

C O R T E S

DIARIO DE SESIONES DEL

SENADO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CECILIO VALVERDE MAZUELAS

Sesión Plenaria núm. 109

celebrada el miércoles, 10 de junio de 1981

ORDEN DEL DIA (continuación):

Conocimiento directo del Pleno de Tratados y Convenios internacionales remitidos por el Congreso de los Diputados (continuación):

- **Protocolo correspondiente al Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie IV, número 62, de 8 de mayo de 1981).**
- **Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie IV, número 63, de 8 de mayo de 1981).**
- **Convenio internacional de constitución de un fondo internacional de indemnizaciones de daños causados por la contaminación de hidrocarburos («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie IV, número 64, de 8 de mayo de 1981).**
- **Protocolo correspondiente al Convenio de Atenas, relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie IV, número 65, de 8 de mayo de 1981).**
- **Convenio de Atenas, relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie IV, número 66, de 8 de mayo de 1981).**
- **Moción sobre retirada de la proposición de ley sobre modificación de los artículos 5.º y 6.º y Disposición adicional nueva del Real Decreto-Ley 11/1978, de 17 de abril, tomada en consideración por el Pleno de la Cámara con fecha 7 de octubre de 1980.**
- **Elección de los miembros y constitución de la Comisión Especial de Investigación sobre la situación del paro agrícola, especialmente en el campo andaluz, creada por acuerdo del Pleno del Senado en su sesión del día 27 de mayo de 1981.**

Interpelaciones:

- De don Javier Paulino Pérez, del Grupo Socialista, sobre problemas que afectan al personal militar en servicios civiles, en expectación de servicios civiles, en reserva y agrupación temporal militar («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie I, número 71, de 21 de noviembre de 1980).
- De don Víctor Manuel Arbeloa Muru, del Grupo Socialista, sobre uso del polígono de las Bardenas Reales (Navarra) («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie I, número 85, de 16 de marzo de 1981).
- De don Rafael Román Guerrero, del Grupo Socialista Andaluz, sobre regulación del transporte marítimo del estrecho de Gibraltar («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie I, número 66, de 10 de octubre de 1980).
- De don Manuel Díaz-Marta Pinilla, del Grupo Socialista, sobre posible desarrollo de la navegación fluvial y fluviomarítima en España («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie I, número 74, de 12 de diciembre de 1980).



SUMARIO

	Página
	Convenio internacional de constitución de un fondo internacional de indemnizaciones de daños causados por la contaminación de hidrocarburos . . . 5515
<i>Se reanuda la sesión a las cuatro y cincuenta minutos de la tarde.</i>	
<i>Se continúa con el orden del día.</i>	
<i>Conocimiento directo del Pleno de Tratados y Convenios internacionales remitidos por el Congreso de los Diputados (continuación):</i>	
	Página
Protocolo correspondiente al Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las mar por hidrocarburos	5514
<i>Interviene el señor Dorrego González (Grupo Unión de Centro Democrático)</i>	
<i>A pregunta del señor Presidente fue aprobado por asentimiento de la Cámara.</i>	
	Página
Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho marítimo	5515
<i>Usa de la palabra el señor Galván González (Grupo de Unión de Centro Democrático).</i>	
<i>La Cámara por asentimiento, aprueba dicho convenio.</i>	
	Página
	Interviene el señor Dorrego González (Grupo de Unión de Centro Democrático).
	A pregunta del señor Presidente, la Cámara aprueba el referido convenio.
	Página
	Protocolo correspondiente al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar; y Convenio de Atenas, relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar.
	5516
	Usa de la palabra la señora Salarrullana de Verda en defensa del protocolo y del Convenio de Atenas.
	A pregunta del señor Presidente la Cámara, por asentimiento, aprobó el protocolo y el convenio antes indicados.
	Página
	Moción sobre retirada de la proposición de ley sobre modificación de los artículo 5.º y 6.º y Disposición adicional nueva del Real Decreto-Ley 11/1978, de 17 de abril, tomada en consideración por el Pleno de la Cámara con fecha 7 de octubre de 1980. 5518

El señor Presidente informa a la Cámara de los antecedentes que han motivado esta moción, así como del acuerdo de la Mesa, previa audiencia de la Junta de Portavoces, de elevar al Pleno del Senado la moción proponiendo la retirada de la proposición de ley.

Por asentimiento de la Cámara, fue aprobada la moción de la Mesa del Senado.

Página

Elección de los miembros y constitución de la Comisión Especial de Investigación sobre la situación del paro agrícola, especialmente en el campo andaluz, creada por acuerdo del Pleno del Senado en su sesión del día 27 de mayo de 1981 5519

El señor Presidente da lectura de los nombres que los diferentes grupos parlamentarios han designado para formar parte de dicha comisión.

La Cámara, por asentimiento, aprueba la composición de la comisión.

El señor Presidente convoca a todos los señores senadores designados para formar parte de la referida comisión, para proceder a la constitución de la misma y la elección de la Mesa.

Se suspende la sesión.

Se reanuda la sesión.

Interpelaciones:

Página

De don Javier Paulino Pérez, del Grupo Socialista, sobre problemas que afectan al personal militar en servicios civiles, en expectación de servicios civiles, en reserva y agrupación temporal militar 5519

El señor Paulino Pérez explana su interpelación. En nombre del Gobierno le contesta el señor Ministro de Defensa (Oliart Saussol). A continuación usan de la palabra los señores Prat García (Grupo Socialista del Senado) y Pérez Crespo (Grupo de Unión de Centro Democrático).

En turno de rectificación interviene de nuevo el señor Paulino Pérez.

Página

De don Víctor Manuel Arbeola Muru, del Grupo Socialista, sobre uso del polígono de Las Bardenas Reales (Navarra) 5527

El señor Arbeola Muru expone su interpelación. En nombre del Gobierno le contesta el señor Ministro de Defensa (Oliart Saussol). A continuación usan de la palabra los señores Monge Recalde (Grupo Mixto), Biescas Ferrer (Grupo Socialista del Senado) y Sarasa Miquélez (Grupo de Unión de Centro Democrático).

En turno de réplica intervienen de nuevo el señor Arbeola Muru y el señor Ministro de Defensa (Oliart Saussol).

Para alusiones usa de la palabra el señor Monge Recalde a quien contesta el señor Presidente.

A continuación el señor Presidente somete al Pleno que delegue en la Comisión de Presupuestos para la aprobación con competencia legislativa plena del proyecto de ley en virtud del cual se establece el régimen retributivo específico de los magistrados y de los secretarios de la Magistratura de Trabajo.

La Cámara aprueba por asentimiento esta delegación de competencia legislativa a la Comisión de Presupuestos.

Página

De don Rafael Román Guerrero, del Grupo Socialista Andaluz, sobre regulación del transporte marítimo del estrecho de Gibraltar 5539

El señor Román Guerrero explana su interpelación. En nombre del Gobierno le contesta el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Alvarez Alvarez). A continuación usa de la palabra el señor Lizón Giner y la señora Pinedo Sánchez.

En turno de rectificación intervienen de nuevo el señor Román Guerrero y el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Alvarez Alvarez).

Página

De don Manuel Díaz-Marta Pinilla, del Grupo Socialista, sobre posible desarrollo de la navegación fluvial y fluvio-marítima en España 5547

El señor Díaz-Marta Pinilla explana su interpelación. En nombre del Gobierno le contesta el señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo (Ortiz González). A continuación usan de la palabra los señores Subirats Piñana y Guía Mateo.

En turno de rectificación intervienen de nuevo el señor Díaz-Marta Pinilla y el señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo (Ortiz González).

El señor Presidente informa a la Cámara que el próximo Pleno tendrá lugar el día 15 del corriente mes de junio a las cinco de la tarde.

Se levanta la sesión.

Eran las nueve y cincuenta y cinco minutos de la noche.

Se reanuda la sesión a las cuatro y cincuenta y cinco minutos de la tarde.

CONOCIMIENTO DIRECTO DEL PLENO DE TRATADOS Y CONVENIOS INTERNACIONALES REMITIDOS POR EL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS (Continuación)

— PROTOCOLO CORRESPONDIENTE AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS CAUSADOS POR LA CONTAMINACIÓN DE LAS AGUAS DEL MAR POR HIDROCARBUROS

El señor PRESIDENTE: Se reanuda la sesión. Prosiguiendo el punto quinto del orden del día, corresponde ahora el protocolo correspondiente —valga la redundancia— al Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos. Fue publicado el día 8 de mayo pasado.

¿Señores portavoces que hayan de intervenir en el debate previo a la votación de la autorización correspondiente? (Pausa.) Sólo el senador Dorrego, que, por el Grupo de UCD, tiene la palabra.

El señor DORREGO GONZALEZ: Señor Presidente, señorías, no voy a cansarles a ustedes con la exposición de las razones por las que este Convenio sobre Responsabilidad Civil por la contaminación del mar por hidrocarburos es necesario. Sólo quiero decirles que en las circunstancias actuales los hidrocarburos son uno de los factores determinantes de la misma; que no podemos prescindir de ellos, ya que energéticamente estamos condicionados a los mismos.

Cada vez las necesidades de transporte son mayores; cada vez las posibilidades de contaminación son mayores y nos encontramos con que plantean una serie de problemas en todas las esferas de la vida no sólo económicos, sino sanitarios y ecológicos.

Haciéndose eco de estos problemas que plantean los hidrocarburos, una serie de países se reunieron en noviembre de 1969 en Bruselas y firmaron un Protocolo por el cual se determinaban las responsabilidades civiles a que se pudiera dar lugar al contaminar los hidrocarburos las aguas del mar, no sólo en aquellos casos accidentales, que todos conocemos —que los ha habido, y graves—, sino en aquellos casos en que simplemente por limpieza de fondos o por derrames, a veces involuntarios, se pudiera producir esta contaminación.

Creo que no hace falta más justificación, porque todos estamos de acuerdo en que tenemos que mantener los hidrocarburos como fuente de energía. Tenemos que transportar estos hidrocarburos, pero tenemos que poner todas las precauciones necesarias para evitar los riesgos y, sobre todo, para poder combatir las consecuencias de los mismos, una vez producidas.

Por esto es por lo que se firma este convenio que, en definitiva, viene a determinar una serie de responsabilidades civiles y a hacer posible que tengan una solución —hasta donde sea posible— las consecuencias o daños causados disponiendo de los medios económicos necesarios para poder reparar dichos daños.

