

# La pequeña Historia

## V

### LA RESPONSABILIDAD MUNICIPAL EN EL SIGLO XIII

La novísima Ley de Régimen local dedica uno de sus capítulos, el III del Título quinto del Libro tercero, a establecer y regular la responsabilidad de las Entidades, Organismos, Autoridades y funcionarios de Administración local.

Se sientan concretamente estos principios: 1.º Las Autoridades y funcionarios estarán sujetos a responsabilidad civil, penal y administrativa por *actos u omisiones en el ejercicio de su función*, y 2.º las Entidades locales responderán civilmente, en forma directa o subsidiaria, de los perjuicios y daños que al derecho de los particulares irroge *la actuación* de sus órganos de gobierno o la de sus funcionarios o agentes, *en la esfera de sus atribuciones respectivas*.

Hemos querido resaltar aquellas palabras que especifican claramente que los actos u omisiones generadores de responsabilidad han de ser realizados u omitidos por las Autoridades, órganos de gobierno o funcionarios locales.

Porque... no siempre ha sido así. Cuando leíamos este capítulo de la Ley, que—dicho sea en honor a la verdad—nos parece uno de los mejor logrados de ella, recordamos un precedente de responsabilidad que, por su rareza, queremos traer a esta pequeña historia.

Allá por la primavera del año 1256, Alfonso X el Sabio encargó a un grupo de juristas—y seguimos en el relato la opinión más compartida—la redacción de una Enciclopedia legal que, andando

el tiempo, se dió en llamar el Código de las Siete Partidas. Según los más, la redacción fué iniciada el 23 de junio de 1256, víspera de San Juan Bautista, y terminó el 28 de agosto de 1265.

Los elogios que desde entonces le han sido tributados al inmortal Código ocuparían centenares de libros. Nicolás Antonio, Rafael Floranes, Marina, Gómez de la Serna, don José de Vargas en el discurso que premió la Real Academia, todos, en fin, antiguos y modernos, han cantado las excelencias de la obra en sus aspectos literario, científico y legislativo.

Parece que, bajo la dirección personal del Monarca, la redactaron, entre otros, Jácome Ruiz—Jacobó el de las Leyes—, italiano de origen, ayo del Rey, eminente procesalista; Fernando Martínez de Zamora, Obispo electo de Oviedo, y el Maestro Roldán.

¿Cuál de ellos sería el que redactó la Ley IV, del Título VII de la Partida Quinta?

*Obligaba, sencillamente, a los Concejos a indemnizar al Mercader robado, en el caso de no encontrarse los robadores, o en el de ser éstos insolventes.*

Nos parece de interés transcribir el texto legal. Dice así:

«LEY IV.—*Como los Mercadores, e sus cosas, deuen ser guardados*

Las tierras, e los lugares, en que vsan los mercadores a leuar sus mercaderias, son por ende más ricas, e más abondadas, e mejor pobladas: e por esta razón deue plazer a todos con éllo. Onde mandamos, que todos los que vinieren a las ferias de nuestros Reynos, también Christianos, como Judios, e Moros, e otrosi los que vinieren en otra sazón qualquier a nuestro Señorío, maguer non vengan a ferias, que sean saluos, e seguros sus cuerpos, e sus aueres, e sus mercaderias, e todas sus cosas, tambien en mar como en tierras; en viniendo a nuestro Señorío, e estando y, en yéndose de nuestra tierra. E defendemos, que ninguno non sea osado, de les fazer fuerça, nin tuerto, nin mal ninguno. E si por aventura alguno fiziesse contra ésto, robando alguno dellos los que traxesse, o tomandogelo por fuerça; si el robo, o la fuerça pudiere ser prouado, por prueuas, o por señales ciertas, maguer el mercader non prouasse, quales eran las cosas que le robaron, nin quan-

tas: el Juez de aquel lugar, do acaesciese el robo, deue rescibir la jura del, catando primeramente, que ome es, e que mercaderias suele vsar a traer. E esto catando, apreciando la quantía, sobre las cosas que le da la jura, deuele fazer entregar de los bienes de los robadores, todo quanto jurase que le robaron, con los daños, e los menoscabos quel vinieron por razón de aquella fuerça quel fizieron; faziendo de los robadores aquella justicia, que el derecho manda. *E si los robadores non pudieren ser fallados, nin los bienes dellos non cumplieren a fazer la emienda, el Concejo, o el Señor, so cuyo Señorío es el lugar do fué fecho el robo, gelo deuen pechar de lo suyo.*»

