

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 gradúa 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 encendió, 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-

mos el conocimiento de los anteriores datos sobre el importante puerto de la Coruña.

Dicho Ingeniero Director formuló en 17 de Noviembre de 1884 el anteproyecto general de las obras, el que después de las ligeras modificaciones consultadas por la entonces Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, fué aprobado por Real orden de 10 de Agosto de 1887. Consiste dicho proyecto en la ejecución de *tres dársenas*, dos de ellas destinadas á buques de grandes dimensiones; la más exterior para la *importación*, y la segunda para el movimiento local y de *cabotaje*. La tercera dársena, emplazada en la *Marina*, entre la punta del *Parrote* y el extremo *Este* del Malecón construido en 1865, destinada á los servicios de pesca é interior del puerto.

El proyecto de los muelles antes citados y para la ejecución del dragado general, importó en su totalidad la cantidad de 8.186.410 *pesetas* y fué aprobado por Real orden de 29 de Abril de 1892.

Dichas obras fueron subastadas y adjudicadas en 8.100.000 *pesetas* á D. Juan Pruneda, por Real orden de 21 de Diciembre de 1893. En un principio acumuló el contratista numerosos medios de trabajo, y se pudieron llevar las obras con gran actividad hasta el verano del año 1898, y aun hasta el 1900; desde esta fecha han tenido que llevarse con más lentitud por haberse modificado el proyecto, por haberse encontrado en el fondo de la dársena mayor cantidad de roca de la supuesta, y por otras causas, como las de las expropiaciones y la demolición del muelle de hierro de la Palleza; por todo lo cual ha sido necesario conceder varias prórrogas para la terminación de las obras, las que deben finalizar en breve plazo.

En 14 de Marzo de 1907 se adjudicaron las obras de la dársena de la Marina antes citada y del varadero del Parrote en la cantidad de 1.649.652,70 *pesetas*. Dichas obras tienen un plazo de ejecución de seis años y medio, y se llevaron con bastante actividad en el último de 1909.

Tráfico del puerto.—Las operaciones de carga y descarga en los muelles de *Linares Rivas*, *Santa Lucía* y parte del de la *Palloza*, se verifican con regularidad y economía. Atracan barcos que conducen hasta 4.000 toneladas, y con las 11 grúas establecidas se manejan unas 1.500 toneladas diarias. El movimiento actual del puerto es próximamente de 200.000 *toneladas anuales*. La *importación* es muy variada, en su mayor parte de *cabotaje*; la *exportación* consiste principalmente en productos del país. La industria pesquera se ha desarrollado de manera notable. Es también muy importante el movimiento de viajeros para ó de América.

El número de buques de vapor y de vela (en su mayoría de los primeros) es anualmente de unos 2.400, con un *tonelaje total* ó aproximado de 1.900.000.

La *emigración* por dicho puerto alcanza hasta 30.000 personas al año, y la *inmigración* á unas 8.000.

Los *ingresos y gastos* de la Junta fueron en el año de 1909: *Ingresos*, 1.209.656 *pesetas*. *Gastos*, 690.861 *pesetas*, contando, por tanto, con un remanente para este año de 1910, de 518.794 *pesetas*.

Los *ingresos totales* de la Junta desde su creación en Junio de 1877 hasta fin del año de 1908 han sido de 11.024.168 *pesetas*, y los *gastos* en el mismo período de 10.616.583 *pesetas*.

De todos los datos y antecedentes expuestos resulta que, tanto por la importancia de sus obras como por el movimiento de la navegación y del tráfico, es el puerto de la Coruña uno de los primeros de España.

Los demás puertos de la provincia.

Ferrol.—Puerto comercial y militar, declarado de interés general de primer orden por la ley general de Puertos.

El puerto comercial se limita por sus obras á las de un muelle de forma de martillo, de escaso calado, puesto que es necesario el auxilio de barcazas, por no poder fondear los buques de algún porte, que tienen que hacerlo en la bahía. También existe otro muelle, llamado de San Fernando. El citado antes se ha reparado y se halla en la actualidad en buenas condiciones para el uso. Y se halla en tramitación el proyecto para la mejora y dragado del puerto, habiendo sido ya informado por el Consejo de Obras públicas.