No hay duda de que la idea sería que no se produjera la contaminación y que estuvieran tomadas las medidas de seguridad, pero todos sabemos que, aun en las mejores condiciones de transporte hay hechos inevitables que producen contaminación. Es precisamente para estos casos en los que se produzca esta contaminación por lo que se firma este convenio a fin de reparar los perjuicios económicos, ecológicos y en muchos casos sanitarios.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: ¿Asiente la Cámara respecto de la concesión de la autorización procedente? (Asentimiento.)

Se declara, pues, que el Senado, por asentimiento, ha acordado autorizar que el Estado se obligue por medio de la ratificación correspondiente respecto del protocolo relativo al Conve-

nio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, en los términos en que ha sido remitido por el Congreso de los Diputados.

CONVENIO SOBRE LIMITACION DE RESPONSABILIDAD NACIDA DE RECLAMACIONES DE DERECHO MARITIMO

El señor PRESIDENTE: Sigue el Convenio sobre limitación de responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho marítimo.

¿Señores portavoces que deseen intervenir? (*Pausa*)

El senador Galván, por el Grupo de UCD, tiene la palabra.

El señor GALVAN GONZALEZ: Señor Presidente, señorías, intervengo en nombre de mi grupo cumpliendo un trámite necesario, porque confiadamente esperamos que esta Cámara asentirá unánimemente a la autorización al Gobierno para la firma de adhesión de este convenio remitido a las Cortes Generales en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 94.1 de la Constitución, en solicitud de que se le autorice para efectuar la correspondiente adhesión.

Sin modificación alguna, el Congreso de Diputados acordó conceder al Gobierno la autorización solicitada; y remitido el Convenio a esta alta Cámara, en la Comisión de Asuntos Exteriores no se presentó propuesta alguna de modificación, ni de reserva, por lo que ha sido traído a esta sesión en los mismos en que lo remitió el Gobierno.

El propio Convenio, en su artículo 16, expresa que estará abierto a la firma para todos los Estados en la sede de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, desde el 1.º de febrero de 1977 al 31 de diciembre del mismo año, y a partir de esta segunda fecha seguirá abierto a efectos de adhesión. En su consecuencia, nuestro Estado lo que pretende y solicita de las Cortes Generales es la autorización para poder efectuar la firma de adhesión.

El convenio, en su artículo 1.º, determina que los propietarios de buques y los salvadores (se entiende por salvadores a toda persona que preste servicios directamente relacionados con operaciones de auxilio o salvamento) podrán limitar la responsabilidad nacida de las reclamaciones que

se enumeran en el artículo siguiente, acogiéndose a las condiciones del convenio y siendo primordialmente las reclamaciones sujetas a limitación, las siguientes:

Reclamaciones relacionadas con muerte, lesiones, pérdidas o daños producidos en las cosas; reclamaciones producidas a bordo o que estén directamente vinculados con la explotación del buque o con operaciones de auxilio o salvamento; reclamaciones relacionadas con perjuicios derivados de retrasos en el transporte por mar de la carga, los pasajeros o su equipaje; reclamaciones relacionadas con otros perjuicios derivados de la violación de derechos que no sean contractuales, irrogados en directa vinculación con el buque; reclamaciones relacionadas con la puesta a flote, remoción, destrucción o eliminación de la peligrosidad de un buque hundido, naufragado, varado o abandonado; reclamaciones relacionadas con la remoción o la destrucción del cargamento del buque o la eliminación de la peligrosidad de dicho cargamento; reclamaciones promovidas por una persona que no sea la responsable, relacionadas con las medidas tomadas a fin de evitar o aminorar los perjuicios.

Del resto del convenio se determina qué reclamaciones no pueden ser objeto de limitación; límites de la reponsabilidad; posibilidad de acumular reclamaciones; fondos de limitación; con cláusulas finales sobre entrada en vigor, reserva, denuncia, revisión y enmienda.

Indudablemente este convenio constituye una gran bondad para las relaciones comerciales patrocinadas por el Derecho marítimo y, en su consecuencia, como dije al empezar, confiadamente esperamos que la autorización al Gobierno se dará por el unánime voto de esta Alta Cámara.

El señor PRESIDENTE: ¿Hay asentimiento de la Cámara, tal como supone la Presidencia, para la autorización que se solicita? (*Asentimiento.*)

Se declara, pues, que el Senado, por asentimiento, acuerda otorgar al Estado la autorización pertinente para que se obligue, por medio de la ratificación correspondiente, al convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho marítimo, conforme al texto remitido por el Congreso de los Diputados.

— CONVENIO INTERNACIONAL DE CONSTITUCION DE UN FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIONES DE

DAÑOS CAUSADOS POR LA CONTAMINACIÓN DE HIDROCARBUROS

El señor PRESIDENTE: Convenio Internacional de constitución de un Fondo Internacional de Indemnizaciones de daños causados por la contaminación de hidrocarburos.

¿Señores portavoces? (Pausa.)

El senador Dorrego, por el Grupo de UCD, tiene la palabra.

El señor DORREGO GONZALEZ: Señor Presidente, señorías, en este segundo protocolo o acuerdo internacional lo único que se hace es fijar —de aquella declaración de intenciones que se había hecho en el anterior convenio de responsabilidad civil sobre contaminación de los hidrocarburos— las bases de organización, las bases financieras y las bases económicas de contribución para, en todos los casos, tener asegurado que, aunque el responsable, en alguna circunstancia, no pueda hacer frente a los daños que haya causado la contaminación por los hidrocarburos, haya un fondo internacional al cual contribuyan los países por distintos métodos. Podríamos analizar el convenio no sólo por el transporte sino por la capacidad de carga, por las toneladas de importación y exportación y transformación, con lo cual, como digo, se logra que en todos los casos haya un Fondo Internacional de garantía que sea capaz de hacer frente a aquellos graves accidentes que puedan poner en peligro, como dije antes, o bien la ecología —que es muy frecuente—, o bien las condiciones sanitarias de alguna región, y también las situaciones económicas.

Es por todo ello por lo que pedimos a esta Cámara que ratifique este convenio que garantiza, en todos los casos, el cumplimiento de esta responsabilidad cuando, en algún caso, el causante de la responsabilidad no pueda hacer frente a la situación económica.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: De nuevo sometemos a la consideración de la Cámara la posibilidad de que, por asentimiento, acuerde otorgar la autorización solicitada. (Asentimiento.)

Se declara, pues, que el Senado, por asentimiento, acuerda conceder al Estado la autorización para obligarse, por medio de la ratificación correspondiente, al Convenio Internacional de Constitución de un Fondo Internacional de In-

demnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos.

PROTOCOLO CORRESPONDIENTE AL CONVENIO DE ATENAS, RELATIVO AL TRANSPORTE DE PASAJEROS Y SUS EQUIPAJES POR MAR; Y CONVENIO DE ATENAS, RELATIVO AL TRANSPORTE DE PASAJEROS Y SUS EQUIPAJES POR MAR

El señor PRESIDENTE: Protocolo correspondiente al Convenio de Atenas, relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar.

¿Señores portavoces? (Pausa.)

La senadora Salarrullana, por el Grupo de UCD, tiene la palabra.

La señora SALARRULLANA DE VERDA: Señor Presidente, señoras y señores senadores, si le parece al señor Presidente, voy a defender al mismo tiempo el Protocolo y el Convenio para abreviar la sesión.

En la sesión plenaria anterior me correspondió defender un acuerdo internacional sobre transporte de viajeros por carretera y hoy voy a hacer lo mismo respecto al Protocolo y al Convenio de Atenas relativos al transporte de viajeros y sus equipajes por mar, cosa que para una senadora de tierra adentro supone un auténtico reto. Todo esto está haciendo que desarrolle mi imaginación viajera y que me sienta un poco como Moisés ante la tierra prometida: contemplando y propiciando los viajes de los demás, pero sin moverme de esta tribuna.

Con fecha 8 de mayo de 1981, tuvo entrada en la Cámara este Convenio de Atenas y, como pienso que cualquier ocasión es buena para volver a revivir retazos de nuestra historia, quiero recordar a SS. SS. que allá por el año 1319, Alfonso Federico de Aragón y, más tarde, Roger de Lauria, al mando de las tropas almogávares, compuestas por aragoneses y catalanes, en un alarde de expansionismo, conquistaron y gobernaron lo que se llamó Ducados de Atenas y Neopatria, donde todavía quedan algunas inscripciones que recuerdan su estancia y documentos relativos al Código de los Usatges, por el que se gobernaban. Creo que aquellos españoles debieron sentirse dioses del Olimpo, al ser dueños de una de las capitales históricas de la cultura universal.

Pero volvamos a hoy y al actual convenio, del cual quiero extraer algunas notas y exponerlas,

con objeto de obtener el voto favorable de SS. SS.

El artículo 1.º está dedicado a las definiciones: quién es un transportista, quién es un transportista-ejecutor y qué es un contrato de transportes. Sé que SS. SS. se van a sonreír si les digo que también se define qué es un buque. Y un buque es solamente una nave que sale a la mar, no incluyéndose los vehículos que se desplazan sobre colchón de aire; qué es un pasajero: una persona transportada en un buque; qué se entiende por equipaje y cuál es exactamente la duración del tiempo en que un pasajero lo es.

A simple vista, esto podría parecerse más a un diccionario que a un texto legal. Sin embargo, quiero decir que he disfrutado estudiándolo, porque nunca había visto un texto articulado con una estructura tan clara y tan ordenada.

En los artículos siguientes desarrolla las líneas del convenio en los conceptos antes definidos. Así, marca cuándo tiene y cuándo no tiene responsabilidad el transportista ante la muerte o daños corporales del pasajero; ante la pérdida, deterioro o robo de objetos de valor; ante la pérdida, retraso o confusión de un equipaje. ¿Cuántas veces se nos ha amargado un viaje por cualquiera de estas causas? Y no tanto, quizá, por el propio hecho, cuanto por las incomodidades y trastornos que se han derivado de él. Pues en este convenio quedan perfectamente señalados las responsabilidades y derechos de cada uno de estos casos, descendiendo a detalles pequeñísimos. Y creo que es bueno que se haga así, porque en el tema de las relaciones internacionales, cuanto más claro y atado se deje todo, menos posibilidad habrá de que se dé lugar a problemas.

No puedo menos de advertir a SS. SS., por si alguna vez se ven en este caso —que no les deseo—, que únicamente el convenio exime de responsabilidad al transportista y, por tanto, de todo derecho a reclamación por parte del pasajero, si se trata de daños ocasionados por un suceso de carácter nuclear, pues la empresa explotadora de una instalación nuclear estará obligada a hacerlo por el Convenio de París de julio de 1960 o el Convenio de Viena de mayo de 1963, convenios que espero que España haya firmado y, si no, desde aquí lo solicito de nuestro Gobierno. En cualquier caso, el pasajero será indemnizado (si es que lo cuenta, claro).

