



FISCALIA ESPECIAL  
CONTRA LA CORRUPCIÓN Y LA  
CRIMINALIDAD ORGANIZADA  
DELEGACIÓN DE MÁLAGA

Juzgado de Instrucción Nº 5 de Málaga

Procedimiento Abreviado 41/2016

### AL JUZGADO

EL FISCAL, en la causa reseñada, evacuando el traslado conferido conforme al artículo 780.1 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, solicita la apertura de juicio oral, ante la Audiencia Provincial, contra los investigados **Juan Pablo Gómez de la Fuente**, [REDACTED] **José Fernández Durán**, [REDACTED] **Carlos Martínez Pérez**, [REDACTED] **Eduardo Gómez Travesí**, [REDACTED] y **Javier Ernesto Cazorla Wagner**, [REDACTED] todos sin antecedentes penales; y respecto a la entidad **CONSTRUCCIONES SÁNCHEZ DOMÍNGUEZ-SANDO S.A.** (A-29029428) como responsable civil subsidiaria, formulando acusación con arreglo a las siguientes conclusiones provisionales:

### I

En la última década del pasado siglo arrancó un ambicioso programa de ampliación y modernización del Puerto de Málaga, con sucesivas inversiones en grandes obras de infraestructura impulsadas desde su Autoridad Portuaria y financiadas con planes de inversión que en buena parte se nutrían de fondos procedentes de la Unión Europea. El proceso comenzó con la prolongación del Dique de Levante a su estado actual y la construcción del Muelle de Levante; siguió con la Terminal Polivalente, especialmente destinada al tráfico de contenedores, que ocupa una gran plataforma levantada sobre espacios ganados al mar, delimitada por el Muelle 9 y dos diques de protección llamados Dique Sur y Dique Oeste o de la Margen Izquierda, cuyas obras se investigan en una pieza separada de este procedimiento.

#### **A. Proyectos Modificado Nº1 y Complementario Nº1 de Nuevos Atraques para Cruceros y Buques de Pasaje en la Zona del Morro del Dique de Levante en el Puerto de Málaga. Atraque Sur**

Otro importante avance del equipamiento portuario vino con la construcción de una estación o terminal de cruceros en la franja interna de la explanada creada entre el dique interior y el nuevo dique de Levante, junto a dos nuevos muelles que irían situados a los lados norte y sur del morro del dique primitivo, idóneos para el atraque de cruceros y grandes buques de pasaje. Este proceso se tradujo en nuevas vías de acceso y en varios proyectos de instalaciones portuarias, comenzando con las obras casi simultáneas del Atraque Sur y de la Estación



FISCALIA ESPECIAL  
CONTRA LA CORRUPCIÓN Y LA  
CRIMINALIDAD ORGANIZADA  
DELEGACIÓN DE MÁLAGA

Marítima, adjudicadas respectivamente a las constructoras SANDO SA y ACCIONA SA, para continuar con las del Atraque Norte (a cargo de DRAGADOS SA) y la posterior ampliación del Atraque Sur.



El primero de esos proyectos fue denominado *“Nuevos Atraques para Cruceros y Buques de Pasaje en la Zona del Morro del Dique de Levante del Puerto de Málaga. Atraque Sur”*; quedó incluido en el Plan de Inversiones de 2003 a 2007 y se financió con cargo al Programa Operativo 2000-2006 de los fondos comunitarios Feder. La Autoridad Portuaria de Málaga encargó su diseño a la consultora ALATEC-PROES SA, que lo redactó y entregó a finales de 2002. Siguió la tramitación del expediente de contratación de obras, redactándose pliegos de prescripciones técnicas y de cláusulas administrativas particulares con características que determinaron un trámite de informe de la entidad Puertos del Estado, recibiendo en octubre de 2003 la aprobación técnica y económica de la Dirección y la Presidencia de la Autoridad Portuaria, con un presupuesto base de 9.656.516,25 euros y plazo de ejecución de 31 meses.

Luego se sacó el proyecto a licitación en la modalidad de concurso abierto con variantes, concurriendo al mismo once empresas constructoras. La Comisión Técnica rechazó una de las ofertas y valoró las otras diez, asignando la máxima puntuación a la presentada por CONSTRUCCIONES SÁNCHEZ DOMÍNGUEZ-SANDO SA, que rebajaba el plazo de ejecución a 24 meses e introducía una baja del 16,50% que la Mesa de Contratación calificó de propuesta más ventajosa, aunque no sin ciertas dudas puesto que inicialmente apreció en ella una presunción de anormalidad, requiriendo en consecuencia al licitador para que justificara la viabilidad de su oferta. La constructora Sando despachó el trámite con un escrito de 3 de marzo de 2004 en que ratificaba y defendía la propuesta, invocando su experiencia empresarial en obras portuarias y la amplitud de los medios y suministros propios de que podría disponer. También aportó un cálculo de costes de poco más de seis millones de euros, pero entonces no cuestionó los términos en que se habían redactado las especificaciones y cuadros de precios del proyecto, ni introdujo matizaciones o planteó dudas sobre su interpretación.

Al sostener una baja muy superior a la que habían propuesto los otros licitadores, que oscilaban sobre el 11%, los responsables de Sando se aseguraban la concesión de esta obra, pero igualmente asumieron la posibilidad de obtener



FISCALIA ESPECIAL  
CONTRA LA CORRUPCIÓN Y LA  
CRIMINALIDAD ORGANIZADA  
DELEGACIÓN DE MÁLAGA

escasos beneficios e incluso el riesgo de acabar con pérdidas en el caso de que surgieran circunstancias imprevistas, puesto que conforme a la normativa de contratación portuaria las obras adjudicadas por contrata deben realizarse a riesgo y ventura del empresario, sin derecho a reclamar indemnización alguna por pérdidas, averías o deterioros sobrevenidos al objeto de su prestación, salvo en los casos de fuerza mayor.

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria acogió la propuesta de la Mesa de Contratación y el 17 de marzo de 2004 adjudicó la obra a Sando con un presupuesto de 8.062.601,57 euros, IVA incluido, y plazo de ejecución de 24 meses. El contrato administrativo fue formalizado el 30 de abril de 2004, estipulándose expresamente la sujeción a la normativa general de contratación de Puertos del Estado y de la Autoridad Portuaria de Málaga, constituida entonces por un conjunto de reglas aprobadas el 3 de mayo de 1993 por el Consejo Rector de Puertos del Estado.

La Autoridad Portuaria confió la dirección y control de las obras del Atraque Sur a dos de sus empleados, los acusados **Juan Pablo Gómez de la Fuente** y **José Fernández Durán**. El primero ya había supervisado todas las obras de ampliación y mantenimiento realizadas en el Puerto de Málaga desde 1986 —ingresó ese año como funcionario del Cuerpo de Ingenieros de Caminos y al pasar en 1992 a la situación de excedencia conservó tales funciones con el cargo de ingeniero jefe del Departamento de Infraestructuras—; asumiendo de nuevo en esta obra la dirección técnica, que incluía tareas como la redacción de los informes y certificaciones que periódicamente debía emitir la Administración para documentar el avance de las obras y determinar los pagos que la Contratista podía recibir provisionalmente por unidades realizadas, así como la preparación de la liquidación final del contrato de obras. El segundo acusado era ingeniero técnico, funcionario en excedencia del Cuerpo de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas y jefe de la División de Proyectos y Obras del Departamento de Infraestructuras; formaba parte de la dirección facultativa de esta obra como ayudante o principal colaborador del ingeniero director, a quien daba cuenta de los avances, resultados o incidencias significativas, con cometidos específicos como la dirección a pie de obra y la medición de sus distintas partidas o unidades, debiendo generar los documentos precisos para trasladar toda esa información a los expedientes técnico y administrativo de la obra. Ambos contaban con la ayuda de otro ingeniero técnico, contratado desde la Autoridad Portuaria como asistencia técnica a la dirección de obras, que garantizaba un control permanente y efectivo de la actividad de la Contratista y de la correcta programación y ejecución de los trabajos; y también disponían de los partes que cursaba el trabajador portuario encargado de la vigilancia.

