se hallan las diferencias.

Pero en aquello de que voy á ocuparme, en lo referente á nuestras responsabilidades como Ingenieros ó directores de una obra ó uno de los servicios de nuestra profesión, cuando en ellos ocurre un accidente, las faltas de nuestra legislación son tan visibles, que la necesidad de algo que sustituya á lo actual es evidente.

El Juez, que en la mayoría de los casos sólo necesita rectitud y conocimiento de la ley, no tiene, cuando de estos accidentes se trata, fundamento legal en que apoyarse; por eso son tan diferentes los procedimientos, y nuestra defensa pende solamente del buen criterio, la rectitud y la equidad, que son elementos imprescindibles para la buena aplicación de la ley, pero no los únicos, que garantizan la buena fe pero no el acierto, que forman al Juez, pero no á la justicia.

No he querido escribir acerca de esto cuando algún ruidoso suceso de esta clase, ha conmovido á la opinión; no está entonces la razón serena y difícil es que se tenga el acierto que sigue al maduro examen y á la tranquila reflexión; de intento dejé pasar aquellos momentos á pesar de su aparente oportunidad, y es ahora cuando me dirijo á los que están constantemente expuestos á un proceso criminal y á los que puedan poner remedio á los actuales males, confiando en que para ellos cualquier momento sea bueno, y confiando sobre todo en que lo que ahora pudiera hacerse tendría la garantía de que sólo había sido movido por el deseo de jus-

ticia, y no por otra idea, que aunque noble, pudiera parecer bastarda si á alguno solo aprovechase.

Únase á esto el que actualmente se trata de la reforma de algunos Códigos, y he ahí el por qué trato ahora de este asunto, aunque sin pretender hallar una solución, que deberá quedar para otros más competentes.

II

Nuestra responsabilidad en los accidentes debe ser sólo consecuencia de que podamos ó no evitarlos.

Hay veces que ello es completamente imposible, y no hay que extrañarse de afirmación tan absoluta. Constantemente hablamos de profesiones ó actos peligrosos; si en nuestra mano estuviera el que no hubiese peligros, sólo habría descuidos ó imprudencias.

Nadie puede evitarle al que entra en la galería de avance de un túnel después de una descarga de barrenos el inminente riesgo de que un canto quebrantado cuya existencia se ignora caiga y le aplaste.

Y tantos casos podrían citarse en que la imposibilidad de prever es absoluta.

Pero dejemos á un lado esto que es anormal y cuya solución por lo que á la parte legal se refiere es más fácil, y vengamos á lo corriente.

Y lo corriente es, aparte de los casos de inexcusable imprudencia del operario, que la desgracia se produce porque los usuales procedimientos de construcción dejan abierto el camino para que el accidente sea posible en algunos casos, aunque éstos sean contados. La rareza de ciertos accidentes, lo remoto del riesgo, es la causa de que, aun sabiendo que el peligro existe, se sigan procedimientos que á veces producen la desgracia. Y esos procedimientos que para el Ingeniero son buenos, pueden no serlo para el Juez.

Y en esa oposición entre lo que técnicamente debe hacerse y lo que se debería hacer para que no hubiera desgracias, está la clave de esos procesos claros para el Letrado y absurdos para el Ingeniero.

El Ingeniero que dirige una obra debe pesar y aquilatar muy heterogéneos elementos. Debe ser sólida y ejecutarse en breve plazo y no ser costosa, y no deben correrse graves riesgos, debiéndose además tener en cuenta otras varias condiciones, todas opuestas y ninguna absoluta.

Rara vez se pretende hacer una obra sólida, cueste lo que cueste y tárdesse lo que se tarde, como tampoco se da el

caso de que haya de hacerse en el más reducido plazo posible aunque ello cueste un dineral y la construcción se caiga al día siguiente.

