

TRIBUNALES

Seis meses de presidio por una estafa de 245.000 pesetas

Se ha visto en la sección primera de nuestra Audiencia Provincial la causa seguida por el delito de estafa contra R. E. O., casado, de profesión agente comercial, de buena conducta, con instrucción, sin antecedentes penales, insolvente y en libertad provisional por esta causa de la que estuvo privado desde el 9 de junio al 14 de agosto del pasado año 1974.

El procesado R. E. O. prestaba sus servicios en calidad de gerente de la Cooperativa de Industriales Charcuteros Carniceros de Vizcaya. Aprovechando de tal circunstancia y especialmente de que en tal concepto disponía de talones bancarios firmados en blanco por el presidente y tesorero de la citada entidad, en fecha 6 de julio de 1973 habiendo ya cesado del cargo de gerente, utilizó uno de estos talones del que indebidamente se había apropiado. Rogó a un conocido que le rellenara dicho talón bajo el pretexto de haber olvidado las gafas, con la finalidad de que no fuera reconocida su letra. Puso la cantidad de 245.300 pesetas y se lo entregó a un acreedor de la Comunidad de Propietarios en que vivía para que lo hiciera efectivo, como así sucedió, parropiándose con ánimo de lucro de la citada cantidad.

El procesado, según el dictamen médico, padece de una psicopatía como forma de ser, sobre la que apreció una depresión reactiva con fuerte alteración de la conducta, estimando como muy disminuida su imputabilidad y en ciertos momentos anulada.

La entidad perjudicada

ha renunciado a la indemnización que pudiera corresponderle, en razón de haber sido resarcida de los perjuicios sufridos, por los familiares del procesado.

El Ministerio Fiscal, en sus conclusiones provisionales, calificó los hechos como constitutivos de un delito de estafa comprendido en el artículo 529.1) del Código Penal y penado en el artículo 528.1) del mismo cuerpo legal. Estimó como responsable del mismo, en concepto de autor, al procesado, con la concurrencia de la circunstancia atenuante del artículo 9.1) en relación con la del artículo 8.1) (trastorno mental no completo). Pidió se le impusiera la pena de seis meses y un día de presidio menor, accesorias correspondientes y pago de costas.

La defensa del procesado, en igual trámite, hizo suyas las conclusiones del Ministerio Fiscal, conformidad que ha sido expresada por el procesado a presencia de la autoridad competente, sin conceptualizar la defensa necesaria la continuación del juicio, quedando éste concluso para sentencia.

La Sala condenó al procesado R. E. O. como autor responsable de un delito de estafa con cuantía de 245.300 pesetas, con la concurrencia de la circunstancia atenuante de trastorno mental incompleto a la pena de seis meses y un día de presidio menor, a las accesorias correspondientes y al pago de las costas procesales.

MARIA PILAR ALDECOA

En los últimos días hemos escrito y comentado abundantemente sobre la norma que hoy comienza a regir en todo el territorio nacional: Obligatoriedad de llevar abrochado el cinturón de seguridad en los ocupantes de los asientos delanteros de los turismos y de los vehículos industriales derivados de turismos, en las carreteras interurbanas.

Surgieron dudas, objeciones, etcétera, que hemos ido aclarando y que hoy, día clave de la disposición, vamos a procurar resumir.

Ante todo, no hay excepciones que justifiquen no llevar abrochado el cinturón de seguridad. Ni embarazadas, ni casos psíquicos especiales, ni nada. Para eso existen los asientos traseros para los acompañantes y los taxis y servicios públicos colectivos, para los conductores «alérgicos» al cinturón. Y como único responsable del incumplimiento, el conductor.

En cuanto a la delimitación de la entrada en zonas interurbanas, Obras Públicas tiene ya establecida la señal que pronto veremos a la salida de todas las poblaciones: una doble imagen con sus correspondientes cinturones, con lo que se recuerda que no es sólo el conductor quien tiene la obligación de colocárselo. Esta señal será colocada en todos los pueblos y ciudades de España.

Entre tanto, resumimos las normas que señalan las carreteras interurbanas en la zona del Gran Bilbao, ya que en las restantes poblaciones de Vizcaya, quedan bastante bien delimitadas

por las propias construcciones y edificaciones de la población.