Por su parte, los administradores de la empresa constructora Sando eligieron como jefe y responsable técnico de las obras al acusado **Carlos Martínez Pérez**, autorizándole a firmar certificaciones de obra y a prestar en nombre de la



FISCALIA ESPECIAL  
CONTRA LA CORRUPCIÓN Y LA  
CRIMINALIDAD ORGANIZADA  
DELEGACIÓN DE MÁLAGA

empresa la conformidad con su contenido. Sus actuaciones eran directamente supervisadas por el ingeniero al frente de la Delegación Regional de Obra Civil de Sando, cargo que desde mediados de 2005 fue ocupado por el también acusado **Eduardo Gómez Travesí**, dotado de amplias facultades decisorias y provisto de poderes que le habilitaban para representar a la Contratista ante la Administración portuaria en los trámites de mayor relevancia.

El nuevo muelle se apoyaba en la mota sur que cierra la explanada del morro; tenía un calado de 12 metros en bajamar y estaba diseñado como una plataforma rectangular de hormigón armado de dos metros de espesor, con 136 metros de largo y 28 de ancho, dividida en dos módulos unidos a través de una junta de dilatación; conectada con tierra mediante una losa de menor grosor, y reforzada a ambos lados con macizos para el anclaje de los bolardos destinados al amarre de buques. Al ubicarse en la parte exterior del Puerto hubo que descartar una cimentación por el sistema de cajones de gravedad, como el empleado en la reciente construcción del Muelle 9 (Terminal de Contenedores), y se optó por una solución de pilotaje en la que el tablero se apoyaba sobre grandes vigas transversales de dos metros de ancho, sustentadas por pilotes hormigonados “in situ” —procedimiento constructivo a base de perforaciones a gran profundidad, debidamente entibadas, que se rellenan con armaduras metálicas y vertidos de hormigón—. Para soportar el peso del atraque había que construir con esa técnica 54 columnas de 1,5 metros de grosor y 37 metros de largo, aunque según las especificaciones del proyecto la longitud de los pilotes podía variar en fase de ejecución, según las necesidades y resultados de la cimentación, pues cada pilote debía hincarse en el suelo hasta alcanzar una cota firme, después de atravesar las capas de fangos de no menos de 10 metros de espesor que constituyen el fondo marino y penetrar varios metros en terrenos sólidos compuestos de gravas.

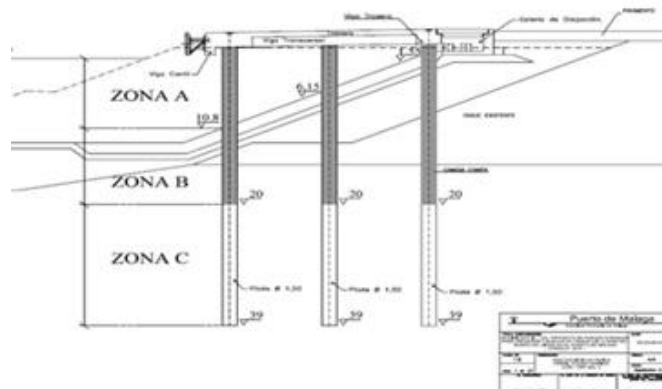
Las obras del Atraque Sur comenzaron el 31 de mayo de 2004 con la comprobación del replanteo y extensión del acta correspondiente —documento suscrito por la Dirección de obra y el representante de la Contratista que refleja el traslado fiel sobre el terreno de las dimensiones y formas especificadas en la documentación técnica—, diligenciándose al mismo tiempo el libro de órdenes y computándose desde entonces el plazo máximo de ejecución de 24 meses. Entre septiembre de 2004 y enero de 2005 se abordaron actuaciones preliminares como el dragado de la fosa de atraque, la demolición de pequeñas construcciones y la retirada de las escolleras y bloques de hormigón que protegían el talud del dique allí existente; todo ello para preparar la zona sobre la que iba a levantarse el muelle y los espacios situados junto al Morro y entre el antiguo y nuevo dique de Levante que también resultarían afectados por las obras.

La técnica de ejecución elegida por el proyectista requería como paso previo la formación de una plataforma provisional a base de vertidos, desde tierra, del material conocido como “todo uno de cantera” hasta levantar sobre el fondo



marino una superficie de trabajo con la misma forma y dimensiones que el futuro muelle, que iría convenientemente nivelada y contaría con suficiente solidez para permitir la acción de medios terrestres y soportar los equipos de pilotaje y otra maquinaria pesada, siendo responsabilidad de la Contratista el mantenimiento de la banqueta mientras fuera necesaria. Los vertidos comenzaron en octubre de 2004 y se prolongaron durante ocho meses, ya que el proyecto recomendaba hacerlo con lentitud para prevenir el riesgo de deslizamientos y hubo durante el invierno algún retraso a causa de temporales que dañaron y obligaron a reconstruir una de las esquinas, sin que tal incidencia quedara reflejada en el expediente de la obra. Finalmente la plataforma de trabajo quedó terminada en junio de 2005, empleando un total de 140.760 toneladas de todo uno. No obstante, desde enero de 2005 se efectuaron simultáneamente a ambos lados de la plataforma de trabajo otros vertidos de escollera y todo uno que sirvieron para construir dos motas o taludes de 40 metros cada uno, proyectados para cerrar y proteger los laterales del futuro atraque, empleándose en esa operación, hasta septiembre de 2005, un total de 272.049 toneladas de todo uno, 38.340 toneladas de escollera clasificada de 100 a 300 kilos y 30.850 toneladas de escollera clasificada de una tonelada.

Entre los meses de julio de 2005 y mayo de 2006, con la banqueta de trabajo ya operativa, se procedió a la hincada de los 54 pilotes de 1.500 mm que dispuestos en tres filas paralelas debían soportar las vigas y el tablero. Todos se hicieron correctamente y quedaron debidamente cimentados a profundidades de entre 34,72 y 43,96 metros, lo que supuso la ejecución real de 1.998,14 metros lineales de pilotes, equivalente a una longitud media de 37 metros por pilote, que coincidía con la prevista en el proyecto base. También se cimentaron los macizos de bolardos con pilotes de menor tamaño.



En este tipo de construcciones, cuando las perforaciones atraviesan plataformas provisionales, fangos u otros suelos blandos e inestables, suele protegerse el pilote con un forro metálico que se coloca entre el encofrado y el hormigón para asegurar su integridad durante la fase constructiva, evitando roturas o fugas de hormigón y el coste suplementario de la reparación consiguiente. En la redacción



FISCALIA ESPECIAL  
CONTRA LA CORRUPCIÓN Y LA  
CRIMINALIDAD ORGANIZADA  
DELEGACIÓN DE MÁLAGA

definitiva del proyecto base del Atrache Sur se ignoró una sugerencia de los técnicos de Puertos del Estado sobre la innecesariedad de tal solución y se dispuso el empleo de camisas perdidas al contacto con terrenos de consistencia baja o media, con agua o capas agresivas al hormigón fresco, hasta alcanzar la cota de -32 metros, que por decisión de la Dirección de obras luego se redujo durante la ejecución hasta -20 metros, tras comprobarse que a partir de esa profundidad mejoraba la calidad del suelo y podía recuperarse la entubación. Se obtuvieron de esa forma columnas de metro y medio de grosor en su base y mitad inferior, y 10 centímetros menos de hormigón en el tramo entubado, dejando así holgura suficiente para extraer el encofrado, sin que ello mermara la calidad y resistencia del pilote. Tanto en la memoria del proyecto como en la documentación contractual —planos que definen la obra, pliego de prescripciones técnicas con los procedimientos de construcción y cuadros de precios aplicables a cada unidad— aparecía el concepto “camisa perdida” como una parte integrante de cada pilote a ejecutar, presupuestándose la unidad de obra al precio global de 572,15 euros por metro lineal de pilote. Así lo comprendieron los técnicos y responsables de Sando, en cuya oferta económica y documento de justificación de baja ya se tuvo en cuenta que una parte de la entubación quedaría enterrada con los pilotes, sin que por esa razón pudieran exigirse pagos suplementarios en las futuras certificaciones y liquidaciones de obra.