Es la debida ponderación entre unas y otras condiciones la que da el acierto, y entre ellas está la seguridad de las personas que ejecutan la obra, á lo que se dará más ó menos importancia, sobre lo que se deberán tomar mejores ó peores precauciones, pero tampoco esa condición se considera desde el punto de vista de la ingeniería como absoluta. Se la considera como una cuestión importante, pero no la única.

Los Ingenieros aceptamos para nuestros obreros y para nosotros el riesgo al accidente, ante la solidez, la rapidez, la economía del trabajo, y esto que, dentro de restringidos límites, es aceptable en la obra, sería monstruoso en estrados y el defensor de un Ingeniero no osaría decir que se puso en peligro la vida de un hombre porque de ello resultaba economía, ante el temor al duro fallo del Jurado.

Y sin embargo; en la generalidad de los casos, el riesgo puede evitarse y no se evita; se le procura alejar, pero no se hace absolutamente todo lo preciso para que no exista.

Al explotar una cantera no se quema para cada barreno un kilómetro de mecha para que los obreros se alejen centenares de metros. Las cuerdas de un andamio no se prueban como las piezas de un puente. Las vías provisionales no se asientan como las definitivas. El Ingeniero no emplea la mayor parte de su tiempo y de su inteligencia en lo más peligroso, sino en lo más difícil. Y todo ello puede ser causa de desgracias, como puede serlo el respirar aire impuro, el someter los pulmones á fuertes presiones, ó el sentir el vértigo de la altura.

Lo interesante es saber hasta dónde debe llegar y es posible que alcance nuestra previsión.

Ese es el problema que cada uno interpreta á su manera y acerca del que la ley calla. Dejemos á un lado el descuido del operario y la negligencia del Ingeniero, y veamos el caso en que éste cumple con las prescripciones naturales y corrientes, pero sin subordinarlo todo á la seguridad de las personas, ni aun á la suya muchas veces. Hay que resolver si tiene en ese caso responsabilidad; si es culpable aunque demuestre que se preocupó de evitar un accidente y que tomó las racionales precauciones para que no ocurriera, si se le prueba que pudo haber tomado alguna otra, aunque ella esté fuera de lo que los diligentes suelen hacer, de lo que una gran mayoría hace, de lo que á él se le enseñó.

Si la resolución fuera afirmativa, ya sabríamos todos nuestro camino. Economía, plazo, exactitud, perfección, todo es accesorio ante la vida de un hombre. Dejemos sólo á los héroes el que se arriesguen por los demás; por lo que á nosotros toca, y por lo que se refiere á lo que á otros hemos de mandar, veamos ante todo el evitarles riesgos. Eso es cómodo y sencillo. El que nadie corriese un peligro se conseguiría pronto; es idea con la que los más se compenetrarían fácilmente. Pero todo el que haya hecho obras, sabe á qué costa se conseguiría eso.

Y si no es así; si creemos y aceptamos que hay ocupaciones peligrosas, que á nuestras profesiones va unido el riesgo, que este es uno de los varios elementos con que hay que contar, de los más importantes si se quiere, pero no el único; si creemos que se deben explotar las minas de carbón á pesar del grisú, y aceptamos que deben los trenes correr á grandes velocidades á pesar de saber que si marchasen á 5 kilómetros por hora no ocurrirían choques ni des-

carrilamientos; si creemos, en una palabra, que no es lo más esencial suprimir el riesgo á la desgracia, y que ésta existe, debe establecerse de antemano que esa desgracia no prejuzga nada en cuanto á nuestra responsabilidad y que puede ésta existir ó no independientemente de aquélla.

He sido varias veces perito del Juzgado para dictaminar acerca de las responsabilidades que pudiera haber exigibles con motivo de accidentes, y casi siempre me ha asaltado la misma perplejidad. Por un lado, indagando la causa del hecho, he comprendido que éste se pudo haber evitado. Por otro lado, he visto con evidencia que la previsión de aquella causa salía fuera de lo corriente y natural; he visto una obra dirigida como se dirigen casi todas que escapan por casualidad al accidente, pero hay una vez desgraciada en que éste ocurre.