Además se pretende por el Municipio y la Cámara de Comercio del Ferrol la sustitución del puerto actual por otro próximo de mejores condiciones, así como la constitución de una Junta de obras para su dirección y ejecución.

El *tráfico* de dicho puerto no es grande aun comprendiendo en el mismo el de los puertos de Seijos y Mugardos (no clasificados) de la margen opuesta, consistiendo dicho tráfico anualmente en el de unas 25.000 *toneladas* para la *importación*, y unas 5.000 para la *exportación* por *cabotaje*; en unos 3.000 *bueques* de vela y de vapor, y en unas 14.000 *toneladas* (casi todas por *importación*) para su *comercio exterior*.

Bares.—Declarado puerto de refugio por ley de 3 de Mayo de 1895, se halla situado en la gran bahía ó ría del *Barquero*, de unas siete millas de longitud y dos de anchura, protegida al Oeste por elevada estribación que termina en la *Punta ó estaca de Bares*, en la que existe un faro de recalada de las embarcaciones, por hallarse dicha punta más saliente que la del próximo Cabo Ortegal.

Dicho puerto se halla construido, mas con escasas obras, pues tan sólo cuenta con un antiguo dique de escollera en regulares condiciones, siendo, sin embargo, suficiente para la industria pesquera de la localidad, situado en la costa occidental de la boca y en una ancha ensenada, al abrigo del citado dique.

En el fondo de la antedicha bahía desemboca la ría del *Barquero*, que sirve de límite á las provincias de la Coruña y de Lugo; utilizándose aquélla por su fondo limpio y por sus buenas condiciones de abrigo para refugio de las escuadras.

Barquero.—Puerto también de refugio según la ley de 14 de Junio de 1895, situado en la misma ría que el de Bares, pero de peores condiciones que éste, pues se halla situado dentro de la barra, sin obra alguna y mal protegidas las embarcaciones contra los vientos del Sur.

Además, el pueblo del *Barquero* tiene menor industria que el de *Bares*, y por tanto, procedería atender á éste únicamente para la mejor estancia de los buques de gran porte que lo utilizan, ó establecer un solo puerto de refugio en sustitución de los dos, situándole en la segunda ensenada occidental (de las dos pequeñas) próximas al *Barquero*.

Cariño.—También fué declarado puerto de refugio por

ley de 3 de Mayo de 1895. Se halla en construcción previa la subasta y adjudicación de las obras aprobadas para su mejora.

Sin embargo, dicho puerto tiene peores condiciones que los dos últimos antes citados, distando tan sólo cuatro millas del de Bares, pues si bien el Cabo Ortegal le protege de los temporales del Noroeste, no pueden fondear los buques en la bahía cuando reinan los vientos del Nordeste. Mas el pueblo de Cariño tiene gran tráfico en pesquería y con las industrias anexas á la misma, y por ello consiguió la aprobación del proyecto de la mejora del puerto y la adjudicación de sus obras.

Muros.—Asimismo es puerto de refugio según se declaró por la ley general de Puertos en su art. 16. Mas careciendo de todos los medios auxiliares correspondientes á un puerto de dicha clase, se formó el proyecto de las necesarias para el caso, que fué oportunamente aprobado, y el cual se halla preparado para la subasta.

Hasta que se emprendan dichas nuevas obras, tan sólo cuenta el puerto de Muros con un muelle de embarque y desembarque y un muro de carretera á lo largo de la playa, que es más bien perjudicial cuando se producen vientos del Noroeste, por la agitación, en tal caso, producida en el mar, que ha sido á veces causa de peligros y naufragios de pequeñas embarcaciones.

El tráfico de *cabotaje* en dicho puerto es de unas 7.000 toneladas por *importación* en 190 buques, anualmente, y de unas 6.000 toneladas por *exportación* en 200 embarcaciones próximamente; siendo escaso, casi nulo, el *comercio exterior* de *importación*, y de unas 7.000 toneladas el de *exportación*.

En la ría ó bahía de *Muros* desemboca la ría de *Noya*, la cual exigiría grandes dragados para su navegación, cuyo coste no guardaría la debida relación con su importancia y utilidad.