En algunos pilotes también se colocaron conductos o tuberías de auscultación, apropiados para comprobar su integridad y resistencia, cuyo coste iba igualmente incluido en el precio global de esa unidad de obra.

A medida que fraguaban los pilotes se construyeron y montaron sobre ellos la viga cantil (de 3,65 metros de ancho y 2 metros de canto) y las vigas transversales que sustentarían el tablero del muelle. Se desmontó a continuación la banqueta provisional, retirándose todo el material del relleno entre los meses de junio y septiembre de 2006, para continuar seguidamente con el tablero de hormigón y luego abordar a las últimas fases de la obra.

A finales de 2005 hubo que adaptar las obras a un nuevo proyecto, denominado *“Modificado Nº1 de Nuevos Atraques para Cruceros y Buques de Pasaje en la Zona del Morro del Dique. Fase I. Atrache Sur”*, también conocido como Modificado nº1, que absorbió al proyecto base. Fue precedido de un expediente promovido por la dirección facultativa para justificar actuaciones de protección frente a los temporales del Sur y Suroeste y buscar soluciones a otros problemas técnicos no resueltos en el proyecto base. El Modificado 1 fue redactado en septiembre de 2005 por **Juan Pablo Gómez de la Fuente**, contó con la conformidad de la contratista Sando, recibió informes favorables de la Inspección del Ministerio de Fomento y de la entidad Puertos del Estado, y ya en diciembre del mismo año obtuvo la aprobación técnica y económica de los órganos de la Autoridad Portuaria. Fue igualmente adjudicado a Sando con un incremento presupuestario de 1.594.537,67 euros (equivalente al 19,78% del inicial) y



FISCALIA ESPECIAL  
CONTRA LA CORRUPCIÓN Y LA  
CRIMINALIDAD ORGANIZADA  
DELEGACIÓN DE MÁLAGA

ampliación del plazo de ejecución en cinco meses. Sin embargo, no alteró ningún parámetro básico ni afectó a la programación de las obras puesto que, aparte de incorporar mejoras técnicas de escasa entidad y cambiar algunos precios, sólo introdujo dos novedades relevantes respecto al proyecto en vigor:

- a) Elevación de la plataforma provisional con otras 22.000 toneladas de todo uno, para mejorar la protección de las obras frente a temporales. Los nuevos vertidos se hicieron de forma inmediata, durante diciembre de 2005, acumulándose así un volumen total de 162.570 toneladas de todo uno de cantera.
- b) Modificación de la tipología de los muros talud de 70 centímetros de espesor, que debían levantarse sobre las motas de protección a los dos lados de la plataforma de atraque para sostener el futuro vial de comunicación entre el Dique de Levante, la Terminal de Cruceros, el Atraque Sur y el Atraque Norte. Se había descubierto que el muro iba a soportar mayor carga que la calculada inicialmente y hubo que diseñar otra cimentación, a base de pilotes hincados a lo largo del talud, que se construirían con el mismo sistema que ya se empleaba con los situados bajo el muelle, pero de menor grosor. También se aplicó aquí la solución de entubación perdida hasta la cota de -20 metros, definiéndose el precio de la unidad con la misma fórmula del proyecto base.



Mientras preparaba o redactaba el proyecto modificado **Juan Pablo Gómez de la Fuente** recibió presiones de ingenieros u otras personas vinculadas a la constructora Sando que, posiblemente alarmadas por los costes reales que no supieron o no quisieron prever en su momento, ahora discutían las valoraciones provisionales de las unidades de obra reflejadas en las certificaciones emitidas hasta septiembre de 2005 en los capítulos de demolición y retirada de escolleras, vertidos en motas y banquetta provisional, y primeros pilotes del muelle. Pretendían en particular el pago de las camisas perdidas como si se tratara de una unidad independiente del pilote, pero sólo hubo reclamaciones verbales que Gómez de la Fuente no podía acoger en el modificado ni respaldar ante la Autoridad Portuaria porque carecían de cualquier fundamento legal o contractual. Pese a ello, quiso aprovechar la ocasión para congraciarse con los técnicos o responsables de Sando —cliente habitual de la consultora GF INGENIERIA



FISCALIA ESPECIAL  
CONTRA LA CORRUPCIÓN Y LA  
CRIMINALIDAD ORGANIZADA  
DELEGACIÓN DE MÁLAGA

APLICADA SL (B29470473), dedicada a proyectos y estudios técnicos de ingeniería civil y edificación, que había constituido en 1990 con sus tres hermanos y que a sazón él mismo controlaba, haciendo figurar de administradora a su esposa Ana María Garzón Fernández—, y se comprometió a manipular las futuras relaciones valoradas y certificaciones para aumentar subrepticamente el valor de las obras y así proporcionar a la Contratista un beneficio superior al que le correspondía. Para ello necesitaba contar con el respaldo y ayuda de **José Fernández Durán**, como controlador directo de las obras y responsable de las mediciones, y éste se prestó a colaborar en las irregularidades que se avecinaban. Ambos técnicos eran plenamente conscientes de que actuando así quebrantarían obligaciones elementales del empleado público, vulnerarían normas básicas de la contratación administrativa, atentarían contra los principios de igualdad y libre competencia, y perjudicarían los intereses de la Autoridad Portuaria que precisamente ellos estaban llamados a tutelar; pero también estaban convencidos de que finalmente nadie investigaría a fondo el desarrollo de estas obras ni encontraría motivos para cuestionar su actuación profesional. Sin embargo no ha quedado acreditado que pidieran a cambio algún tipo de remuneración ni que recibieran de la Constructora ofertas en tal sentido; tampoco consta la posterior obtención de ventajas o compensaciones en premio a esa actuación. En ese momento **Carlos Martínez Pérez** seguía desempeñando las funciones de jefe de obra, bajo la supervisión de **Eduardo Gómez Travesí**, que ya dirigía la Delegación de Obra Civil de Sando, participando ambos acusados en el referido acuerdo, dispuestos a avalar con su firma, en representación de la Contratista, las futuras certificaciones y liquidaciones de contenido falaz.

Para justificar y encajar en el presupuesto una parte de esos sobrecostes, Gómez de la Fuente recogió en el proyecto Modificado 1 partidas asociadas a unidades de obra innecesarias, que más adelante se certificarían sin haber sido ejecutadas, como la colocación en la base del talud de casi 3.000 toneladas de escollera en piezas de 6 toneladas, o el aumento de 93 metros lineales en la longitud total de los pilotes del atraque que ya se estaba cimentando. También introdujo previsiones erróneas sobre los requerimientos de pilotaje y cimentación del nuevo muro talud, inflando el presupuesto con cinco pilotes que tampoco se iban a construir y calculando para esta serie de pilotes una longitud media de 40,50 metros, que con los datos ya conocidos resultaba excesiva.