Y finaliza el convenio dando todos los detalles para la firma, ratificación y adhesión; para su entrada en vigor; para su revisión y enmienda y

para su depósito. Será depositado ante el secretario general de la Organización, quien remitirá ejemplares auténticos, debidamente certificados, a todos los Estados signatarios y a todos los que se vayan adhiriendo posteriormente, así como a la Secretaría de las Naciones Unidas. En cuanto a su redacción, lo ha sido en un solo ejemplar en los idiomas francés e inglés. Pero se dice textualmente que «el secretario general hará que se preparen traducciones oficiales a los idiomas español y ruso y se guardarán con el original firmado».

Así es el Convenio de Atenas —de aquella Atenas que en un tiempo fue nuestra—, en una visión resumida y esquemática, tal como creo que debía exponerlo para conocimiento de sus señorías.

Quizá convendría añadir algo que, aunque sobradamente conocido, nunca resulta innecesario y es que la presencia española debe de ser una constante donde quiera que haya un grupo de naciones que se reúnen para fomentar, con una colaboración entre ellas, el bienestar y la paz.

Señorías, pido que esta Cámara vote afirmativamente y así permita a nuestro Gobierno afirmar el Protocolo y el Convenio de Atenas relativos al transporte de viajeros y de sus equipajes por mar.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Procede primero ocuparnos en cuanto a la votación correspondiente, o asentimiento en su caso, del Protocolo correspondiente al Convenio de Atenas, relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar. ¿Asiente la Cámara a la concesión de la autorización? (*Asentimiento.*)

Se proclama, pues, que el Senado, por asentimiento, acuerda autorizar al Estado que se obligue, por medio de la ratificación correspondiente, al Protocolo relativo al Convenio de Atenas respecto del transporte de pasajeros y sus equipajes por mar.

¿Se entiende el asentimiento de la Cámara en relación con el Convenio de Atenas que ha sido conjuntamente defendido por la senadora Salarrullana? (*Asentimiento.*)

Pues, una vez más por asentimiento, el Senado acuerda otorgar la autorización pertinente al Estado para que se obligue, por medio de la ratificación correspondiente, al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar.

MOCION SOBRE RETIRADA DE LA PROPOSICION DE LEY SOBRE MODIFICACION DE LOS ARTICULOS 5.º Y 6.º Y DISPOSICION ADICIONAL NUEVA DEL REAL DECRETO-LEY 11/1978, DE 17 DE ABRIL, TOMADA EN CONSIDERACION POR EL PLENO DE LA CAMARA CON FECHA 7 DE OCTUBRE DE 1980

El señor PRESIDENTE: Concluido el punto quinto del orden del día, pasamos a ocuparnos del sexto: moción sobre retirada de la proposición de ley sobre modificación de los artículos 5.º y 6.º y Disposición adicional nueva del Real Decreto-ley 11/1978, de 17 de abril, tomada en consideración por el Pleno de la Cámara con fecha 7 de octubre de 1980.

El Pleno del Senado, en su sesión del día 7 de octubre pasado, tomó en consideración una proposición de ley iniciada en la Cámara sobre modificación de los artículos 5.º y 6.º y Disposición adicional nueva del Real Decreto-ley 11/1978, de 17 de abril.

Con fecha 27 de febrero del presente año, el Gobierno dictó un Real Decreto-ley sobre modificación de los requisitos para formar parte de los órganos de gobierno de los entes preautonómicos, que fue publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 28 de febrero de 1981.

El día 24 de marzo de este mismo año tuvo entrada en el Senado un oficio del Presidente del Congreso de los Diputados por el que comunicaba al Pleno de dicha Cámara, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 86.2 de la Constitución, que había acordado en la sesión del 10 de marzo del mismo año convalidar el Real Decreto-ley antes citado, así como su no tramitación como proyecto de ley.

El oficio del Presidente del Congreso de los Diputados manifestaba que el texto del Real Decreto-ley coincidía fundamentalmente con la proposición de ley tomada en consideración por el Senado que en el momento de la remisión del oficio se encontraba en fase de Ponencia en el Congreso de los Diputados y, habida cuenta de la similitud del contenido, rogaba a la Presidencia del Senado que comunicase al Congreso de los Diputados si la Cámara Alta mantenía el criterio de que la proposición de ley fuera tramitada en el Congreso de los Diputados, o si, por el contrario, consideraba oportuno retirarla.

Recibida en el Senado esta comunicación del

Presidente del Congreso de los Diputados, la Mesa, oída la Junta de Portavoces, recabó informe de la Secretaría General, y a la vista del mismo consideró, previa audiencia de la Junta de Portavoces, lo que sigue: primero, el texto del Real Decreto-ley 4/1981, de 27 de febrero, sobre modificación de los requisitos para formar parte de los órganos de gobierno de los entes preautonómicos recoge en términos sustancialmente iguales el contenido de la proposición de ley sobre modificación de los artículos 5.º y 6.º y Disposición adicional nueva del Real Decreto-ley 11/1978, de 17 de abril, y que lo completa al regular supuestos no previstos en la mencionada proposición de ley; segundo, que previa la comprobación anterior corresponde al Pleno del Senado a propuesta de la Mesa, oída la Junta de Portavoces, pronunciarse sobre la retirada de dicha proposición de ley.

La Mesa, previa audiencia de la Junta de Portavoces, ha acordado elevar a este Pleno del Senado la presente moción de retirada de la proposición de ley. Esta Presidencia considera aplicable a la moción de retirada el procedimiento establecido en el vigente Reglamento provisional con relación a las proposiciones no de ley reguladas en la letra d) del artículo 137 del mismo Reglamento.

Procede, por consiguiente, si así lo solicitan, conceder un turno a favor y otro en contra, durante un tiempo no superior a veinte minutos cada uno, así como conceder a los señores portavoces que lo soliciten hacer uso de la palabra por tiempo no superior a cinco minutos. En todo caso, con intervención de SS. SS. o sin ella, se someterá a votación o, si ha lugar, a asentimiento de la Cámara, la aprobación de la moción que se somete por parte de la Presidencia en nombre de la Mesa.

¿Turno a favor? (Pausa.) ¿Turno en contra? (Pausa.) ¿Turno de portavoces? (Pausa.)

Tiene la palabra el señor Laborda.

El señor LABORDA MARTIN: Simplemente, para manifestar nuestro acuerdo.

El señor PRESIDENTE: ¿Asiente también el portavoz del Grupo de Unión de Centro Democrático? (Asentimiento.)

Por consiguiente, me permito solicitar de la Cámara, en su caso, el asentimiento respecto de la propuesta de la Mesa que por conducto de la Presidencia se somete al Pleno. (Asentimiento.)

Por asentimiento de la Cámara, se acepta la moción de la Mesa y, en consecuencia, se notificará al señor Presidente del Congreso de los Diputados la retirada por el Senado de la proposición de ley que ha sido objeto de esta moción que acaba de aprobar el Pleno de la Cámara.

ELECCION DE LOS MIEMBROS Y CONSTITUCION DE LA COMISION ESPECIAL DE INVESTIGACION SOBRE LA SITUACION DEL PARO AGRICOLA, ESPECIALMENTE EN EL CAMPO ANDALUZ, CREADA POR ACUERDO DEL PLENO DEL SENADO EN SU SESION DEL DIA 27 DE MAYO DE 1981

El señor PRESIDENTE: Pasamos al punto séptimo del orden del día, elección de los miembros y constitución de la comisión especial de investigación sobre la situación del paro agrícola, especialmente en el campo andaluz, creada por acuerdo del Pleno del Senado en su sesión del día 27 de mayo de 1981.

Paso a dar lectura a los escritos que, de conformidad con el ruego que se dirigió a los señores portavoces, se han recibido por la Mesa, haciéndolo por el orden de su recepción.

En primer lugar, el Grupo Parlamentario Catalunya, Democracia i Socialisme, con fecha 28 de mayo, comunica que ha designado como representante de dicho grupo en la comisión especial de referencia a don Josep Ball i Armengol.

El Grupo de Unión de Centro Democrático notifica que los señores senadores de dicho Grupo que formarán parte de la Comisión son los siguientes:

Don Daniel Casalderrey Castro.
 Don Manuel Cerdá Ferrer.
 Don José Fernández Alemán.
 Don Manuel Ferrer Profitós.
 Don Manuel Fombuena Escudero.
 Don José Luis García Palacios.
 Don José Herrero Arcas.
 Don Antonio J. Iglesias Casado.
 Don Onésimo López Chillón.
 Doña Carmen Pinedo Sánchez.
 Doña Cecilia Raposo Llobet.
 Don Ricardo Rodríguez Castañón.
 Don Manuel Sevilla Corella.
 Don Pedro Valdecantos García

El Grupo Socialista del Senado notifica que serán componentes de la comisión especial, en nombre de dicho grupo, los senadores:

Don José Antonio Biescas Ferrer.
 Don Juan Manuel Cuadrado Abril.
 Don Manuel Díaz-Marta Pinilla.
 Don Andrés José Picazo González.

«El quinto puesto que nos corresponde lo cedemos al Grupo Parlamentario Socialista Andaluz», dice el escrito que tengo a la vista.

El portavoz del Grupo Socialista Andaluz notifica que serán componentes de la comisión, en nombre de ese grupo, los siguientes señores senadores:

Don José Cabrera Bazán.
 Don Rafael Estrella Pedrola.
 Don Antonio García Duarte.
 Don José Rodríguez de la Borbolla Camoyán.

El portavoz del Grupo Mixto comunica que formará parte de la comisión, por su grupo, el senador don Vicente Bosque Hita.

Finalmente, por el Grupo de Senadores Vascos se hace saber que será el senador don José Ignacio Bajo Fanlo quien complete la comisión de que se trata.

¿Aprueba la Cámara la composición de la comisión por los señores senadores a que acabo de dar lectura? (*Asentimiento.*)

SE declara que los senadores cuya referencia he notificado a la Sala serán los que compondrán la comisión especial a que se ha hecho alusión. Seguidamente, vamos a levantar temporalmente la reunión, permitiéndome convocar a todos los señores senadores cuyos nombres figuran en la relación a que he dado lectura para que conmigo concurren en la Sala de Cuadros, a fin de dar por constituida formalmente la comisión, con la elección de la Mesa que ha de dirigir sus trabajos.