No se puede decir que no hay responsabilidad cuando se ve la causa del daño, y aunque sea *à posteriori* se ve que se pudo evitar. Y tampoco se puede decir que hay responsabilidad cuando se han tomado las precauciones que se toman en obras análogas, lo que la corriente experiencia indica, lo que los Ingenieros consideramos que se debe hacer.

Y la duda es mayor cuando el problema se plantea por la oposición entre el riesgo y el costo; es decir, cuando se agravó el riesgo para obtener baratura. Cosa que para unos puede parecer monstruosa, y para otros no sólo natural y corriente, sino científica.

Siempre vemos la misma oposición. Y para evitarla, ó las obras se dirigen anteponiéndolo todo al Código penal, ó nuestras leyes penales y procesales se modifican definiendo de un modo preciso y claro lo que son la negligencia y la imprudencia.

III

Antes de llegar á la cuestión del derecho penal, vamos á detenernos en lo relativo al procedimiento, cuestión íntimamente ligada con aquélla, como que la ley debe ser diferente según sea quien la aplique.

Una solución, que aunque parece en la apariencia que afecta sólo á la forma llega muy al fondo del problema, sería el sustraer el conocimiento de estos asuntos á la jurisdicción ordinaria, creando un fuero especial con el que fueran Jueces aquellos que por encima de la técnica de la ley fueran maestros en la técnica de nuestras profesiones.

De ese modo desaparecería la oposición que actualmente existe entre los Códigos y los tratados de construcción.

Y ciertamente que si miramos á muchas de nuestras leyes especiales, tienen razón los que tal fuero defienden. Tantísimas limitaciones tiene la jurisdicción ordinaria que poco mayor sería el perjuicio de que tuviese alguna otra. Y más cuando muchas de esas limitaciones que actualmente existen no son causadas por nada esencial, sino puramente accidental ó de forma.

Si un individuo mata á un centinela, aunque sea movido por cosa tan distante de lo militar como los celos ó una venganza, el fuero de Guerra juzga al homicida. Y un Tribunal de marinos juzga el robo que en un buque se comete.

Y si no es la clase del delito, sino algo de tan poca importancia como la persona ó el lugar lo que justifica el fuero, razón habría para que existiese otra jurisdicción especial basada en la esencia misma del hecho.

Si seguimos comparando, aún hay en favor de la misma idea razones de más peso. Un naufragio ó la rendición de

una plaza son hechos que no juzga un Tribunal ordinario, que es claro sea incompetente para discernir acerca de ello, y eso que lo primero puede ocultar un vulgar delito de estafa en que lo técnico sólo está en la apariencia y lo esencialmente jurídico en el fondo. Á pesar de todo, se admite como axiomática la necesidad del fuero especial.

Y salta á la vista la inconsecuencia de que igual principio no se admita para la rotura de un puente ó el hundimiento de un túnel. El tren que descarrila y el buque que embarranca son parecidos hechos que suponen análogas causas y consecuencias, y, sin embargo, el procedimiento para juzgar es bien diferente.

Á pesar de todo ello, no creo deban defenderse las distintas jurisdicciones. De la comparación así resulta, pero no debe tomarse como modelo sino lo bueno, y dista mucho de serlo nuestra legislación en esa materia. Y, además, para que ello fuera aceptable, no bastaría con la sustitución de unos juzgadores por otros, pues no puede admitirse en buenos principios que el Juez sólo atienda á su buen criterio, su rectitud y su equidad, y se echaría de menos, por lo tanto, la necesidad de un Código especial.