Como se ha dicho, los pilotes de 1.500 mm de diámetro situados bajo las vigas de la plataforma de atraque se hormigonaron entre julio de 2005 y mayo de 2006, reflejándose esa unidad de obra en el capítulo “plataforma y atraque” de las certificaciones números 11 al 23 que se emitieron en tal periodo. En las tres primeras, correspondientes a los meses de julio, agosto y septiembre de 2005, prácticamente coincidían los metros lineales realizados y certificados; en la cuarta, fechada el 31 de octubre, ya se certificaron 209 metros de más, manteniendo el desfase con ligeras oscilaciones en las nueve certificaciones emitidas hasta junio de 2006, de forma que al terminar esta etapa de la obra se





FISCALIA ESPECIAL  
CONTRA LA CORRUPCIÓN Y LA  
CRIMINALIDAD ORGANIZADA  
DELEGACIÓN DE MÁLAGA

habían realizado 1.998,14 metros lineales de pilotes de 1.500 mm pero iban certificados 2.199,15 metros. El pilotaje de los muros en talud se ejecutó simultáneamente entre enero y agosto de 2006, construyéndose 28 pilotes de 1.000 mm en lugar de los 33 que iban proyectados, con una longitud media de sólo 33,63 metros. Estas unidades fueron certificadas dentro del capítulo “muros de cierre”, reconociéndose en las certificaciones 17 a 24 un volumen de obra que siempre era superior al real, con diferencias que al principio oscilaban entre 50 y 100 metros, pero que al final se acrecentaron hasta superar los 400 metros. Los últimos pilotes del talud se hincaron a primeros de agosto de 2006 y en la certificación de ese mes se reconoció un total de 1.352,78 metros lineales de pilote, cuando en realidad sólo existían 941,55 metros.

Las certificaciones mensuales de obras eran confeccionadas en el Departamento de Administración de la Autoridad Portuaria volcando los datos de informes y mediciones que periódicamente entregaban Juan Pablo Gómez de la Fuente y José Fernández Durán. En cada certificación se actualizaba la descripción detallada de las unidades de obra realizadas hasta el último día del mes, agrupadas en capítulos; se aplicaba a cada partida el precio establecido en el proyecto; se añadía un resumen o liquidación que determinaba el valor total de la obra realizada y los porcentajes de aumento por gastos generales y beneficio industrial; luego se restaba lo liquidado hasta la certificación anterior y sobre la cifra resultante se aplicaba el coeficiente de baja de licitación. El resultado así obtenido determinaba el importe de la factura que ya podía girar la Contratista a cuenta de la liquidación definitiva, incrementada con el IVA. Las certificaciones de obra surtían esos efectos una vez firmadas por Juan Pablo Gómez de la Fuente como jefe de Infraestructuras, por José Fernández Durán como jefe de la División de Obras y por Carlos Martínez Pérez como representante de la Contratista, siempre con el visto bueno del Director del Puerto; finalmente eran incorporadas al expediente administrativo que se tramitaba en las oficinas centrales de la Autoridad Portuaria.

Entre octubre de 2005 y agosto de 2006 la contratista Sando recibió de la Autoridad Portuaria, a cuenta de la liquidación definitiva pero sin causa legítima, 327.683,68 euros en concepto de ejecución material de metros lineales de pilotes que nunca se realizaron, y 168.701,13 euros por 2.997 toneladas de escollera de seis toneladas que tampoco se colocaron en el talud.

Las obras del proyecto Modificado 1 debían concluir en noviembre de 2006 pero se prolongaron hasta junio de 2007, con dos prórrogas de tres y cuatro meses que la Autoridad Portuaria concedió sin penalización alguna, admitiendo como justificación los cortes de suministros de áridos sufridos durante una huelga a finales de 2005 y las interferencias y retardos que a principios de 2007 provocaron las obras de la contigua Estación Marítima, incidencia que la Contratista podría haber eludido con una adecuada programación, y que en sí misma no generó pérdidas económicas ni mayores contratiempos.



FISCALIA ESPECIAL  
CONTRA LA CORRUPCIÓN Y LA  
CRIMINALIDAD ORGANIZADA  
DELEGACIÓN DE MÁLAGA

El Atrache Sur empezó a funcionar a finales de febrero de 2008, después de la liquidación y recepción provisional de las obras, que tuvo lugar el 19 de diciembre de 2007 en un acto formal al que asistieron, entre otros, el Inspector General del Ministerio de Fomento y los acusados Eduardo Gómez Travesí y Juan Pablo Gómez de la Fuente, declarando éste como director facultativo que las obras realizadas se ajustaban al proyecto y documentación obrante en el expediente. Y ese mismo día entregó el documento con referencia 50-23-08-0ML, titulado *“Proyecto de Liquidación del Proyecto Modificado Nº1 del Proyecto de Nuevos Atraques para Cruceros y Buques de Pasaje en la Zona del Morro del Dique de Levante en el Puerto de Málaga. Atrache Sur”*, que él mismo había redactado como ingeniero director de las obras, pero que también iba firmado por José Fernández Duran como técnico responsable de las mediciones y por Eduardo Gómez Travesí como representante de la Contratista y en prueba de conformidad.

La finalidad del proyecto era liquidar provisionalmente el contrato de obras para determinar el saldo a favor o en contra del empresario, convirtiéndose la liquidación en definitiva después del periodo de garantía. Debía describir y valorar la obra efectivamente realizada, pero los tres acusados se pusieron de acuerdo para omitir cualquier corrección de las partidas indebidamente certificadas durante la obra y volver a manipular al alza algunas mediciones, hasta alcanzar valores que agotaran el margen de incremento presupuestario que la ley permite en este trámite. El resultado fue una relación de obras por valor total de 10.436.959,34 euros, incluyendo IVA. Como suponía un aumento del 8,07% sobre el último presupuesto aprobado, se justificó la diferencia con la afirmación falaz de que *“Las obras se han ejecutado con arreglo al Proyecto Modificado Nº1 aprobado, no obstante, existen algunas diferencias con respecto al proyecto vigente y que obedece a una medición real del mismo, que se detalla con mediciones y planos que se adjuntan”*.

En la liquidación se modificaron arbitrariamente las mediciones de al menos cuatro unidades de obra:

- A los 54 pilotes de 1.500 mm de diámetro se les atribuyó una longitud media de 45,05 metros, que en realidad era de 37, abonándose un total de 2.432,7 metros lineales con un exceso de medición de 434,56 metros, lo que sólo en ejecución material generaba un sobrecoste de 248.633,50 euros.
- Se incluyeron 33 pilotes de 1.000 mm en la cimentación del muro talud (12 en el lado sur y 21 en el norte) con longitud media de 44,15 metros, cuando realmente sólo había 28 pilotes (10 al sur y 18 al norte) con una media de 33,63 metros. Al abonarse 1.456,95 metros lineales se certificaba un exceso de medición de 515,40 metros, lo que sólo en concepto de ejecución material se traducía en un sobrecoste de 266.549,42 euros.



FISCALIA ESPECIAL  
CONTRA LA CORRUPCIÓN Y LA  
CRIMINALIDAD ORGANIZADA  
DELEGACIÓN DE MÁLAGA

- Se simuló la colocación en el talud de las motas de cierre de 3.363,300 toneladas de escollera clasificada de seis toneladas, que en realidad no existían, derivándose de tal concepto un sobrecoste de 189.320 euros, sólo en ejecución material.
- Se aumentó la superficie asfaltada en 4.662 m<sup>2</sup>, pues se habían asfaltado 5.288 m<sup>2</sup> y se certificaron 9.250 m<sup>2</sup>; también se fingió la aplicación en toda esa extensión de tres capas de asfalto con 20 cm de espesor total, cuando en realidad se había escamoteado toda la capa intermedia, con el permiso de la dirección técnica, reduciéndose el espesor a 8,66 cm. El sobrecoste de esta partida en ejecución material fue de 76.702 euros.