Se suspende la sesión para proseguir, como les digo, esta otra composición de la Mesa en la «Sala de Cuadros». (*Pausa.*)

Se reanuda la sesión.

INTERPELACIONES

— DE DON JAVIER PAULINO PEREZ, DEL GRUPO SOCIALISTA, SOBRE PROBLEMAS QUE AFECTAN AL PERSONAL MILITAR EN SERVICIOS CIVILES, EN EXPECTACION DE SERVICIOS CIVILES, EN RESERVA Y AGRUPACION TEMPORAL MILITAR.

El señor PRESIDENTE: Entramos en el último punto del orden del día, relativo a interpellaciones, cuyo debate se va a producir alterando la relación que viene en el texto impreso, a petición de algunos de los titulares y oída la Junta de Portavoces; de tal manera que, en primer lugar, va a tener la palabra el señor Paulino Pérez, del Grupo Socialista, para exponer su interpelación sobre problemas que afectan al personal militar en servicios civiles, en expectación de servicios civiles, en reserva y agrupación temporal militar. Seguirá la interpelación del señor Arbeloa, después la del senador Román Guerrero y, para terminar, la del senador Díaz-Marta Pinilla.

Así pues, el senador Paulino tiene la palabra.

El señor PAULINO PEREZ: Señor Presidente, señorías, señor Ministro, lamento muy de veras que por una falta de flexibilidad no pudiese ayer retirar esta interpelación y le haga perder su precioso tiempo en escuchar razones sobre razones.

Es evidente que desde hace muchos años el Ejército español estaba necesitado de una reforma de sus estructuras para hacerlo más operativo, para ponerlo más en relación con lo que debe ser un Ejército. Así, se habla de una primera reforma en el año 1839; después sigue la reforma de Casasola, que defiende precisamente un joven diputado que prometía mucho, don José Canalejas; después, el general Luque también pretende reformar el Ejército, y se llega a un momento trágico para el Ejército español, que es el hundimiento de la Comandancia de Melilla en el año 1921. También en el expediente de Picasso se inicia la posibilidad de hacer una reforma del Ejército y, precisamente, un ilustre diputado socialista, también Ministro de Defensa de la República —me refiero a don Indalecio Prieto Duero—, pretende en el año 1923 pedir una reforma del Ejército para que no ocurriesen casos tan lamentables como el del hundimiento de la Comandancia de Melilla. Se llega al año 1932 y, precisamente, un ilustre democrata y hombre de gran valía (al cual ahora, como siempre pasa en España, cuando pasan ciertos años se hace justicia), don Manuel Azaña Díaz, inicia una reforma del Ejército, de la cual se dice que ha triturado al Ejército.

Yo recordaría la historia de las maniobras del Pisuerga, en el año 1932, con asistencia del entonces Ministro de la Guerra del Gobierno francés, monsieur Herriot, donde ya se empezó a notar la mejoría que supuso la reforma de Azaña,

del que, en boca de algún general, después de iniciada la guerra civil, se dijo que no debía morir, sino que había que capturarlo para que lo estudiase ilustres frenólogos. La frenología hacía ya muchos años que no tenía nada que ver con la psiquiatría.

Pues bien, terminada la guerra civil hay una serie de circunstancias que todos conocemos y se produce un error por parte de la Administración militar, que es la incorporación al Ejército de 10.709 oficiales, procedentes de los alféreces provisionales y lo que, en la opinión entonces del general González Mendoza (sustentada en un artículo publicado en la revista «Ejército»), supuso la paralización o lentitud en el avance de las escalas.

De otra parte, como expresa mi compañero de partido el ex comandante Busquet, diputado socialista, en su libro «El militar de carrera», esto dio lugar a que, a lo largo de los años pasados, se produjeran ascensos colectivos de tipo atípico —valga la redundancia— y sin existencia de vacantes.

Por todo ello, este problema lo intenta resolver el régimen anterior; y, a partir de los años 50, el Ejército se vio obligado a adoptar una serie de medidas tendentes a subsanar los males de que adolecía, y así fue creada, por lo que respecta a jefes y oficiales de la escala auxiliar, suboficiales y clases de tropa, la agrupación temporal militar para servicios civiles creada por la Ley del 15 de julio de 1952; por lo que se refiere a jefe y oficiales de la escala por la ley del 17 de julio de 1953, y la situación de servicios civiles y expectativa de servicios civiles, creadas ambas por ley del 17 de julio de 1958.

No hace falta insistir en que aquellas leyes fueron consecuencia de una situación análoga a la que hizo que ayer, aquí, se aprobase la Ley de Reserva Activa: macrocefalia de nuestro Ejército y poca movilidad de sus escalafones.

Dado que era absolutamente necesario que un buen número de cuadros de mando se apartará voluntariamente del servicio activo de las Fuerzas Armadas, las respectivas leyes fundacionales que hemos mencionado concedieron, a los que voluntariamente se quisieran acoger a las mismas, una serie de derechos que hicieran compensable la práctica renuncia de la carrera militar, y entre estos derechos estaba el de percibir, durante todo el tiempo de permanencia en las referidas situaciones y hasta la edad de retiro, el 100 por cien

de todas las retribuciones, tanto básicas como de aquellas retribuciones que se reflejasen en los efectos pasivos, esto es, sueldo y trienios y, ahora, grados, experimentando las mismas variaciones que el personal en servicio activo de las Fuerzas Armadas. Derecho este último que quedó expresamente recogido en el artículo 20 de la Ley de 15 de julio de 1952, en el artículo 5.º de la Ley del 17 de julio de 1953 y en el artículo 3.º de la Ley del 17 de julio de 1958.

Sin embargo, tales derechos, que eran derechos objetivos y no subjetivos, y que el señor ministro, que es un jurista muy eminente porque es abogado del Estado, conoce, las cosas como son (*Risas*), pues este derecho objetivo fue vulnerado por una ley del anterior régimen, la 113 de 1966, de 28 de diciembre (¡qué casualidad que era el día de los inocentes!), y fue aplicada con efectos retroactivos. Se suprimió a este personal el derecho a la percepción de las retribuciones complementarias militares, reduciéndose las demandas básicas al 75 por ciento de las correspondientes al servicio activo, con lo que se dió la circunstancia de que los jefes y oficiales en servicio civiles, que por una parte continuaban siendo jefes y oficiales de la escala activa y por otra ocupaban destinos en la Administración civil del Estado, con la consideración de funcionarios del Cuerpo General Técnico, vieron disminuidas la totalidad de sus retribuciones, tanto respecto a las militares en comparación con los de su mismo empleo en servicio activo, como en relación a las de los funcionarios que desempeñan trabajos similares, teniendo en cuenta que estos ciudadanos, además de a carrera militar, muchos de ellos tuvieron que adquirir una licenciatura o un doctorado universitario para poder ocupar un cargo en los servicios civiles.

Pero no fue esta la única limitación en sus derechos, limitación que, al fin y a la postre, les venía de un régimen que no era un régimen democrático, no diré que era autocrático, pero democrático no lo era, a pesar de que tuviera procuradores.

El año 1978, concretamente por Decreto 387 de 2 de marzo, se volvió a modificar el régimen retributivo de los que se encontraban en estas situaciones y de los que pertenecían a la agrupación temporal para servicios civiles, a todos los cuales se les negó el derecho a percibir, incluso, en su 75 por ciento, las nuevas retribuciones para los funcionarios civiles y militares del Estado por

la Ley de Presupuestos Generales del Estado de ese año y en consonancia con el Real-Decreto 22/1976 de 30 de marzo. Este decreto es realmente emocionante porque se dicta en virtud de otro decreto que se dicta el propio Gobierno para seguir legislando por decreto, de manera que hay una auto-autorización para seguir legislando por decreto.

Se podrá decir que un decreto-ley es una norma que tiene rango de ley, pero no es una ley, existiendo entre ésta y aquél la diferencia de que la última emana de las Cortes, titular del poder legislativo, y la primera lo hace del Gobierno, que ostenta el Ejecutivo. Y ¿cómo puede delegarse el Gobierno a sí mismo una potestad que no tiene?

Este tipo de delegación legislativa es claramente rechazada por la doctrina jurídica, y así, el profesor García de Enterría, ahora tan en boga, la calificaba, ya en tiempos de la dictadura, de auto-delegación carente de sentido, y el profesor Garrido Falla de auto-autorización.

Ese proyecto fue elaborado sin seguir los trámites preceptivos, ya que no fue informado por el Estado Mayor del Ejército, como era preceptivo según el artículo 130 de la Ley de Procedimiento Administrativo, ni por la Comisión Mixta de Servicios Civiles, que es el órgano encargado de la administración del personal en servicios civiles y en expectativa de servicios civiles. Y por no serlo no fue siquiera informado por mis queridos amigos de la Asesoría General de la Subsecretaría del Ministerio de Defensa. No se ajustaba a una serie de circunstancias a que debía haberse ajustado, y también se omitió, igualmente, el dictamen del Consejo de Estado, que, en este caso, era igualmente preceptivo de acuerdo con lo dispuesto en los apartados 4 y 6 del artículo 10 de la Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado y en el artículo 17 de la Ley Orgánica del Consejo de Estado. No se ajustaba a las bases y suponía, en todo momento, la vulneración de derechos legítimamente adquiridos y concedidos por ley.

Este Real Decreto 387/1978 fue posteriormente desarrollado por la Comisión Mixta de Servicio Civiles en la circular 13/78, en la que se fijaban para el personal militar en situación de expectativa de servicios civiles, y en concepto de sueldo, las siguientes cantidades: coronel, 16.672 pesetas; teniente coronel, 16.310; comandante,

15.949; capitán, 16.330, y teniente, 16.713 pesetas.

Si ayer se decía aquí que había que subir los complementos, porque así lo exigían las condiciones socioeconómicas de un colectivo, es evidente que a un coronel en esta situación le hubiese convenido más quedarse de teniente, porque ganaba más que de coronel. Pero, además, el Real Decreto 387/78 fue dictado para dar cumplimiento al artículo 8.º de la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 1978, por lo que dejó de estar vigente el mismo día que dejó de estar vigente esa ley, es decir, el 1 de enero de 1979.

El artículo 7.º de esta última ley, y referente a retribuciones básicas de los funcionarios civiles y militares, fue totalmente incumplido por la habilitación de la Comisión Mixta de Servicios Civiles, que abonó durante todo el año 1979, al personal militar en expectativa de servicios civiles, dependiente administrativamente de ella, en concepto de sueldos, unas cantidades que no se ajustaban a lo que estaba dispuesto en ley, y esta discordancia entre lo legislado y las cantidades abonadas por la Administración vuelve a darse en 1980.