La obligatoriedad, a efectos prácticos y según recogemos del resumen publicado en la «Hoja del Lunes de Bilbao», comienza aproximadamente:

- Saliendo hacia Santander: en Burceña.
- Saliendo hacia San Sebastián: en Urbi, Santo Domingo o Zamudio (según carretera).
- Saliendo hacia Vitoria: en Urbi.
- Saliendo hacia Vitoria u Orduna: en Urbi, en Urbi y Arrigorriaga.
- Saliendo hacia Algora, por Asúa: en La Campa.
- Viajando en sentido transversal al eje del Nervión:
- Saliendo de Bilbao a Munguia: en Derio.
- Saliendo de Bilbao a Umbe: en Asúa.
- Saliendo de Bilbao a Valmaseda: en Barusto.

No es obligatorio el cinturón en las carreteras que bordean la ría por ambas márgenes y si lo es en la de La Avanzada, así como en el acceso a la Universidad.

En cuanto a las sanciones, tarifa única de mil pesetas y algo muy importante que el otro día se nos pasó por alto: puede perderse el carnet de conducir de quince días a tres meses.

Y haremos referencia a un accidente muy reciente ocurrido en Bilbao, que ha motivado pro-

fundos comentarios, dado que el conductor del vehículo, que se fue a la ría tras chocar con el pretil, salió despedido de aquél y no llegó a caer al agua, como sus tres hermanas que iban en el coche, una de las cuales perdió la vida. La gente se pregunta si el citado conductor se hubiera salvado en caso de llevar el cinturón abrochado, ya que, lógicamente, no habría salido despedido. Y al hacerse esta pregunta surge otra, en relación con la posible responsabilidad moral ante muertes que se produzcan por llevar abrochado el cinturón de seguridad —en algunos casos en contra de la voluntad de la víctima— precisamente cuando llevarlo abrochado o suelto no puede implicar, en ningún caso, peligrosidad para terceros.

El argumento contrario ya sabemos cuál es: Está demostrado que el cinturón salva muchas más vidas que las que pueda perder, luego es beneficioso y la Administración debe velar por la vida de sus administrados.

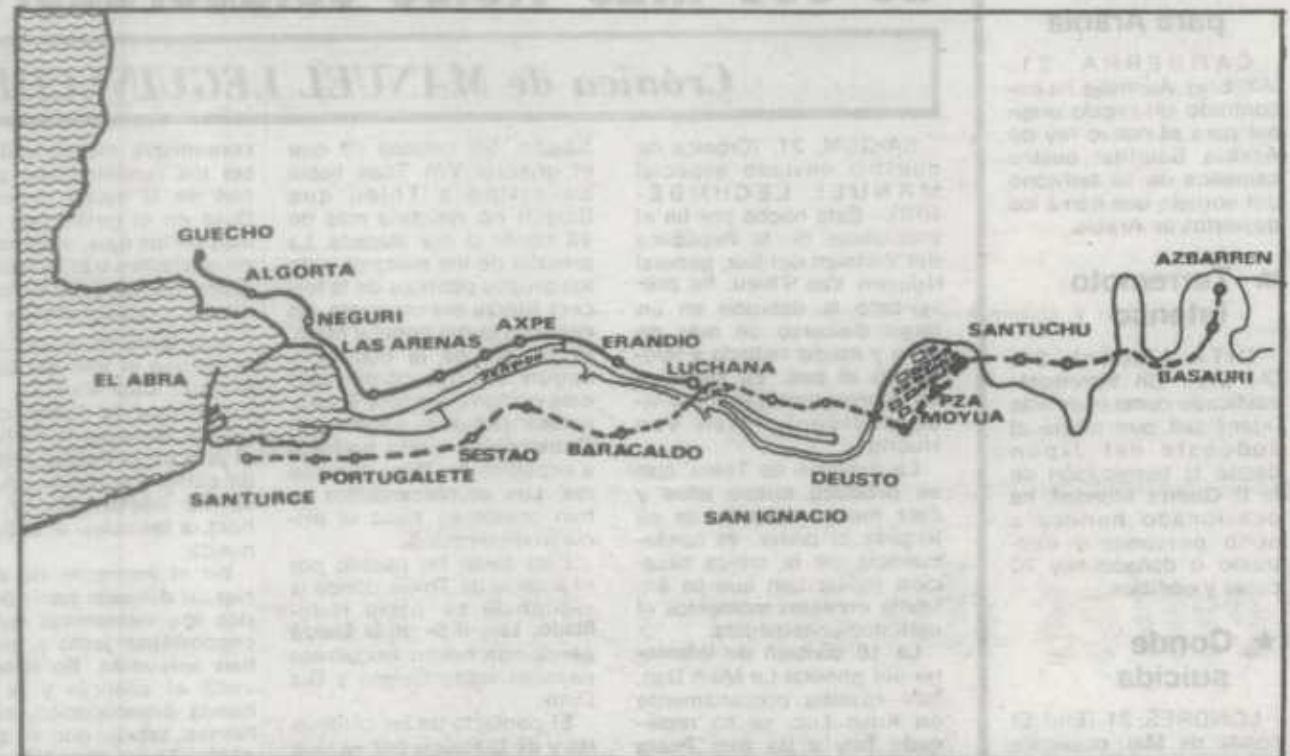
Pero ¿quién se atreverá a exponer este argumento ante cualquiera que haya perdido en accidente a un ser querido, por llevar puesto obligatoriamente el cinturón de seguridad?