Unas preguntas para terminar:

¿Cuántas veces se aplicaría esta Ley?

¿Habría hoy hacienda local capaz de aguantar las consecuencias de una Ley que les hiciera responsables de los robos y daños a los mercaderes?

La fantasía del lector puede hacer sabrosas conjeturas sobre las repercusiones que una Ley análoga tendría en nuestros tiempos y sobre el valor del juramento en el siglo XIII en relación con las hoy llamadas «declaraciones juradas».

Sería de gran interés un examen de archivos, que aclarara si esta Ley se aplicó, o si, como tantas otras, no tuvo más trascendencia que fijar en caracteres de imprenta lo que allá por los años de 1260 pensaban Jacobo el de las Leyes, el Obispo Martínez o el Maestro Roldán.

## LOS TRANSPORTES URBANOS

Preocupa estos días a nuestras ciudades el problema de los transportes urbanos: la extensión espacial de los núcleos poblados, la actividad individual dispersa en varios lugares y las complejidades que el progreso trae a la vida diaria, obligan a una movilidad constante, que no puede ser atendida con los solos medios que el hombre aislado puede proporcionarse. Precisa hoy el habitante de la ciudad, contar con elementos de transporte que hagan posibles sus constantes desplazamientos. La rapidez, la baratura y la comodidad, son las tres cualidades que han de con-

currir para que un sistema de transportes responda a las exigencias modernas.

El triunfo sobre el espacio que no otra cosa es atinar con un buen sistema de transporte de masas, es elemento imprescindible en la ciudad de nuestros días. Alrededor de los medios de comunicación se mueve una de las evoluciones más importantes de la historia de la cultura de la humanidad.

Desde la forma más imperfecta y primitiva—el transporte por el hombre, convertido en porteador—, con el avance inmediato al empleo de la bestia de carga, primero, y de tiro, después, hasta los modernos aviones-taxis, ha pasado el mundo un largo y penoso proceso evolutivo, siempre, al final, superado por las necesidades.

Cuando se piensa, sin alejarse mucho en el tiempo, cómo en 1787—hace apenas siglo y medio—viajó por la Rusia Blanca y Ucrania, la Zarina, se comprende cuánto ha tenido que avanzar la humanidad para llegar a las realidades presentes. En aquel entonces, hizo el viaje empleando 50.000 caballos, con relevos frecuentes en paradas, en cada una de las cuales había un repuesto de 500; desde el anochecer se hallaba alumbrado el camino con hogueras y fogariles. Por cierto que para verse con la Emperatriz, se desplazó el Rey de Polonia, quien, atravesando el Vístula a pie por encima del hielo, y roto éste, se sumergió hasta medio cuerpo en el agua «sin ninguna mala resulta», según dicen los papeles de la época.

Compárese ahora este hecho con el tráfico actual en cualquier gran ciudad; con el de Londres, por ejemplo. Las últimas cifras publicadas ponen de relieve que diariamente utilizan los distintos medios de transporte en la región londinense, once millones de viajeros, y que, entre las cinco y las seis de la tarde, más de quinientas mil personas viajan en ellos. La mayor intensidad se produce entre las cinco y treinta y las seis y cuarenta y cinco, con una media de ciento cincuenta mil viajeros.

Los medios utilizados son: ferrocarriles de superficie y subterráneos, autobuses y tranvías. En las cifras dadas no se computa la población transportada en taxis y la que se vale de sus propios

medios. En Nueva York, a los medios indicados, se añade el ferrocarril elevado, de una capacidad y rapidez extraordinarias.