Acaso fuera más hacedero y científico el que, así como existen Asesores jurídicos que ilustran á los Tribunales especiales que de leyes no saben, hubiera Ingenieros asesores que ilustrasen á los Jueces que de nuestras profesiones tampoco entienden. Pero no el Asesor actual que acepta el cargo generalmente por compromiso y que se limita á informar acerca de lo que se le pregunta, siendo así que en esas preguntas suele ir ya viciado el procedimiento, pues ó el perito dice si hay ó no responsabilidad, en cuyo caso se convierte en Juez, ó sólo informa acerca de detalles sin importancia que no resuelven la duda esencial, sino el Asesor que desempeña un cargo propio poseído de sus derechos y deberes, que es parte constante en el proceso, que interviene en él por mandato de la ley y no por voluntario requerimiento, que recibe declaraciones, especie de Fiscal que en vez de ser encarnación de la ley lo sea de la ciencia, que sirva como aquél para acusar ó defender, que auxilie al Juez en la instrucción del proceso y al Fiscal en las vistas, y que firme las sentencias y aun algunos autos si con ellos está conforme, y suspenda, si no lo está, su ejecución hasta que un alto Tribunal resolviese en definitiva. Funcionario que haría fuese completa la competencia del Tribunal ordinario; que dejaría á éste que inquiriese si existió dolo ó voluntad de causar el mal, y que por su parte definiera en cada caso la imprudencia.

Con la existencia del Asesor, acaso el procedimiento ordinario tuviera todas las garantías apetecibles, y sólo habría que oponer fundados reparos á la intervención del Jurado. Se trata de cuestión delicada para la que especiales conocimientos se necesitan por estarse á veces en los lindes del dolo y la culpa; á veces en los de la culpa y la irresponsabilidad. Lo sutil del hecho hace que sean más necesarios los profundos conocimientos de la ciencia penal. Hay que tener garantías de que no se caiga en el error del que puede ser víctima de los prejuicios, del apasionamiento ó de la ignorancia.

Fijémonos en que el Jurado no debe conocer la ley, ni aun el alcance ni consecuencias de su veredicto, y que sólo obra con arreglo á su conciencia.

Consultando con ella y sin necesidad de otra ayuda, podemos todos discernir el bien del mal cuando de un delito corriente se trata, pero es imposible que el Juez de hecho

se ponga en el caso del Ingeniero que dirige una obra, y con acierto pueda decidir hasta dónde hubiera él dado una orden ó tomado una precaución.

Lo corriente será que condene en cuanto vea la causa del daño y que se pudo evitar; siempre que no se evitó verá un delito por omisión, sin que por ignorancia pueda saber si esa omisión supone un descuido ó no, y si á pesar de que ella exista hay ó no una falta absoluta de responsabilidad.

IV

Si estudiamos nuestra actual legislación penal, sólo encontramos deficiencias y errores.

Sólo tres artículos hay en el Código que tengan relación con esta clase de responsabilidades.

El 8.º, en el que, al fijar las exenciones de la responsabilidad criminal, se dice que no delinque «el que con ocasión de ejecutar un acto lícito con la debida diligencia causa un mal por mero accidente sin culpa ni intención de causarlo»; artículo claro en la apariencia, pero oscuro en la realidad, puesto que deja en pie la esencia de la dificultad: lo que son la culpa y la diligencia debida.

El 581, dedicado á la imprudencia temeraria, que dice: «El que por imprudencia temeraria ejecutase un hecho que si mediare malicia constituiría un delito... será castigado...»

Y por último, el 605, que dice: «Se castigará... á los que por simple imprudencia, ó por negligencia sin cometer infracción de los Reglamentos, causaren un mal, que si mediare malicia constituiría delito ó falta.»

En tan escasos textos se halla todo lo que hay legislado sobre esta materia. Todo es en ellos vago; y más, puesto que se deja al Tribunal en libertad de aplicar las penas sin sujeción á reglas; así lo prescriben el tercer párrafo del artículo 581 y el 620.

Todo pende, con tan breve doctrina, de la apreciación acerca de lo que son la negligencia y la imprudencia. Y esto no sólo no lo define el Código, sino que, aun entre las más insignes penalidades, hay enormes divergencias, llegando algunos á decir que la negligencia es la voluntaria falta de previsión, es decir, no el dejar de prever lo que se debiera, sino el no querer prever.