Y así vamos siguiendo; y siguen estando discriminadas estas cuatro situaciones militares, que unidas a las quince que ya existían en el Ejército español, forman nada menos que diecinueve situaciones distintas para un mismo colectivo.

Respecto al sueldo del personal en expectativa de servicios civiles, resulta que este personal se encuentra en una situación totalmente al margen de los principios generales que inspiran el régimen jurídico de los derechos de los funcionarios públicos que, permaneciendo en una situación de servicio activo, se dice que no realizan ninguna labor en la Administración civil o militar, pudiendo desarrollar cualquier labor lucrativa en el sector privado.

Yo recuerdo en esto una anécdota muy ilustrativa que me contó un ilustre militar, diciendo que el General Franco había hecho grandes cosas en el Ejército, pero que, además, había hecho agentes de seguros a la mayor parte de la oficialidad, para poder allegar recursos para terminar el mes.

Bien, hay una serie de agravios comparativos; hay una serie de situaciones como, por ejemplo, que un militar en expectativa de servicios civiles, en Reserva 53, cobra 30.337 pesetas, y 2.040 pesetas de trienios, mientras que los del mismo gra-

do y empleo cobrarán, en la reserva activa, 78.000 pesetas.

Hubiese parecido lógico que para un colectivo tan pequeño, el señor Ministro, que es muy sensible a las situaciones de injusticia, hubiese tendido su mano protectora, y este pequeño colectivo se hubiese beneficiado de lo que se van a beneficiar otros militares en la Ley de Reserva Activa.

Podría seguir citando situaciones: lo que decía la ley del 58; lo que decía la ley, otra vez, del 78, pero quiero señalar unas conclusiones que son evidentes, y es que respecto a este personal, ya no puede decirse que no realiza labor alguna ni en la Administración civil ni en la militar, porque en él concurren las siguientes circunstancias: continúan siendo jefes y oficiales que forman parte de las escalas activas de las Armas y Cuerpos del Ejército, ya sea prestando servicios al Estado en la Administración civil del mismo, que suponemos que les revertirán cuando estos servicios se consideren como servicios en la reserva activa, ya sea por una serie de circunstancias que expuse ayer y que, por no ser reiterativo, no las voy a exponer de nuevo, porque están en el «Diario de Sesiones».

Sin embargo, quiero señalar una cosa muy importante, porque yo creo que todas las cosas necesitan la debida claridad, y es referente a los descuentos practicados por la Comisión Mixta de Servicios Civiles en los sueldos de los jefes y oficiales dependientes administrativamente de ella.

Se dice a este respecto que la respuesta del Gobierno a una pregunta que yo expuse hace meses que tales descuentos era practicados para atender a gastos de correspondencia, trasferencias bancarias para pago de haberes, tomas de razón, etcétera.

Realmente, me sorprendió esta respuesta, porque yo estoy seguro que el Gobierno no desconoce el Decreto 680/1974, de 18 de febrero, que regula el pago de haberes a los funcionarios del Estado tanto civiles como militares, a través de establecimientos bancarios y cajas de ahorro, y que dicha norma establece en su artículo 9.º que por tales trasferencias, así como por los demás servicios que tales entidades efectúan para la administración de los haberes, no podrán las mismas descontar ni exigir cantidad alguna ni a los administrados ni a la Administración. ¿Por qué incumplen entonces los bancos este decreto y le cobran ese dinero a la citada Comisión Mixta de Servicios Civiles?

Y, por si el citado decreto no fuera poco, en el «Boletín Oficial del Estado» número 159 de ese mismo año, de fecha 4 de julio, fue publicada una Orden del Ministerio de Hacienda que remacha la obligatoriedad de cuanto allí se disponía para toda la Administración del Estado, con las únicas excepciones que se citaban en un anexo, pero en esas excepciones no figuraba la Comisión Mixta de Servicios.

Y por lo que se refiere a las tomas de razón, sabemos que éstas constituyen un acto administrativo al que están obligados todos los jefes y oficiales del Ejército, con motivo de los ascensos perfeccionamiento de trienios, etcétera. Pero este acto lo realizan los propios interesados ante la Intervención o Notaría Militar, ya que es allí donde abonan los correspondientes derechos, y, por lo tanto, yo me pregunto qué tiene que ver la Notaría Militar con la Comisión Mixta de Servicios Civiles.

Y en cuanto a los gastos de correspondencia de que se habla, una carta mensual no es sino la consecuencia lógica del cumplimiento de una función administrativa que la Comisión Mixta de Servicios Civiles tiene encomendada, por lo que no debe al menos ser repercutido sobre los interesados, a menos que se quiera estar imponiendo una tasa no autorizada por la ley, lo cual constituiría algo que podría ser grave, porque además el importe total de los gastos a que nos hemos referido y que en ningún caso puede ser cargado a los interesados, resulta notoriamente inferior a las cantidades que la Comisión de Servicios Civiles venía descontando del sueldo de sus administrados —cien pesetas mensuales no son muchas—, lo que, teniendo en cuenta el número de jefes y oficiales en servicios civiles y en expectativa de servicios civiles, ya en sí es una cantidad apreciable porque sobrepasa las 150.000 pesetas mensuales.

No sabemos el verdadero destino de esos fondos y nos gustaría que el señor Ministro nos lo aclarase, por simple curiosidad.

Apunto también para la respuesta del Gobierno que para la práctica de tales descuentos la Habilitación de la Comisión Mixta de Servicios Civiles contaba con la anuencia de 1.381 perceptores, lo que nos obliga a preguntar si pueden dichos organismos presentar los documentos en que conste tal autorización, porque tenemos noticias de que esto no es así y que inclusive ello ha dado lugar a determinadas acciones, concreta-

mente un recurso ante la Audiencia de Madrid, y aquí tengo una certificación expedida por el coronel-secretario de esta entidad, que supongo la tendrá el señor Ministro, y que, si quiere, se la dejo para su mayor conocimiento.

En virtud de todo esto, nosotros preguntamos al señor Ministro: ¿Qué medidas concretas piensa adoptar el Gobierno para restituir al personal militar en expectativa de servicios civiles (al que se encuentra en situación de reserva, creada en 1953, y al de la Agrupación Temporal Militar) los derechos que fueron concedidos en las respectivas leyes fundacionales de estas situaciones y que luego les fueron reiteradamente vulnerados en forma que hoy quizá cabría decir «de manera anticonstitucional»? ¿Y qué medidas piensa adoptar el Gobierno para corregir los excesivos retrasos con que se vienen aplicando al personal referido las leyes de Presupuestos Generales del Estado en cada ejercicio? ¿Ha iniciado o piensa iniciar el Gobierno alguna investigación tendente a demostrarnos que estamos equivocados y que las cantidades que cobra la Administración son cantidades que deben cobrarse y que por ello se cobran? ¿Podría explicarme el Gobierno los motivos por los que el teniente general, presidente la Comisión Mixta de Servicios Civiles, declara festivos todos los años los días 1 de abril y 1 de octubre, fechas conocidas con el nombre de la Victoria y con el nombre del Caudillo?

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Me parece que las últimas preguntas, señor senador, exceden del ámbito de su interpelación. Tal vez podrían ser objeto de otra.

El señor Ministro de Defensa tiene la palabra para responder a la interpelación.

El señor MINISTRO DE DEFENSA (Oliart Saussol): Señor Presidente, señoras y señores senadores, voy a contestar, o intentar contestar las preguntas, aunque no todas porque el Gobierno casi nunca puede contestarlo todo: sería casi un paradigma. Además, todo el mundo viviría más tranquilo si alguien pudiera contestarlo todo. Siempre quedan preguntas por contestar.

Voy a empezar por lo menos importante de la interpelación: ¿Qué medidas piensa adoptar el Gobierno para impedir el retraso en la aplicación de las leyes presupuestarias de cada año? No me parece que los retrasos que pueda haber en la

aplicación de las leyes presupuestarias se en distintos en el caso que nos ocupa que en otros que pueda haber, por la propia técnica presupuestaria y administrativa. Según la información que me han dado, esto se ha puesto al día y yo espero que se siga haciendo así. Por lo que respecta a la parte importante o no que corresponda al Ministerio de Defensa, nosotros procuraremos que se haga con la prontitud debida.

La última pregunta que usted ha formulado es: ¿Ha iniciado o piensa iniciar el Gobierno alguna investigación a fin de conocer las irregularidades que quizá de buena fe...? Respecto a esta última pregunta, si la información que yo tengo es correcta, está «sub júdice», es decir, está siendo investigada por el juez competente. Por lo tanto, tenemos que esperar a que el juez competente conteste esa pregunta.

En cuanto a la primera, yo podría, señor senador, embarcarme en una serie de legalismos y contestarle desde ese punto de vista y, por ejemplo, decirle que las leyes no suelen vulnerar derechos; no pueden vulnerarlos. Dentro de nuestro sistema sí recuerdo —y ya no soy ningún insigne jurista, porque hace tiempo que no me dedico al tema, pero sí lo he estudiado— si sigue vigente, como sigue, la teoría de los derechos adquiridos en las disposiciones transitorias del Código Civil, que ninguna ley posterior puede vulnerar un derecho adquirido por una ley anterior a la que modifica legalmente.

En cuanto a los decretos con autorización o no, señor senador, esos decretos son recurribles y anulables ante el Tribunal Supremo, de acuerdo con una ley del contencioso-administrativo del año 1953, hoy vigente con sus posteriores modificaciones. Además, son siempre anulables los actos concretos de aplicación que anulen un decreto.

En fin, no voy a embarcarme en eso. Me parece que en su alocución de defensa —y eso está bien— se ha excedido en los términos de vulneración desde el punto de vista de una ley de derechos o desde un decreto. La verdad es que por la situación compleja que se inicia a partir de la ley que crea la situación de reserva, la que crea la agrupación temporal y después la que crea los servicios civiles y la expectativa de servicios civiles, nos encontramos con que a partir de este momento los derechos que ellos tenían y, sobre todo, las percepciones económicas que disfrutaban cuando estas leyes se publican, han sido alteradas

por el tiempo en una doble vía. Por una parte, de una manera directa. En vez de cobrar el 100 por ciento (y alguien me recordaba hace poco que yo intervine como Presidente de la Comisión de Defensa y Ponente de la de Presupuestos en corregir en 1981 esta modificación) pasan a cobrar el 75 por ciento todos aquellos que están en expectativa de servicios civiles.