El proyecto de liquidación del Modificado 1 recibió la inmediata aprobación técnica del Ingeniero Director del Puerto, que no había participado en la dirección de la obra y carecía de motivos para cuestionar su autenticidad; y fue aprobado económicamente por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria en sesión de 20 de diciembre de 2007, tras oír los informes del Presidente y Director de la institución, sin debatir ni conocer ningún tipo de acuerdo o pretensión de compensación por obras fuera de proyecto.

Con fecha 31 de diciembre de 2007 se emitió la certificación número 35, vinculada a la liquidación y suscrita por Gómez de la Fuente, Fernández Durán y Martínez Pérez, en la que se autorizaba un pago final a la Contratista de 2.555.625,29 euros, en concepto de revisión de precios y por la diferencia existente entre las mediciones de la liquidación recién aprobada y de la última certificación ordinaria de obras de junio de 2007. Y al transcurrir sin incidencias el periodo de garantía tuvo lugar la recepción definitiva de las obras con fecha 6 de mayo de 2009.

A finales de 2006, seis meses antes de que acabaran las obras del Modificado 1, Gómez de la Fuente redactó un nuevo proyecto que aumentaba la inversión en 1.352.829,25 euros, denominado "*Proyecto Complementario Nº 1 del Modificado de Nuevos Atraques para Cruceros y Buques de Pasajeros en la Zona del Morro del Dique. Atraque Sur*", que tras los oportunos trámites e informes quedó aprobado el 18 de abril de 2007, adjudicándose ese mismo día a la constructora Sando. Su principal objeto era la mejora de la infraestructura del atracadero con instalaciones que permitieran el suministro de agua, energía y comunicaciones; pero también se introdujeron cambios en el núcleo y manto de protección del talud situado al sur del Atraque, hacia el Dique de Levante. No obstante, esta parte del proyecto era más teórica que real puesto que diseñaba como novedosa una sección de mota que ya había sido construida durante la segunda mitad de 2006, al menos en su mayor parte, después de que se hincaran los pilotes del muro talud y antes de la redacción del proyecto complementario.

Las obras del proyecto Complementario 1 transcurrieron entre mayo y octubre de 2007, siendo recibidas provisionalmente y liquidadas el 10 de abril de 2008. Se



FISCALIA ESPECIAL  
CONTRA LA CORRUPCIÓN Y LA  
CRIMINALIDAD ORGANIZADA  
DELEGACIÓN DE MÁLAGA

emitieron durante su ejecución otras seis certificaciones ordinarias, todas firmadas por Gómez de la Fuente, Fernández Durán y Martínez Pérez, en las que se duplicaba adrede la mayor parte del material de todo uno y escollera previamente incluido y certificado en el proyecto Modificado. También se doblaron los mismos materiales en las liquidaciones finales de los dos proyectos, ambas suscritas por los dos ingenieros del Puerto y por Eduardo Gómez Travesí en representación de Sando; logrando con esa maniobra que la Autoridad Portuaria pagara dos veces a la Constructora un tramo de 40 metros de mota adosado al Dique de Levante, al menos en la parte correspondiente a las siguientes mediciones de la liquidación:

- 14.393 toneladas de todo uno de cantera en el núcleo de la mota de cierre, con un valor en ejecución material de 65.776 euros.
- 2.934,10 toneladas de escollera clasificada de 100 a 300 kilos, colocada en una capa intermedia de protección, con un valor en ejecución material de 25.057 euros.
- 7.332,92 toneladas de escollera en piezas de una tonelada, colocada en manto de las motas de cierre, con un valor en ejecución material de 70.469 euros.

El perjuicio económico generado a la Autoridad Portuaria de Málaga a través de certificaciones y liquidaciones fraudulentas de los proyectos Modificado 1 y Complementario 1 del Atraque Sur asciende a 942.506,92 euros, sólo en concepto de ejecución material; pero el daño real fue superior, abarcando el coeficiente correspondiente a la baja de adjudicación y la parte proporcional de los pagos que se realizaron por conceptos de gastos generales, beneficio industrial y actualización de precios, todo lo cual fue abonado en las liquidaciones.

Hasta la recepción y liquidación de las obras del Atraque Sur los representantes de Sando nunca demandaron pagos suplementarios por sucesos u obras ajenas al proyecto. Ya en septiembre de 2011, con ocasión del trámite de audiencia a la contratista en un expediente abierto en la Autoridad Portuaria para determinar posibles perjuicios por el abono indebido de obras, admitieron un exceso de facturación en los metros lineales de pilotes, pero negaron el daño patrimonial. Objetaron que la constructora había soportado sobrecostes de 1.124.370,51 euros por incidencias, obras y materiales fuera de presupuesto; e invocaron su derecho a la compensación de créditos y el acuerdo cerrado en tal sentido con la dirección facultativa, supuestamente conocido y avalado por otros cargos de la Administración portuaria, autorizando una suerte de compensación a base de ajustes en las mediciones o valoraciones de otras partidas. Llegaron incluso a reclamar el pago de 298.020,52 euros, más intereses e IVA, que según ellos todavía se adeudaban a Sando.



FISCALIA ESPECIAL  
CONTRA LA CORRUPCIÓN Y LA  
CRIMINALIDAD ORGANIZADA  
DELEGACIÓN DE MÁLAGA

Pero entre todos los conceptos que ahora se reclamaban como gastos extraordinarios o fuera de proyecto, sólo aparecía debidamente justificada una partida de 1.212,17 euros, correspondiente al equipo de aire acondicionado que hubo que instalar con el sistema de protección catódica.

Como la negativa de Sando a devolver lo indebidamente cobrado también se apoyaba en la firmeza de las liquidaciones de los proyectos Modificado 1 y Complementario 1 del Atraque Sur, los gestores de la Autoridad Portuaria de Málaga descartaron el ejercicio de acciones civiles, entendiendo que conforme a la normativa administrativa aplicable al caso —artículo 110.3 del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas (Real Decreto Legislativo 2/2002)—, una vez transcurrido el periodo de garantía con informe favorable del director facultativo, la Administración quedaba obligada a liquidar definitivamente la obra y a cancelar los avales prestados por la Contratista; y que por esa misma razón ésta quedaba liberada de cualquier responsabilidad que no procediera de vicios ocultos. No obstante, en diciembre de 2011 el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria decidió denunciar estos hechos ante la Fiscalía, sin renunciar al resarcimiento de los daños y perjuicios.

## **B. Proyecto de reparación y restauración de la estructura del Atraquero Sur de Cruceros**

El día 13 de febrero de 2008, antes de que entrara en servicio el Atraque Sur de Cruceros, esta instalación sufrió un fuerte impacto por colisión del buque Stolt Capability, empujado por un temporal cuando maniobraba para entrar al Muelle de Levante, resultando daños estructurales como la rotura de la viga cantil y la sección total del pilote C-7 a pocos metros de profundidad, además de otros desperfectos en pilotes y tablero.



Tras las primeras inspecciones e informes el Presidente de la Autoridad Portuaria, acogiendo una propuesta de la Dirección previamente sugerida por Juan Pablo Gómez de la Fuente, emitió el 25 de febrero una orden declarando a efectos administrativos la emergencia de medidas como el aseguramiento de la integridad del conjunto del atraque, los estudios y ensayos necesarios para determinar el alcance de los daños, y los trabajos de reparación y rehabilitación precisos para



FISCALIA ESPECIAL  
CONTRA LA CORRUPCIÓN Y LA  
CRIMINALIDAD ORGANIZADA  
DELEGACIÓN DE MÁLAGA

recuperar toda la operatividad de la estructura de atraque. Al amparo de esa declaración de emergencia se habilitó un presupuesto provisional de dos millones de euros y se autorizó la ejecución de la obra de reparación por Sando SA, cuya contratación directa se justificaba en el acuerdo por ser la empresa constructora de la estructura dañada; bastando su mera aceptación para tener por formalizado el contrato. Sin embargo esta última decisión no se materializó de inmediato, bien porque la naviera propietaria del buque rechazaba la responsabilidad del siniestro, o bien porque el muelle comenzó a funcionar con relativa normalidad y al conocerse el alcance real de los daños se tuvo por superada la situación de emergencia. Esa información llegó después de que se practicara la campaña de ensayos de investigación que la Autoridad Portuaria encargó a una empresa especializada, y con la emisión en mayo de 2008 de un informe del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX), dependiente del Ministerio de Fomento, que analizaba la situación del muelle descartando una afectación de las condiciones de seguridad del forjado; recomendaba utilizar la estructura evitando acumular peso en un área determinada, pero sin necesidad de adoptar precauciones excepcionales; y concretaba las reparaciones a realizar, indicando respecto al pilote C-7 que cabía tanto la sustitución como el refuerzo.