Si se contrastan estos datos con los de hace siglo y medio, y aún con los de nuestras ciudades, se verá la razón de que el problema, en España, sea de viva actualidad. Casi ninguna de ellas —podría afirmarse que ninguna— lo tiene resuelto. Madrid, Barcelona, Bilbao, la mayor parte de las grandes ciudades, realizan esfuerzos inauditos para darle solución, luchando con dos dificultades casi insuperables: el creciente aumento de la necesidad de transportes y la imposibilidad de facilitarlo a precios accesibles a las clases media y obrera.

Sólo una voluntad enérgica, decidida y constante, tal vez, un estudio conjunto de necesidades y soluciones para el grupo de grandes ciudades españolas, nos pondría en camino de realizarlo. La iniciativa privada, atraída por mejores y menos dificultosas inversiones, o la acción individual de los Ayuntamientos, es dudoso que pueda aprontar el remedio cómodo, rápido y barato que la necesidad exige.

#### ACUSACIÓN SINGULAR CONTRA UN CORREGIDOR EN EL SIGLO XVII

Sabido es que durante varios cientos de años la organización municipal española giró alrededor de la figura del Corregidor. Fernando Albi, tan admirado como admirable tratadista de cosas municipales, tiene publicado un estudio magnífico sobre la institución: «El Corregidor en el Municipio español bajo la Monarquía absoluta.»

Uno de los capítulos más interesantes de la obra es el VII, dedicado al Juicio de Residencia, que inicia con estas palabras: «La amplitud de los poderes concedidos al Corregidor debían ir acompañados, necesariamente, de un fuerte contrapeso que evitase la posibilidad de abusos y extralimitaciones. Para ello existía el denominado Juicio de Residencia, llamado así porque, terminado el ejercicio de un cargo, obligaba a su titular a continuar residiendo en el territorio en que ejerció jurisdicción durante un período de tiempo determinado, a resultas de las responsabilidades que pudieran sobrevenirle como consecuencia de su gestión.»

El verdadero alcance y finalidad del Juicio de Residencia se percibe en las palabras de Monterroso, que cita Albi. Su objeto, según él, se encamina a «saber las cosas que mal han hecho los Jueces en la República a donde han sido Jueces... para que sean castigados, como conviene a su servicio (del Rey) y a la Administración de su Real Justicia, o sean por ello gratificados como buenos Jueces, que hicieron lo que debían...».

El proceso residencial se integraba en un conjunto de actuaciones, que los tratadistas resumen así:

- 1.º Pesquisa secreta.
- 2.º Fiscalización económica.
- 3.º Capítulos o acción popular; y
- 4.º Querellas y demandas particulares.

Quien quiera conocer cómo se tomaba cuenta a los Corregidores y deleitarse con los comentarios de Albi, debe acudir a tan brillante exposición.

A nuestro fin nos basta por hoy con relatar un sucedido minúsculo—esta es una pequeña historia—, pero aleccionador. Como que nos enseña hasta dónde llegaba en aquel entonces el celo para investigar y acusar sobre la actuación de los Corregidores.

Nos lo cuenta Castillo de Bobadilla. Al opinar sobre las cosas que no deben motivar cargo, señala el ocurrido a un Corregidor de Badajoz, al que se formó Juicio de Residencia al cesar en su función, haciéndosele cargo porque, *visitando la fruta en la plaza, comió un higo*.

Fué el caso al Real Consejo de Castilla, y el Presidente del Consejo, cuando vió este cargo, dijo: *que si era de los higos Doñigales, que allí llaman, y son muy buenos, disculpado está*.

Porque, como escribe Castillo de Bobadilla, «esto de no hacer cargos ni condenaciones por cosas menudas, procede con más razón en favor de los Jueces que tuvieron limpias las manos, hicieron honradamente sus oficios y procedieron bien en lo sustancial de ellos».

RAFAEL RODRÍGUEZ-MOÑINO