Y esto que tan difícil es de dilucidar, acerca de lo que el Código nada dice, y la ciencia penal dice tan poco, queda para ser resuelto, según nuestras leyes, por Tribunales claramente incompetentes.

La jurisprudencia deja tantas dudas como los citados textos. Idénticos hechos han dado lugar á que se retirase la acusación ó se condenase.

No hay duda que la ley es demasiado concisa. En todos los delitos se consideran multitud de circunstancias modificativas que lo atenúan ó lo agravan. En aquellos de que tratamos no hay nada de eso; se pasa sin gradación de la exención al máximo de pena.

Necesario es que á la imprudencia temeraria no se dedique un solo artículo en todo el Código penal. Sin duda pareció difícil á los profanos en la ingeniería definir el abandono y la imprudencia, establecer circunstancias modificativas del delito, no limitándolas á que haya ó no infracción de unos Reglamentos que no existen, señalar las eximentes de la responsabilidad y demás necesario para dejar este título del Código en armonía con todos los demás; pero si ello es difícil, téngase en cuenta que la dificultad podrá discul-

par deficiencias, pero no autoriza á seguir más tiempo en un estado que sólo revela abandono é ignorancia.

Ya hemos visto cuán escasa es la doctrina; hay algo peor que eso; sus errores.

El más importante de ellos es el que la pena se gradúe por la importancia del daño causado; por el resultado, no por la causa. En casi todos los delitos es esto absurdo; no cabe dudar que lo es, el que unos milímetros de distancia de una herida á otra cualifiquen un asesinato ó unas lesiones leves. Pero en lo de que nos ocupamos, cuando falta la intención de causar el mal, cuando sólo hay lo que antes se llamaba culpa, y el Código llama imprudencia, cuando la voluntad falta, no sólo es absurdo, sino que entraña la mayor injusticia. Aunque el Código así no lo establezca, es más merecedor de castigo, aunque no resulte daño, el que instala un polvorín al lado de un horno, que el reo de cuarenta homicidios causados en un descarrilamiento que se produjo por la rotura de una brida.

Ello es muy claro, y la única dificultad que para establecerlo hay sería el que tal cambio, rectificación completa del criterio que rigió la redacción del Código, no podría quedar reducido sólo á esto, y al comenzar á modificar un Código antiguo que se halla tan lejos de lo que es hoy la ciencia penal habría que cambiarlo todo.

Pero si ahora se trata de redactar uno nuevo, la dificultad desaparece.

Al reformarlo sería ocasión de modificar lo referente á la pena en el sentido de que no ocurra como hoy que no tiene finalidad, pues no es corrección, ni defensa social, ni tiene ejemplaridad, ni obedece á ninguno de los principios que son base de las diferentes teorías penales.

Sería ocasión también de puntualizar cuáles son los indicios para presumir la existencia de la falta ó el delito para que no se prejuzgue desde luego su existencia sólo por el hecho del accidente, estableciéndose así para el Ingeniero una infalibilidad sin igual en ninguna otra profesión que no se ejerce una acción criminal contra el médico, el farmacéutico, el negociante ó el marino, por el solo hecho de la muerte del enfermo, el mal efecto de una medicina, el desastre de un negocio ó la pérdida de un buque.

Sería ocasión de dilucidar cuándo deben dividirse las responsabilidades entre el que proyecta y el que ejecuta, y tantas otras cuestiones cuya importancia es capital y que en nuestras leyes no se encuentran ni siquiera apuntadas.

Todo ello es necesario para que la ley sea nuestro amparo y no la miren con temor quienes de ella deben esperar sólo la justicia.

EDUARDO DE CASTRO,
Ingeniero de Caminos.

LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL

VI

Puertos de la provincia de Coruña.