Juan Pablo Gómez de la Fuente participó en el expediente para el resarcimiento de daños como responsable técnico de infraestructuras portuarias, manteniendo diversas reuniones o contactos con representantes de la naviera y los peritos de su compañía aseguradora; conocía por tanto el interés que guiaba a los gestores del Puerto en la búsqueda de un acuerdo extrajudicial, pues manejaban malas expectativas indemnizatorias en caso de pleitear con la naviera y su aseguradora, ambas extranjeras, que entonces rechazaban la responsabilidad y sólo parecían dispuestas a asumir una culpa compartida entre el capitán del buque y los prácticos y amarradores del Puerto de Málaga. A pesar de ello, asumiendo que podría bloquear o perjudicar la negociación y abocar a la Administración portuaria a una inversión millonaria de difícil recuperación, e impulsado por el afán de favorecer a la constructora Sando, en octubre de 2008 presentó un presupuesto de reparación que sabía que los peritos contrarios rechazarían por desmesurado, donde planteaba dos posibles soluciones técnicas con costes de 2.121.695 y 2.648.966 euros, en las que había incluido a propósito precios unitarios superiores a los de mercado y unidades de obra ajenas al proyecto originario e innecesarias para la reparación del atracadero. También preparó los pliegos de prescripciones y documentos precisos para la convocatoria del concurso por el procedimiento negociado —inaplicable a la obra propuesta por razón de su cuantía—; todo ello con el fin de evitar o limitar la concurrencia de licitadores que compitieran con Sando y neutralizar al mismo tiempo el riesgo de que al reconstruir o reparar el pilote dañado afloraran las irregularidades cometidas en las certificaciones y liquidación del Atraque Sur. Y tan seguros estaban los técnicos de Sando de que la obra sería para ellos, que dispusieron preparativos y acopios de material antes de que se licitara el contrato.



FISCALIA ESPECIAL  
CONTRA LA CORRUPCIÓN Y LA  
CRIMINALIDAD ORGANIZADA  
DELEGACIÓN DE MÁLAGA

El Director de la Autoridad Portuaria recibió esas propuestas pero no adoptó ninguna decisión, esperando posiblemente al desenlace de la reclamación que se interpuso en junio de 2009, jubilándose poco después sin llegar a pronunciarse a favor o en contra. En septiembre de 2009 se presentó el mismo expediente al nuevo Director del Puerto, que tampoco lo aprobó, devolviéndolo al Departamento de Infraestructuras por razones técnicas e inadecuación del procedimiento; pero Gómez de la Fuente no estaba dispuesto a seguir las directrices de su inmediato superior y se negó a rehacer el expediente. Con esa reacción pretendía ejercer presión y acabar imponiendo sus criterios, pero no reparó en que también podía verse apartado del asunto y sustituido por el propio Director, cuya preparación y experiencia profesional como ingeniero de caminos le capacitaba para encontrar la solución idónea al problema que ya se arrastraba durante año y medio. De hecho éste acabó avocando el asunto y planteó otra solución técnica, acorde a las recomendaciones del CEDEX, que restablecería la capacidad y resistencia estructural del atracadero por el procedimiento de arreglar el cantil del muelle y coser y reforzar el pilote C-7 ejecutando en su interior siete micropilotes dotados de camisa tubular, dispuestos en forma de corona, de 180 mm de diámetro y 20 metros de largo, a excepción del central que sería de 40 metros y llegaría hasta la base del pilote dañado; todo ello con un coste que no llegaba a la mitad de la alternativa más barata de Gómez de la Fuente. Esta propuesta sí fue aceptada por la aseguradora, que cerró un acuerdo de resarcimiento con la Autoridad Portuaria que se tradujo en el pago de 1.050.000 euros.

La idea quedó plasmada en el proyecto 50-01-05-O —*Proyecto de reparación y restauración de la estructura del Atracadero Sur de Cruceros*—, fechado en marzo de 2010, firmado por el ingeniero director José Antonio Caffarena Laporta y aprobado por los órganos de la Autoridad Portuaria. Para agilizar el trámite de licitación la Presidencia declaró la urgencia de la obra; y tras la aprobación del crédito presupuestario y de los pliegos de condiciones y prescripciones técnicas, se convocó el concurso por el procedimiento negociado con publicidad y con variantes. El presupuesto máximo era de 990.184,44 euros y el plazo de ejecución de dos meses, concurriendo las constructoras SATO y SANDO con ofertas de 650.000 y 980.000 euros respectivamente, acogiéndose la primera por ser la más ventajosa.

Las obras transcurrieron entre mayo y junio de 2010, liquidándose en febrero de 2011 en la suma de 530.000 euros. Y como temían los acusados, se descubrió entonces que la longitud de los pilotes del Atraque Sur era muy inferior a la certificada y liquidada en el expediente administrativo. El Director del Puerto dio cuenta al Presidente, ordenando éste la apertura de un expediente informativo que luego se transformó en otro de carácter disciplinario y en una investigación para determinar el alcance del daño patrimonial, lo cual dio lugar al despido de Juan Pablo Gómez de la Fuente y a la incoación de esta causa.



FISCALIA ESPECIAL  
CONTRA LA CORRUPCIÓN Y LA  
CRIMINALIDAD ORGANIZADA  
DELEGACIÓN DE MÁLAGA

### **C. Proyecto de obras para mejora de calado de la dársena del antepuerto y alineación del Muelle N°9**

El Muelle 9 del Puerto de Málaga, adosado a la Terminal Polivalente, se diseñó con un calado de 16 metros para el atraque de grandes buques portacontenedores, pero en batimetrías posteriores a la obra asomaban puntos de menor profundidad en la banqueta y alineación del muelle, circunstancia que no fue reflejada en la liquidación final de la obra ni generó reclamaciones frente a las Constructoras, lo cual se investiga en una pieza separada de este procedimiento.

La falta de calado mermaba la capacidad operativa de la Terminal y motivó quejas de navieras a la concesionaria Terminales del Sudeste SA, que ésta trasladaba a la Autoridad Portuaria al tiempo que reclamaba soluciones, razón por la que en 2007 se programaron nuevas obras de dragado con cargo a los presupuestos públicos de inversión, con el objetivo de alcanzar en el Muelle 9 y en la dársena adyacente una cota de -16 metros que permitiera operar con seguridad a buques de hasta 15 metros de calado. El proyecto técnico —*Relación de unidades con especificaciones: dragado para mejora de calados de dársena de antepuerto y alineación muelle N°9*— fue redactado en mayo de 2007 por Juan Pablo Gómez de la Fuente, que atribuía la pérdida de calado a la sedimentación de materiales en suspensión procedentes de obras o arrancados del fondo por las hélices de buques de gran tonelaje; y estimaba que para igualar la profundidad a 16 metros en bajamar había que extraer 30.000 metros cúbicos entre “todo uno” depositado en el área del muelle, aprovechable para nuevos vertidos, y los fangos y arenas arcillosas de la dársena que debían transportarse hasta un vertedero. Y calculó que para ello harían falta 30 jornadas de dragado con un coste diario de 8.200 euros, lo que se tradujo en un presupuesto de 294.872 euros, incluyendo gastos de movilización e IVA.