En segundo lugar, y esto es importante, también a partir de la Ley de Reserva Activa se crea una posibilidad que no alcanza a los militares que hayan elegido una de estas situaciones. La verdad, señor senador, es que esta cuestión nosotros la tenemos que plantear y estudiar en el Ministerio de Defensa para resolverla. No puedo avanzar cuál va a ser el criterio de resolución, pero a mí la situación actual no me parece justa y creo que tenemos que modificarla.

Eso es lo que vamos a hacer inmediatamente. Gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: ¿Señores senadores de grupos parlamentarios que vayan a intervenir en su nombre? (*Pausa.*)

El senador Prat, del Grupo Socialista del Senado, tiene la palabra.

El señor PRAT GARCIA: Señor Presidente, señoras y señores senadores, señor Ministro de Defensa, las guerras —y no hace falta ser un viejo pacifista frustrado, que es mi caso— son fuente de tremendos desastres, y quizá los menos graves sean las situaciones que crean para los que han intervenido en ellas, cuando llega el momento de la paz. Y todos los países, todos los Gobiernos han tomado medidas muy diversas, desde el reconocimiento de derechos de retiro o pensiones hasta facultades y derechos a estudios especiales en universidades y colegios, como hizo Estados Unidos con los desmovilizados.

Esta situación tuvo que repercutir en las medidas que se adoptaron por el Gobierno en España, y eso que no tuvo en cuenta, apenas, las situaciones de los que lucharon en defensa de sus ideas y de la Constitución, en el Ejército de la República Española. Es natural que se hayan creado estas situaciones y que sea equitativo, como ha ofrecido el señor Ministro, estudiarlas para encontrarles remedio.

Nuestras guerras han sido muchas veces civiles, incluso la de 1808, y no digamos la Guerra de Independencia de América y la Guerra de Cuba que

cierran el ciclo de ese noble siglo XIX, que merecen más atención y más comprensión de las que acostumbramos otorgarles.

A veces pienso que sólo con la medida del Ministerio de Educación de que se tuvieran como libros de texto los «Episodios Nacionales», de Galdós, habríamos avanzado muchísimo en esa indispensable convivencia en la libertad de todos los españoles, que crearon la palabra «liberal», que pasó a todo el mundo, para olvidarse luego tantas veces del concepto de libertad.

En consecuencia, debemos más que nunca afrontar estas situaciones, que yo no creo que se deban limitar a los casos que ha presentado mi correligionario el señor don Javier Paulino Pérez, infatigable luchador por la defensa de estos militares en activo o en situaciones especiales.

Creo, en suma, que llegará un día en que se haga también aplicación de la equidad a los que lucharon en el Ejército de la República española. Pero vamos a limitarnos al tema de la interpelación.

Ha sido menester muchas veces incluso la presión, no siempre normal, de la oficialidad del Ejército para que se les haga justicia, pero en la excursión histórica de don Javier Paulino Pérez no se menciona lo que fueron las Juntas de Defensa de 1917, factor importante en la historia política de España, y que obedecían, en gran parte, a la falta de equidad y a la injusticia que reinaba dentro de las normas del personal del Ejército, incluso también, aunque tal vez en menor grado, de la Marina.

Es muy loable, por tanto, que el Gobierno se ocupe de estos difíciles asuntos y que el señor Ministro (como jurista y abogado del Estado, defensor del Tesoro Público, de esas míticas e inexistentes arcas del Tesoro Público que antes tenía su llave, su triple llave, y que ahora deben tener esos documentos que luego, con cierto retraso apacible, envía el Tribunal de Cuentas) comprenda que sin duda supone gastos, pero gastos que habrá que afrontar como los han afrontado todos los países, unos con más recursos que otros, porque lo menos que puede derivarse de una guerra es afrontar sus consecuencias.

Entonces, dadas las palabras que nos ha dirigido el señor Ministro de que va a estudiarse este tema, esperamos que con la diligencia posible, y teniendo en cuenta los antecedentes de las leyes y los consejos de la equidad, se den nuevos pasos en soluciones que reparen estos agravios comparati-

vos y que abran el camino a una conciliación, y con la aplicación de leyes iguales para todos los que han sentido el deber o han cumplido el llamamiento para defender a su país con las armas en la mano, cualquiera que fuera el bando en que prestaban el sacrificio de su libertad y de su vida.

El señor PRESIDENTE: El señor Pérez Crespo, por el Grupo de UCD, tiene la palabra.

El señor PEREZ CRESPO: Señor Presidente, señorías, señor Ministro de Defensa, el senador interpelante ha realizado un trabajo de recopilación excelente en su interpelación. Ahora bien, como es habitual, en las recopilaciones tradicionales de nuestro Derecho Montalvo, en la nueva, la novísima recopilación, nos ofrece los errores, los problemas, las dificultades de todo trabajo de esta índole.

La recopilación se caracteriza por una agrupación de material que se considera por los autores que ha estado vigente, por una colocación no sistemática, sino que pretende ser cronológica, por un desorden enorme, por una total asistemática en la forma de realizarla y por una dificultad de síntesis en su trabajo. De ahí que este senador, cuando anoche veía al senador Paulino entrar en el teatro acompañado de su esposa, añoraba esa posibilidad de descanso, porque eran muchas las horas que yo había dedicado al trabajo, y no lograba encontrar el hilo conductor que me llevara a poder exponer en cinco minutos una síntesis de la interpelación del senador Paulino.

Bien es verdad que esta interpelación, en su introducción, recogía los tres requisitos que dan los manuales socialistas en cuanto a la forma en que hay que hacer las interpelaciones sobre temas de Defensa: primero, una cita elogiosa, aunque discreta, a la persona del señor Azaña; segundo, una referencia crítica a la guerra civil española, y tercero, una crítica, más o menos dura según el momento, sobre el Gobierno de UCD. Estos tres requisitos aparecen recogidos en la introducción de la interpelación del Senador.

Dice el senador interpelante que para resolver la hipertrofia de mandos y facilitar el rejuvenecimiento de estos mandos, el Ejército de Tierra actuó promulgando tres leyes: La primera, la ley de 15 de julio de 1952, que supuso la creación de la Agrupación Temporal para Servicios Civiles para oficiales de escalas auxiliares y suboficiales y clases de tropa; la ley de 17 de julio de 1953, que

supuso la creación de la situación de reserva para jefes y oficiales de la escala activa; y la ley de 17 de julio de 1958, que crea la situación de servicios civiles, de expectativa de servicios civiles, también esta última para jefes y oficiales de la escala activa.

Tenemos entonces cuatro situaciones distintas: la Agrupación Temporal para Servicios Civiles, exclusivamente para suboficiales de tropa y oficiales de escalas auxiliares, la de reserva, la de servicios civiles y expectativa de servicios civiles para oficiales.

El análisis de estas tres leyes nos lleva de entrada a una curiosidad histórica: las tres leyes, la de 1952, 1953 y 1958 se aprueban en el mes de julio, la primera el día 15 y las otras dos el 17, y mucho me temo que la ley que ayer se debatió en esta Cámara, de Reserva Activa, sea también promulgada en el mes de julio; parece un sino de este tipo de leyes.

Resalta el senador interpelante —y lo recoge de la ley— el carácter voluntario en la elección. Cualquier persona que se encontraba en esa situación podía elegir de una forma u otra. Ahora bien, mezcla un poco que las consecuencias de la elección suponen el abandono del Ejército. Son este tipo de leyes las que colocan al hombre ante una encrucijada, es simplemente una alternativa de caminos, un poder elegir un tener que pensar antes de elegir, antes de tomar una decisión, y esto es lo que hicieron estos militares españoles ante estas tres leyes.

La primera, la de 15 de julio de 1952, suponía una alternativa —ésta sí— de seguir en el Ejército o marcharse del Ejército libre y voluntariamente. Quien elige marcharse causa baja en el Ejército y, por tanto, causa baja por licenciamiento en la tropa y por retiro los oficiales y suboficiales. Y como causa baja en el Ejército, automáticamente pasa a clases pasivas, y además de que cobra de clases pasivas, cobra el complemento correspondiente donde presta sus servicios.

Las leyes de 17 de julio de 1953, que crea la situación de reserva, y de 17 de julio de 1958, que crea la situación de servicios civiles, de expectativa de servicios civiles, permiten a los que se acogen, en cuanto a categoría, seguir como si estuviesen en activo en el Ejército; tienen derecho a un ascenso efectivo después de haber salido, si cumplen los requisitos establecidos por la ley, y a un ascenso honorífico, y cobran, hasta la Ley 113 de 1966, el cien por cien de su retribución básica.

Desde la Ley 113 de 1966 cobran el 75 por ciento de la retribución básica, pero hay que tener en cuenta que cuando se toma esta decisión en esta ley de 1966 se ha producido un sustancioso incremento en las retribuciones básicas a costa de las retribuciones complementarias. O sea, que de hecho esta disminución del 100 al 75 por ciento supone prácticamente una igualdad en los cobros.

Profundizando aún más, sistematizando y sintetizando lo anterior, podemos afirmar que en la situación de servicios civiles se cobra desde 1966 el 75 por ciento de las retribuciones básicas más las gratificaciones por su destino, y que a partir de la Ley 74 de 1980 cobran el cien por cien de las retribuciones básicas más su gratificación por destino, y que es en la situación de reserva, de expectativa de servicios civiles, donde se cobra sólo el 75 por ciento a partir del año 1966. No tienen estas personas que se acogen a estas dos leyes ninguna obligación con el Ejército y tienen el día totalmente libre para poderse dedicar a aquello que estimen conveniente.

En cualquier caso, es preciso puntualizar que existe una diferencia importante entre aquellas personas que se incorporaron a los beneficios que conceden estas leyes antes de 1966, de la vigencia de la Ley 133, que sí pueden de hecho estar cobrando casi las mismas cantidades, pero de derecho sí pueden reclamar las diferencias los que se incorporaron después de la vigencia de esta ley. Aquellas personas que pasaron a estas situaciones especiales a partir de la vigencia de la Ley 133 de 1966, que son la gran mayoría de las que están en situación, sabían lo que iban a cobrar porque en la ley ya estaba claro que quedaba reducido a un 75 por ciento.

Después nos encontramos con una ley importante, la que en el día de ayer se aprobó, por la que se declara a extinguir la Ley de Reserva Activa, las situaciones creadas por estas tres leyes, y se marca un plazo prudencial de tiempo mediante la renuncia a destino, a fin de que los que se encuentran en la situación de servicios civiles, y en unas situaciones también especiales puedan irse incorporando a esta situación de reserva activa.