Los de interés general de dicha provincia son, por el orden de su preferencia:

Coruña, Ferrol, Bares, Barquero, Cariño, Muros, Puebla del Caramiñal ó del Deán, Corcubión, Puente Cesures (Padrón) y Santa Eugenia de Ribeira.

Puerto de la Coruña.—Fué comprendido entre los de interés general de segundo orden en el art. 16 de la ley de Puertos de 7 de Mayo de 1880.

En el extremo Noroeste de nuestra Península, y en el centro de un gran chafán que forma la costa, se halla el golfo comprendido entre la Torre de Hércules y el Cabo Prioriño, en el cual desembocan tres ensenadas, y en cada una de ellas se encuentran, respectivamente, los puertos de la *Coruña*, El Ferrol, Ares y Sadas.

En la desembocadura del río Mero, y en su orilla izquierda, se destaca una península en dirección al Norte, en cuyo istmo y parte meridional se ha edificado la ciudad de la *Coruña*. En el lado occidental de dicha Península existe la ensenada llamada del Orzán, abierta al NO.; en el lado Oriental, resguardado de los vientos y mares de fuera, se halla situado el puerto de la *Coruña*, en forma de herradura, cuya entrada de más de un kilómetro de ancho, está dirigida de N. NE. al S. SO., hallándose limitada por el castillo de San Antón, situado sobre un islote, y el de San Diego, en la costa.

La superficie total del puerto es de unas 150 hectáreas, con calados que llegan hasta 11,50 metros por debajo de la mayor baja mar equinoccial, siendo el mismo por sus naturales condiciones, uno de los mejores de nuestra Península.

Los muelles que constituyen el puerto son, empezando por el mar exterior: el del *Este*, en forma de espigón, terminado en un morro circular; casi normal á éste, el de costa llamado de la *Palloza*; continuando después y formando ángulos obtusos entre sí, y con el anterior, el muelle de *Santa Lucía*, el de *Linares Rivas* y después el de la *Batería*; al final de éste, y próximo al paseo de Méndez Núñez, se destaca, normalmente, el muelle de hierro, y próximo al mismo se construye en la actualidad la dársena de la *Marina* (para el servicio interior del puerto), entre la punta del *Parrote* y el extremo Este del *Malecón*, construido en 1865.

La alineación interior del muelle del *Este* tiene 415 metros y el ancho de su parte saliente es de 50 metros, con un calado de unos 8 metros. El de la *Palloza* mide 374,50 metros de longitud, con un calado de 7 á 8 metros y su zona de servicio tiene 95 metros de ancho. El muelle de *Santa Lucía* alcanza 223,30 metros de largo y un calado de 7 á 8 metros, habiéndole dotado de una zona de 70 metros de ancho. El de *Linares Rivas* (antes de Garás) tiene 278,50 metros de longitud, un calado mínimo de 5 metros y una anchura de 85 á 90 metros. El muelle de la *Batería* tiene 277 metros de longitud y una zona de servicio de 30 metros de ancho, no pudiendo atracar los buques más que en sus últimos 65 metros, donde se ha emplazado una rampa de 42 metros de largo.

Por Real decreto de 29 de Junio de 1877 se creó la Junta de Obras del puerto de la *Coruña*, cuya dirección se encomendó, primeramente, al Ingeniero D. Alfredo Álvarez Cascos, el cual hizo especiales estudios respecto al régimen de las mareas, practicó numerosos sondeos, construyó una rampa, un almacén de 500 metros superficiales, instaló la primera grúa de vapor en el muelle de hierro y proyectó varios edificios para oficinas y lazareto. Sucedió á dicho Ingeniero, pero sólo por breve espacio de tiempo, D. Joaquín López Vázquez, hasta que en 1.º de Junio de 1882 fué nombrado Director de la obra del puerto el que actualmente se halla al frente de ellas, el Ingeniero Jefe D. Eduardo Vila y Algorri; y á su notable, extensa y detallada Memoria histórica y descriptiva de las obras, de fecha 2 de Julio de 1909, debe-