La Administración portuaria no consideró estas obras como urgentes y una vez aprobado el proyecto lo sacó a licitación en junio de 2007 por el procedimiento negociado sin publicidad. Sólo concursó Dragados SA (A15139314), que resultó adjudicataria con una oferta de 293.480 euros y plazo de ejecución de un mes, formalizándose el contrato el día 19 de octubre 2007.

Dragados SA formaba parte del mismo grupo empresarial que Terminales del Sudeste SA y en los meses de junio o julio de 2007 se anticipó a la resolución del concurso practicando algunos dragados en la banqueta y alineación del Muelle 9, pero no lo hizo por razones de urgencia u otro interés público sino para optimizar sus propios recursos y sacar el máximo rendimiento del equipo y maquinaria de dragado que movilizó en esas fechas para las obras del atraque norte de cruceros. Estos medios también sirvieron para rematar las obras de prolongación del muelle de contenedores que Dragados SA construía para la concesionaria de la Terminal; y como había que limpiar y rasantear la banqueta recién construida,





FISCALIA ESPECIAL  
CONTRA LA CORRUPCIÓN Y LA  
CRIMINALIDAD ORGANIZADA  
DELEGACIÓN DE MÁLAGA

pudo aprovecharse la ocasión para hacer lo propio en algún punto del tramo originario del Muelle 9, cuya conservación concernía a la Autoridad Portuaria.

Los dragados en una u otra fase del Muelle 9 transcurrieron de forma intermitente; supeditados por un lado a la propia actividad portuaria —se usaba una draga de acción mecánica y maniobra restringida, que al funcionar fondeada impedía o dificultaba la entrada y salida de los portacontenedores—, y por otro a los dragados y vertidos que simultáneamente hacía la Constructora en el emplazamiento del atraque norte, al otro lado de la dársena. Y en la medida en que tales dragados pudieron afectar al tramo del Muelle 9 que se mantenía con fondos públicos, fueron conocidos y tolerados por los técnicos y directivos del Puerto, pero carecieron de dirección facultativa y de los controles propios de cualquier obra pública; sin que haya constancia fiable de la naturaleza y volumen del material extraído, ni de las horas o jornadas invertidas por la draga en cada uno de los tres escenarios mencionados. Tampoco se obtuvieron unos resultados significativos durante el verano de 2007, puesto que no llegó a dragarse la dársena y en la berma del Muelle 9 quedaron piedras por encima de la cota -16, alcanzando en algunos puntos los 14,20 metros.

El acusado Juan Pablo Gómez de la Fuente mantenía una relación fluida con los gestores de Dragados SA —cliente de la consultora GF INGENIERIA APLICADA SL que él mismo seguía controlando tras repartir el capital entre su suegro y hermanos—, y estaba al corriente de sus objetivos y prioridades, lo que no impidió que se prestara a regularizar los dragados anteriores al contrato, incluyéndolos en las futuras certificaciones y liquidaciones.

Los trabajos del contrato de mejora de calados debían terminar en 1997, pero como la constructora carecía en ese momento de la maquinaria adecuada para dragar la dársena y quería ahorrar gastos de desplazamiento o subcontratación, hubo un acuerdo entre Juan Pablo Gómez de la Fuente y Javier Cazorla Wagner, ingeniero que representaba a Dragados SA, para aplazar la ejecución del contrato por tiempo indeterminado, bajo el pretexto de que convenía esperar a que disminuyera la actividad del Muelle 9 y se acabaran los rellenos en la zona y los vertidos del atraque norte. Al cabo de un año, el 3 de noviembre de 2008, se firmó el acta de comprobación de replanteo y se autorizó el inicio de los trabajos, comunicándose así a la Capitanía Marítima a efectos de control de la navegación interna. Dos días después recaló en Málaga la draga Atlántida I, que funcionaba por el sistema de succión en marcha y entre los días 6 y 15 de noviembre se dedicó a dragar la zona sur de la dársena sin perturbar el tráfico portuario. Al terminar la novena jornada partió con destino a otro puerto, pero su rendimiento final quedó muy lejos de las previsiones del proyecto, posiblemente a causa de averías; sin que la dirección facultativa comprobara la razón de esa anomalía, ni reaccionara frente al presunto incumplimiento contractual. Los trabajos prosiguieron con la draga Omvac IV —barcaza con retroexcavadora, que funcionaba anclada y balizada—, que permaneció en Málaga hasta el 12 de



FISCALIA ESPECIAL  
CONTRA LA CORRUPCIÓN Y LA  
CRIMINALIDAD ORGANIZADA  
DELEGACIÓN DE MÁLAGA

diciembre de 2008, dedicándose fundamentalmente a la colocación de filtros y mantos de escollera en el atraque norte, aunque ocasionalmente dragaba la dársena o la alineación del Muelle 9 aprovechando los escasos periodos de inactividad portuaria.

A principios de diciembre de 2008 **Javier Cazorla Wagner** y **Juan Pablo Gómez de la Fuente** decidieron dar por terminada la obra; y en enero de 2009 se hizo una nueva batimetría que reveló perfiles incompatibles con la prestación efectiva del servicio contratado, lo cual sugería un posible incumplimiento contractual que debió investigarse antes de recibir la obra, liquidar el contrato y devolver los avales. Pero en lugar de dar cuenta a sus superiores Gómez de la Fuente optó por zanjar el asunto y se concertó con el otro acusado para solapar las posibles irregularidades mediante una certificación de obras de fecha 30 de noviembre de 2008, que ambos suscribieron como director de obra y representante de la contratista, acreditando falsamente la prestación de treinta jornadas de dragado entre los días 4 de noviembre y 4 de diciembre de 2008. Con esa certificación Dragados SA pudo emitir una factura y cobrar la suma de 293.480 euros. Y al cabo de unos meses la Contratista recuperó su aval tras solicitar y obtener la recepción de obras; acto que tuvo lugar el 10 de noviembre de 2009 y en el que Gómez de la Fuente aseguró que los trabajos se habían ejecutado sensiblemente de acuerdo con el proyecto. Aportó al mismo tiempo un proyecto de liquidación, datado en septiembre de 2009, que refrendaba la misma conclusión falaz, también firmado por Cazorla Wagner en prueba de la conformidad de la Contratista.

Se generó así una falsa apariencia de normalidad en los calados del Puerto, insertándose informaciones erróneas en la Memoria de Actividades del Puerto y en otros documentos del Departamento de Explotación. La propia Dirección del Puerto dirigió un oficio a la Concesionaria de la Terminal Polivalente de fecha 2 de septiembre de 2009, comunicando por error que la dársena y el muelle 9 ya permitían la entrada, maniobra y atraque de buques con calado máximo de 15 metros y resguardo de 0,5 metros. De ahí pudieron derivarse situaciones de riesgo como la ocurrida a finales de enero de 2010, cuando un buque de esas características intentó infructuosamente acceder al Puerto de Málaga.

## II

Los referidos hechos son constitutivos de los siguientes delitos tipificados en el Código Penal, según redacción anterior a la reforma introducida por la Ley Orgánica 5/2010:

- A. Un delito continuado de falsedad en documento oficial de los artículos 390.4 y 74.1, en concurso medial con un delito de malversación del artículo 432.2
- B. Un delito de fraude del artículo 436



FISCALIA ESPECIAL  
CONTRA LA CORRUPCIÓN Y LA  
CRIMINALIDAD ORGANIZADA  
DELEGACIÓN DE MÁLAGA

C. Un delito continuado de falsedad en documento oficial de los artículos 390.4 y 74.1

### III

De los referidos delitos son responsables los acusados en la forma que se indica a continuación:

De los delitos de falsedad y malversación del apartado A) son autores materiales **Juan Pablo Gómez de la Fuente** y **José Fernández Durán**; y cooperadores necesarios **Carlos Martínez Pérez** y **Eduardo Gómez Travesí**, con aplicación respecto a los dos últimos de la previsión del artículo 65.3 del Código Penal.