Quizás con el tiempo, una vez acostumbrado el usuario de automóviles al cinturón y más o menos convencido de su eficacia, fuera conveniente revisar esta norma de obligado cumplimiento, para transformarla en encarecido consejo de la Administración.

EDUARDO CATANIA

“Metro” de Bilbao: 30 kilómetros de ferrocarril con casi 20 de túnel

★ En su primera fase tendrá 27 estaciones



En el estudio coordinado de Transportes Colectivos de Bilbao y zona de influencia realizado por la Comisión de Comunicación de Vizcaya y aprobado por la Dirección General de Transportes Terrestres con fecha 18 de octubre de 1974, figura la red básica del metro de Bilbao, que es la que se indica en el plano que se acompaña.

Para poder llevar a cabo los proyectos de construcción de esta red se estudió, en primer lugar, el pliego de características técnicas básicas, al que deberán atenerse los proyectos a redactar y que comprende las limitaciones de los radios, rampas, velocidad, aceleraciones, peraltes, etc., así como las características de la superestructura, electrificación, gálibos, etc.

Con fecha de enero de 1975 ha sido aprobado este pliego y con fecha 30 del mismo mes se ordenó la redacción de los proyectos de infraestructura de la red básica, dando comienzo inmediatamente su estudio.

Se ha dividido la red en cinco tramos, cuyas longitudes aproximadas, según el estudio previo, y a reserva de las modificaciones que las características del terreno exijan, son las que se indican a continuación:

Tramo 1º.—Azbarren-Bolueta	3,400 Kms.
Tramo 2º.—Bolueta-Deusto	4,400 Kms.
Tramo 3º.—Deusto-Argentina	5,000 Kms.
Tramo 4º.—Argentina-Santurce	5,300 Kms.
Tramo 5º.—San Ignacio-Guecho	11,900 Kms.
Longitud total	30,000 Kms.

Los 14.700 kilómetros de Bolueta a Santurce son en túnel; el tramo 1º Azbarren-Bolueta es en parte a cielo

abierto y en parte en túnel; y el tramo 5º, salvo una primera parte de enlace, estará constituido por el actual ferrocarril suburbano adaptado a las características del metro. El número total de estaciones es de 27.

Siendo fundamental para el estudio de estos proyectos el conocimiento exhaustivo del terreno, se han preparado las bases para contratar el reconocimiento e informe geotécnico del terreno por donde discurrerá la traza. El concurso ya se ha celebrado y se adjudicará en estos días, debiendo realizarse el estudio en un plazo de cuatro meses; de los cuales, en el primer mes se presentará un informe previo que permita definir los tres puntos fundamentales del trazado: los cruces de la ría en Deusto y Luchana, y el cruce del río Gafindo; en el tercer mes se dispondrá de los datos totales definitivos y el cuarto del informe terminado. Se prevé realizar más de 2.000 metros lineales de sondeos, registrados con los instrumentos de detección más modernos, unido a un completo estudio geológico y geotécnico, con numerosos ensayos de laboratorio.

Por otro lado se dispone ya de toda la cartografía necesaria. Se ha ejecutado un itinerario planimétrico de precisión de enlace y otro de nivelación geométrica de precisión, situando numerosas referencias fijas, y se ha hecho el levantamiento topográfico, a escala 1:200 de las zonas previstas para las estaciones, con una superficie total de unas 112 Ha.

Actualmente se procede a dibujar la traza en planta, a la vez que se están tanteando diversas soluciones de túnel y de estaciones, basadas en los datos previos del terreno que se conocen, que serán revisados una vez se conozcan los datos definitivos.

DESDE HOY
OBIGATORIO
ABROCHARSE
EL CINTURÓN
DE SEGURIDAD