Este es, señores senadores, el resumen que este senador ha podido hacer de una interpelación espléndida en su contenido y tal vez un tanto desordenada en la forma de exposición y en la forma de redacción.

Nada más.

El señor PRESIDENTE: El senador Paulino tiene derecho a rectificar por tiempo de cinco minutos. Si va a hacer uso de ese derecho le concedo la palabra.

El señor PAULINO PEREZ: Señor Presidente, señorías, señor Ministro, yo agradezco que la juventud y la dinámica del señor Ministro de Defensa, en consonancia con el rejuvenecimiento de su Departamento, estudie las situaciones que se están produciendo. Pero espero que no haga como cierto político para el cual la solución de las cosas se dividía en dos grupos sobre su mesa: problemas por resolver y problemas que resuelve el tiempo.

En cuanto al senador Pérez Crespo, paisano mío, que, además, anoche coincidimos hablando hasta de ópera, no sabía yo que me iba a señalar el camino por el que debo marchar. Esta recomendación se la agradezco. Además le agradezco que piense que soy socialista y que tengo que producirme como socialista, pues si no estaría en los bancos de enfrente, que sería, a lo mejor, más retributivo. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: ¿El señor Ministro quiere intervenir? (*Pausa.*)

DE DON VICTOR MANUEL ARBELOA MURU, DEL GRUPO SOCIALISTA SOBRE USO DEL POLIGONO DE LAS BARDENAS REALES (NAVARRA)

El señor PRESIDENTE: Concluido el debate de esta interpelación, pasamos a la formulada por el senador Arbeloa, del Grupo Socialista, sobre uso del polígono de las Bardenas Reales (Navarra).

Tiene la palabra el señor Arbeloa.

El señor ARBELOA MURU: Señor Presidente, señores parlamentarios, señor Ministro, no voy a comenzar citando ni a Azaña ni a la Guerra Civil, y sí voy a citar durante todo el rato un problema que no solamente afecta al Grupo Socialista, sino a toda Navarra y Aragón (de esto hablará luego, en el turno de portavoces, mi compañero y amigo José Antonio Biescas), que es, podríamos decir, un problema de Estado, visto, al menos, desde nuestra perspectiva de Navarra y Aragón.

Es el problema del polígono de tiro de las Bardenas Reales de Navarra, una comunidad que

data de tiempos inmemoriales, con 35 por 25 kilómetros, aproximadamente, de llano, de monte, de pastos, de caza, etcétera; comunidad que disfruta y aprovecha a perpetuidad lo que un día fue propiedad de la Corona, y que desde 1979 está en manos de estos pueblos; dos ciudades, un monasterio, 17 villas y dos valles.

Las cosas vienen de lejos. El 9 de junio de 1951 —casi estamos celebrando el treinta aniversario—, en la ciudad de Zaragoza se formalizaba la escritura de cesión de los terrenos, que iban a constituir el polígono de tiro, unos 21 kilómetros cuadrados, en las bardenas Reales. Eran tiempos del general Lacalle Iarraga, como Ministro del Aire, navarro por cierto, hijo de Valtierra, pueblo que pertenece a Las Bardenas, y corría la especie, yo no sé si es hipótesis científica, de que el polígono de tiro había sido un «regalo» que nos hizo el Ministro del Ejército entonces a Navarra.

En la primera de las estipulaciones se dice: «La comunidad de las Bardenas Reales, en la representación que ostenta, cede al Ejército del Aire el disfrute del polígono, que se ha hecho mención en el primero de los expuestos, para la instalación en el mismo de un campo de tiro y bombardeo y las superficies indicadas en el mismo expuesto para la construcción de casetas, observatorios y cualesquiera otros edificios de toda clase y naturaleza propios para los fines militares antes indicados».

En la estipulación segunda: «El disfrute mencionado será por plazo de veinticinco años, prorrogable por otros tantos a voluntad del cesionario, Ejército del Aire, con la obligación de avisar al cedente con seis meses de antelación antes de la finalización de dicho plazo contractual». Las cosas estaban, esta vez sí, atadas y bien atadas. Así sucedió y el contrato no fina hasta el año 2001.

En la tercera estipulación se dice que «por el disfrute mencionado, el Ejército abonará la renta anual de 20.000 pesetas —que luego se han convertido en 1.320.000— en el domicilio que tiene dicha entidad en Tudela», etcétera.

Nadie se enteró —como ocurría por aquellos tiempos— de casi nada; nadie supo nada; nadie pidió tampoco información alguna sobre lo sucedido. Lo cierto es que, desde el año 1953, los aviones norteamericanos andaban por el polígono «como Pedro por su casa»; y lo cierto es que, desde el 24 de enero de 1976, el campo de tiro de las Bardenas Reales está incluido como facilidad de que gozan las Fuerzas Armadas de los Estados

Unidos, en este caso sus Fuerzas Aéreas, en virtud del acuerdo complementario número 6, art. 1.º, del Tratado de Amistad y Cooperación entre España y USA, de la fecha que acabo de indicar. Su uso queda explícitamente referido en el citado acuerdo complementario número 6, al artículo 5.º del Tratado, que establece la llamada relación defensiva.

Yo no quiero disimular al señor Ministro, puesto que lo sabe tan bien como yo —y me va a dejar que se lo diga en un lenguaje popular y lírico, porque ya sé que él también hace incursiones, no aéreas, en el campo de la lírica, según tengo entendido—, lo impopular que ha sido siempre la presencia de Fuerzas norteamericanas en territorio navarro; en primer lugar, por un sentido pacifista normal, que no es antimilitarista y que a todos de alguna manera nos afecta y nos embarga, por lo menos en los buenos momentos. Recuerdo que una vez, estando en uno de los pueblos de las Bardenas Reales, hablábamos nosotros de la OTAN sí o la OTAN no, de la postura del Partido Socialista ante la OTAN, y nos dijo un señor de uno de esos pueblos: «¿Que vamos a entrar o no vamos a entrar en la OTAN? Nosotros hace tiempo que hemos entrado; hace tiempo que entraron los aviones de la OTAN en territorio navarro; todos los días los tenemos volando sobre nuestras cabezas».

El tema del polígono de tiro de las Bardenas Reales ha pasado al Cancionero Popular y hay varias jotas navarras que se refieren, con cierta chispa, al tema.

Por ejemplo, aquélla que dice: «Quiero ver en las Bardenas / trigo, espárragos, romero / no quiero ver alambradas / no quiero ver bombarderos». Y refiriéndose al estruendo que hacen todos los días decenas o centenares —me da igual— de aviones, desde las ocho de la mañana hasta las cinco de la tarde, corre copla popular que dice: «A la Virgen le pedí / que me curara el oído / que los cazabombarderos / me lo han dejado perdido».

Sé que este tema es un tema delicado, y quiero tratarlo con el respeto debido, con la delicadeza que se merece y con la firmeza necesaria; y, aunque sea un tema común a todos los navarros, como luego iré explicando, bueno es que lo explique un miembro de la oposición y que sea un miembro de la oposición democrática, racional, española y europea, porque ustedes saben muy

bien que hay oposiciones que no son ni democráticas ni racionales ni españolas ni europeas.

Hay un sentimiento, vamos a llamarlo así, anti-imperialista —me da igual que sea norteamericano, francés o soviético— algo que, sobre todo en un pueblo tan popular y campesino como es el navarro, lo siente muy en profundidad. Esto mismo lo dicen, en un lenguaje popular y entrañable, las nuevas jotas navarras: «La Bardena es propiedad / de los pueblos congozantes; / pero los americanos / las congozan más que nadie». O aquella que raya ya en un cierto sentido patriótico, auténtico, y que es cosa de elogiar: «Vi una cosa dolorosa / en las Bardenas navarras / que la bandera española / cubre fuerza americana». Y un poco más chispeantes, aquellas dos que dicen: «Al oír que las Bardenas / son un paisaje lunar / los yanquis aterrizaron / y no se quieren marchar». (*Risas.*)

Y por fin, aquélla otra, que dice: «Cuando algún día se rieguen / las Bardenas de Navarra / vendrán los americanos / con «marines» y barcas».

Lo cierto es que al llegar la democracia, el sistema democrático, con el 15 de junio y sobre todo en los ayuntamientos con el 1 de abril de 1979, una de las primeras cosas que hacen los ayuntamientos cercanos a la zona es hacer, una serie de declaraciones contra el polígono de tiro de las Bardenas, los primeros son los alcaldes de Tudela, Orguedas, Valtierra, Cadreita y Cascante —tres de ellos con mayoría socialista y otros dos de mayoría de izquierda independiente— los que dicen solemnemente: «Pedimos la desaparición del polígono de tiro de las Bardenas y el aprovechamiento de sus posibilidades agrícolas, por el peligro y molestias que ocasiona a los pueblos limítrofes, por la merma que representa de la independencia y soberanía nacionales la presencia de un campo de tiro extranjero en nuestra tierra navarra.»

Pero no se quedan todo en los ayuntamientos de izquierda sino que la voz llega desde la Diputación Foral de Navarra, presidida entonces por el senador beedista don Jaime Ignacio del Burgo, que a petición del diputado foral, del consejero de Educación y Cultura navarras, el socialista Jesús Malón, acuerda hacer suyo el espíritu de la moción de esos Ayuntamientos, sin aceptar algunas de sus matizaciones, y designa una Comisión integrada por el Presidente don Jaime Ignacio Burgo y los dos diputados de la Merindad, don Jesús

Malón y don Angel Asunción Goñi; una Comisión compuesta, como se ve, por dos hombres de UCD y por un miembro del Partido Socialista.

Las cosas siguen, los meses pasan; sigue habiendo accidentes, múltiples en la zona hasta que el 12 de noviembre de 1980 se estrella un Phantom, un cazabombardero norteamericano, a 14 kilómetros del casco urbano de Tarazona y cerca de Ablitas (Navarra). El 13 de noviembre, al día siguiente, otro Phantom se estrella en el término municipal de Cáseda (Navarra), a sólo medio kilómetro de distancia de un grupo de personas y a 16 kilómetros de Pamplona, que cuenta con 170.000 habitantes, y es de nuevo la Diputación Foral de Navarra, que tiene una mayoría amplia de UCD, la que dice una cosa como ésta en una sesión del 14 de noviembre de 1980: «Los frecuentes accidentes aéreos que se producen en la zona del polígono de tiro de Las Bardenas Reales demuestran el alto grado de peligrosidad del mismo, habida cuenta de la existencia en su entorno de numerosas poblaciones.»