Puebla del Caramiñal ó del Deán.—Se declaró á dicho puerto de interés general de segundo orden por ley de 15 de Febrero de 1892. Dicho puerto, ya construido, está situado en una ensenada de buenas condiciones, en la ría de *Arosa*, con acceso al mismo por una carretera en la costa. Pueden fondear en el puerto buques de gran porte.

Tiene industria pesquera, empleándose barcazas por falta de calado para el atraque directo de las embarcaciones mayores. Su tráfico de *cabotaje* es de unas 6.500 toneladas al año, por *importación*, y de unas 5.000 toneladas, por *exportación*, con un movimiento total de unos 170 buques; siendo casi nulo el *comercio exterior* de *importación*, y de 1.700 toneladas, próximamente, la *exportación* para el *exterior*.

Corcubión.—Es un puerto natural de refugio, de muy buenas condiciones, el que fué declarado de interés general de segundo orden por ley de 16 de Mayo de 1902.

Aún no ha sido estudiado el proyecto de las obras de mejora de dicho puerto á pesar del aumento de su tráfico, pues es punto de escala y de suministro de carbón para los buques trasatlánticos que van á recogerlo de depósitos flotantes de dicho material allí establecidos.

Tan sólo cuenta con un muelle deficiente, debiendo construirse un espigón y marcarse los bajos de roca existentes, frente al faro. Dicho puerto se halla frente al de *Ceé*, al cual sustituye.

El *tráfico de cabotaje* es de unas 3.000 toneladas de *importación* y otras tantas de *exportación* en unos 350 buques, en total.

El *comercio exterior* es de 3.200 toneladas próximamente para la *importación anual*, y de unas 6.500 toneladas para la *exportación* en 200 buques en total al año y por término medio.

Puente Cesures (Padrón).—Dicho puerto se halla situado en la ría del *Ulla*, tributario de la de *Arosa*. Se ha declarado de interés general por ley de 31 de Diciembre de 1903. Ha sido aprobado el proyecto de sus obras de mejora por Real orden de 4 de Abril de 1907, y previos todos los trámites necesarios se ha dispuesto recientemente la subasta de las mismas.

Á este puerto le precede en la desembocadura de la misma ría del *Ulla* el de *Rianjo*, y una vez mejorada dicha ría, podrá fomentarse la navegación hasta el de *Cesures*, y cuando se hallen construidas las obras de éste, podrá constituirse en dicho puerto interior el centro del tráfico de *Santiago* y de su extensa zona.

Entretanto, y á pesar de la carencia de obras en el puerto de *Cesures*, no es insignificante su *tráfico de cabotaje*, pues alcanza unas 13.000 toneladas al año, por *importación* y unas 12.000 por *exportación*, en 200 buques próximamente. Hasta el presente puede decirse que no cuenta dicho puerto con tráfico para el *comercio exterior*.

Santa Eugenia de Ribeira.—Dicho puerto está situado en la costa Norte de la bahía ó ría de *Arosa*. Fué declarado de interés general por ley de 16 de Marzo de 1906, habiéndose aprobado el proyecto para la realización de sus obras de mejora. Tiene dicho puerto una ensenada, á la que acuden anualmente unos 200 buques en total para el tráfico de *importación* y *exportación* de *cabotaje*, consistente en unas 2.400 toneladas de la primera y unas 600 de la segunda. El *comercio exterior* es escaso en dicho puerto, pues no llega á 1.000 toneladas en su totalidad.

De lo expuesto respecto á los puertos de interés general de la provincia de la *Coruña* se deduce que, aparte del de la capital, que es de importancia, y el del *Ferrol* de carácter militar, merecen citarse por su tráfico el de *Cesures* (Padrón) (en el límite de las dos provincias de *Coruña* y *Pontevedra*), el de *Puebla del Caramiñal* por sus buenas condiciones para la estancia de grandes buques, y el de *Corcubión* por su extensa bahía y el tráfico para el suministro de carbón á los buques trasatlánticos.

B. DONNET.

(Continuará.)

VIAJE DEL SR. MINISTRO DE FOMENTO EN ENERO DE 1910

Á LAS NUEVAS POSESIONES DE ÁFRICA

Melilla.—Estadística.

Los datos censales más antiguos que hemos encontrado respecto de la población de Melilla se refieren á 1729, distribuyéndose del siguiente modo: guarnición, 971; deserra-