Del delito de fraude del apartado B) es autor **Juan Pablo Gómez de la Fuente**.

Del delito de falsedad del apartado C) es autor material **Juan Pablo Gómez de la Fuente** y cooperador necesario **Javier Ernesto Cazorla Wagner**, con aplicación respecto a éste de la previsión del artículo 65.3 del Código Penal.

### IV

No concurren circunstancias modificativas de la responsabilidad penal en ninguno de los acusados.

### V

Procede imponer a los acusados las siguientes penas, además de la correspondiente condena en costas:

A **Juan Pablo Gómez de la Fuente** seis años de prisión y quince de inhabilitación absoluta para empleo o cargo público, por los delitos de falsedad y malversación del apartado A); un año de prisión y seis de inhabilitación especial para empleo o cargo público, por el delito de fraude del apartado B); y cuatro años y seis meses de prisión, multa de doce meses a razón de cuotas de diez euros, e inhabilitación especial para empleo o cargo público por tiempo de cuatro años, por el delito de falsedad del apartado C).

A **José Fernández Durán** seis años de prisión y quince de inhabilitación absoluta para empleo o cargo público, por los delitos de falsedad y malversación del apartado A).

A **Carlos Martínez Pérez**, tres años de prisión y accesoria de inhabilitación especial para cargo público, por los delitos de falsedad y malversación del apartado A).



FISCALIA ESPECIAL  
CONTRA LA CORRUPCIÓN Y LA  
CRIMINALIDAD ORGANIZADA  
DELEGACIÓN DE MÁLAGA

A **Eduardo Gómez Travesí**, tres años de prisión y accesoria de inhabilitación especial para cargo público, por los delitos de falsedad y malversación del apartado A).

Y a **Javier Ernesto Cazorla Wagner**, dos años de prisión y multa de seis meses a razón de cuotas de diez euros, por el delito de falsedad del apartado C).

**RESPONSABILIDAD CIVIL.-** En materia de responsabilidad civil procede que los acusados Juan Pablo Gómez de la Fuente, José Fernández Durán, Carlos Martínez Pérez y Eduardo Gómez Travesí indemnicen conjunta y solidariamente a la Autoridad Portuaria de Málaga en 941.294,75 euros, más las cantidades que en proporción al importe total de la liquidación correspondan a los conceptos de baja de adjudicación, gastos generales, beneficio industrial y actualización de precios; todo ello incrementado con el interés legal devengado desde el día 20 de diciembre de 2007 en que se aprobó la liquidación provisional del contrato de obras del Atraque Sur. En defecto de ellos, deberá responder de forma subsidiaria la entidad CONSTRUCCIONES SÁNCHEZ DOMÍNGUEZ-SANDO S.A. conforme al artículo 120.4º del Código Penal.

**OTROSI DICE I.-** Interesa que se declare la responsabilidad civil subsidiaria de CONSTRUCCIONES SÁNCHEZ DOMÍNGUEZ-SANDO S.A. y se le dé traslado de las actuaciones.

**OTROSI DICE II.-** Solicita igualmente la apertura de piezas separadas de responsabilidad civil, requiriendo a los acusados y responsable civil subsidiaria para que presten fianza en cuantía suficiente para asegurar las responsabilidades pecuniarias que, en definitiva, puedan declararse procedentes.

**OTROSI DICE III.-** Interesa que, antes de elevar las actuaciones al órgano de enjuiciamiento, se recabe nueva hoja histórico penal de Juan Pablo Gómez de la Fuente, toda vez que la del folio 3171 corresponde a otra persona; y que se requiera a la entidad Puertos del Estado la aportación de copia de las Normas Generales de Contratación de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias, aprobadas por el Consejo Rector de Puertos del Estado de 3 de mayo de 1993, que quedaron sin efecto a partir de la Orden del Ministerio de Fomento 4247/2006 de 28 de diciembre, sobre normas y condiciones para la contratación de Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias.

**PROPOSICIÓN DE PRUEBA.-** Para su práctica en el juicio oral, se proponen las siguientes pruebas:

1ª.- Interrogatorio de los acusados Juan Pablo Gómez de la Fuente, José Fernández Durán, Carlos Martínez Pérez, Eduardo Gómez Travesí y Javier Ernesto Cazorla Wagner.



FISCALIA ESPECIAL  
CONTRA LA CORRUPCIÓN Y LA  
CRIMINALIDAD ORGANIZADA  
DELEGACIÓN DE MÁLAGA

2ª.- Declaración testifical de las siguientes personas:

- Inspector del Cuerpo Nacional de Policía nº 81.598
- Presidente actual de la Autoridad Portuaria de Málaga
- Enrique Linde Cirujano (Autoridad Portuaria de Málaga)
- Rafael Gómez Muñoz (Inspección General del Ministerio de Fomento)
- Beatriz García Gálvez (Autoridad Portuaria de Málaga)
- José Luis Sánchez Domínguez (Sando SA)
- Daniel Paunero Alonso (f.2179)
- Antonio Rodríguez Cadaval (f.48)
- Jerónimo Alba Alonso (f.3069)
- Antonio Escudero Rodríguez (Autoridad Portuaria de Málaga)
- Francisco José Martín Pérez (Autoridad Portuaria de Málaga)
- Manuel Moreno Álvarez (f.3070)
- Salvador Romero Porras (Autoridad Portuaria de Málaga)
- Ana María Garzón Fernández (GF Ingeniería Aplicada SL)
- José Garzón Herrero (GF Ingeniería Aplicada SL)

3ª.- Declaración en calidad de testigos-peritos de:

- Rolando Lago Cuervo (Puertos del Estado)
- Manuel Conde Gutiérrez del Álamo (Autoridad Portuaria de Málaga)
- Luis Rafael Fez Galán (f.1171)
- José Antonio Caffarena Laporta (f.1172)

4ª.- Informe pericial de Álvaro Rodríguez Dapena y Antonio Góngora Zurro, ingenieros de Puertos del Estado

5ª.- Documental de todas las diligencias, con expresa mención de los que indican a continuación, cuya lectura o reproducción se interesa para la vista oral:

- Documentos anejos al informe policial de 29/3/2012 (f.218 ss)
- Documentos anejos al informe policial de 26/6/2012 (f.410 ss)
- Documentos anejos al informe policial de 17/9/2012 (f.748 ss)
- Documentos anejos al informe policial de 15/1/2013 (f.1096 ss)



FISCALIA ESPECIAL  
CONTRA LA CORRUPCIÓN Y LA  
CRIMINALIDAD ORGANIZADA  
DELEGACIÓN DE MÁLAGA

- Documentos aportados con el informe policial de 20/5/2014 (f.2692), archivados en cajas 1, 2, 3, 4 y 5. En particular los expedientes de la Autoridad Portuaria de las obras del Atraque Sur; de restauración del Atraque Sur, y de mejora de calados; y expediente disciplinario de Juan Pablo Gómez de la Fuente.
- Folios 125, 130, 132, 134, 161, 162 ss, 353, 356, 773, 740, 742, 749, 751, 752, 753, 756 ss, 759 ss, 762, 768, 1097, 1098, 1306 ss, 1556 ss, 2876 ss, 3071 ss
- Documentos archivados en el Anexo I, procedentes de la Autoridad Portuaria.

Málaga, 20 de julio de 2016

Fdo. Valentín Bueno Cavanillas