Navarra ha sido siempre solidaria con las necesidades de las Fuerzas Armadas y respeta los compromisos asumidos por el Estado para mantener la seguridad nacional y contribuir a la defensa del Occidente europeo. Sin embargo, esta contribución a los altos intereses nacionales no tiene por qué estar reñida en tiempos de paz con la adecuada protección de las personas y bienes de los ciudadanos navarros, por lo que, a la vista de lo que viene ocurriendo en el polígono de tiro referido, parece conveniente una actuación de la Diputación Foral —que es nuestro Gobierno Foral—, en su irrenunciable misión de asegurar en lo posible el respeto a los derechos del pueblo navarro y, entre ellos, el muy importante derecho a la seguridad personal.

Por todo lo cual se acuerda remitir al Gobierno una exposición en la que se inste la adopción de las medidas conducentes para la supresión del polígono de tiro de las Bardenas Reales y su sustitución por otro que reúna condiciones más idóneas, y entre tanto, se suspendan las prácticas o, si no fuere posible, se extremen al máximo las medidas de seguridad, reduciéndose al mínimo indispensable tales ejercicios.»

Es de suponer, como SS. SS. imaginarán, que mientras tanto se aprovecha este foco de agitación popular por las fuerzas extraparlamentarias para emborronar los muros de las casas de los pueblos circundantes, para publicar folletos, para

hacer declaraciones, para convocar asambleas con el grito de «yankis, go home» y cosas parecidas.

El polígono de las Bardenas se convierte así en un punto de malestar, y ya bastantes tenemos en Navarra, como saben SS. SS.

Nada menos que 26 ayuntamientos escriben al Parlamento Foral de Navarra pidiendo a las instituciones forales, a los políticos navarros —y por algo estoy aquí— y al Gobierno que tomen medidas cautelares sobre la situación, e instando a un referéndum popular, porque ellos quieren que los pueblos que están allá, que no han tenido arte ni parte en la cesión de los terrenos ni nada parecido, se declaren favorables o no al polígono de tiro.

Voy a leer lo que pide uno de los ayuntamientos en su declaración propuesta: «organizar una consulta—encuesta entre los vecinos de las localidades mediante las cuales se exprese la opinión popular sobre localización y uso del polígono de tiro de las Bardenas Reales».

Ya sé que el Gobierno ha sido puntual en la respuesta a varias preguntas que hemos hecho, el primero yo mismo, y también varios diputados. En la respuesta que da el Ministerio, el 24 de marzo, al señor Marraco Solana, diputado socialista por Huesca, se le dice, hablando del horario de utilización del polígono de tiro, y del 1 de marzo al 31 de octubre, de las 8 horas a las 17,05, de lunes a viernes, se utiliza el polígono de tiro, y del 1 de noviembre al 28 de febrero, de las 8 horas a las 16. Se le dice también que durante un período de dos semanas al año, normalmente del 1 al 15 de julio, el polígono se cierra para todas las actividades de tiro, para facilitar la siega de las cosechas a la comunidad de las Bardenas Reales de Navarra, que las Fuerzas Aéreas Españolas utilizan siempre material inerte en sus ejercicios de tiro, a no ser en ejercicios, maniobras o ensayos de homologación de material y armamento necesarios para el Ejército del Aire o la industria de armamento española; y que las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos sólo utilizan materiales de instrucción inertes. Que la responsabilidad de control de tiro de los aviones es del Ejército del Aire español o de las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos, según lo realicen unos u otros, pero que el programa de tiro de la USAF es supervisado por el jefe de control de tiro español; que el jefe de control de tiro es siempre un oficial del Ejército de la escala del Aire en situación de acti-

vidad que ejerce el mando de control en el polígono, y, en caso de ausencia, el polígono se cierra a las actividades de tiro. Que, en cualquier caso, existe la prohibición absoluta de sobrevolar los núcleos de población durante el tráfico y que la altura del tiro viene a ser de 3.000 pies, a excepción de cuando se realiza el tiro, que se hace dentro del polígono.

En la respuesta del 31 de marzo de 1981 al diputado por UCD don José María Sanjuan y otros diputados, se le contesta que «en primer lugar ha de ponerse de manifiesto que Bardenas Reales es el único polígono de tiro en el que se puede utilizar munición real de guerra, en beneficio tanto de las tripulaciones aéreas españolas —las norteamericanas sólo utilizan armamento inerte—, como de la industria nacional, con ocasión de ejercicios, maniobras o ensayos de homologación de material y armamento necesarios para el Ejército del Aire o la industria de armamento española.»

Y, lo que es más importante, se le dice que «el Tratado de Amistad y Cooperación entre España y Estados Unidos expira en el año actual; que el Tratado abarca acuerdos de cooperación en muy diversos aspectos, no siendo más que uno de ellos el acuerdo complementario sobre facilidades en el ámbito de la defensa —a lo cual yo me he referido antes—, y que el Gobierno está estudiando la renovación del Tratado sin que pueda adelantarse cuál será su forma.»

Me alegro mucho de que esta interpelación pueda celebrarse en el día de hoy, mes de junio, porque todavía estamos a tiempo de que el Gobierno reflexione, considere y presione a los Estados Unidos sobre este punto, que puede ser parcial, pero que es enormemente decisivo para todos nosotros.

Porque, señores senadores, señor Ministro, es cierto que de un Tratado bilateral no se pueden deducir derechos para terceros; no obstante, existen indicios suficientes para afirmar que fuerzas aéreas no americanas o españolas, sino pertenecientes a otros miembros de la OTAN, y específicamente alemanas, hacen ejercicios sobre las Bardenas Reales.

Este abuso, si es cierto, no sólo incrementaría los riesgos y prejuicios que motivan esta interpelación, sino que significaría una nueva vejación de las facultades soberanas del Estado sobre el territorio y el espacio suprayacente. Bien es verdad que ese extremo no es algo especial, puesto que

los acuerdos desde 1953, a nuestro parecer, han sido aplicados en situación de dependencia española, e indefensión de sus intereses, como ha probado entre otros recientemente el profesor Viñas en su obra «capital», «Los pactos secretos de Franco con los Estados Unidos.»

Repito, señor Ministro, señores senadores, que éste es un punto delicado, que estoy tratando —espero— con respeto, con delicadeza y con la firmeza que me piden los intereses de Navarra, los intereses de España —no solamente del partido—, y los intereses de nuestra seguridad nacional.

Es cierto, como he dicho antes, que la presencia de las Fuerzas Aéreas, sobre todo norteamericanas, que son las que más utilizan el polígono —puesto que al desplazarse al polígono de Caudet, en Teruel, las Fuerzas españolas sobrevuelan mucho menos—, es enormemente perjudicial para los vecinos de Navarra y para, incluso, los animales domésticos que viven allá. Es cierto que vuela sobre nuestras cabezas la amenaza de innumerables accidentes. Recuerdo que por lo menos trece pilotos han muerto en operaciones sobre el campo o cerca de él, desde el año 1970.

Por todo esto quiero hacer cuatro preguntas —y el señor Ministro no tiene por qué responderme a otra cosa, sino a las preguntas que tiene escritas—, que he formulado al alimón con mi compañero José Antonio Biescas: «¿Qué medidas tiene previstas el Gobierno para que disminuya el número de accidentes provocados por la utilización del polígono de tiro de Las Bardenas Reales?»

¿Se ha consultado a la comunidad de Bardenas Reales de Navarra si la cesión del disfrute del polígono, hecha al Ejército del Aire, es extensiva a las Fuerzas aéreas norteamericanas?»; porque en la escritura de cesión no se dice ni una sola palabra al respecto.

«Teniendo en cuenta los acuerdos adoptados por gran número de ayuntamientos de la zona colindante al polígono, ¿estaría dispuesto el Gobierno a someter a referéndum, en un área tan amplia que englobara todos los municipios en cuyo término se han producido accidentes, la permanencia del polígono?»

Y última pregunta, que creo es la más importante: «Ante la renegociación de los acuerdos hispano-Americanos que deben llevarse a cabo antes de septiembre de este año, ¿cuál va a ser la po-

sición española sobre la utilización del citado polígono de las Bardenas Reales?»

Quisiera terminar, no ya con coplas, sino diciéndole, señor Ministro, algo que el mismo Diputado foral Jesús Malón dijo a Su Majestad el Rey en una de sus últimas entrevistas con la Diputación Foral de Navarra: Majestad, los navarros hemos estado siempre y estamos dispuestos a participar y colaborar en la defensa de la seguridad de la nación española; pero sería bueno que la defensa, la colaboración y la participación estuviesen un poco mejor repartidas.

Nada más y gracias.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra, para contestar, en nombre del Gobierno, el señor Ministro de Defensa.

El señor MINISTRO DE DEFENSA (Oliart Saussol): Señor Presidente, señoras y señores senadores, creo que el senador interpelante ha explicado tan bien la mayoría de los puntos de la interpelación que casi me voy a limitar a contestarle las preguntas y a hacerle algunas rectificaciones.

En primer lugar, en cuanto al título de utilización de las Bardenas Reales, como ha dicho, es un contrato firmado por todos los que legítimamente lo podían firmar, prorrogado después de transcurridos los 25 años y en vigor hoy.

Creo que sobre eso no cabe la menor duda. Es decir, no existe una utilización ilegal por parte del Ejército del Aire Español del polígono de las Bardenas Reales.

En segundo lugar, y con respecto a la utilización de las Fuerzas Aéreas norteamericanas o cualquier otra que tenga un Tratado con España, le recuerdo que el último Tratado del año 1976, que es un Tratado internacional, entraría en lo previsto en el artículo 96.1 de la Constitución, que dice que los tratados internacionales válidamente celebrados, una vez publicados oficialmente en España, formarán parte del ordenamiento interno. Sus disposiciones sólo podrán ser derogadas, modificadas o suspendidas en la forma prevista en los propios tratados, o de acuerdo con las normas generales del Derecho internacional. Es decir, que las facilidades dadas a la aviación norteamericana para utilizar el polígono de tiro de las Bardenas Reales, previstas en el Tratado de 1976, constituyen parte del derecho interno español mientras no sea modificado.

En tercer lugar, y con respecto a los accidentes, si los datos que yo tengo son ciertos, son 13 los accidentes ocurridos en estos casi treinta años, con un coeficiente de 0,4 por año y con un coeficiente de milésimas con respecto a los aviones que han sobrevolado o utilizado el polígono de tiro de Las Bardenas Reales, lo cual cae dentro de las normas más exigentes de seguridad. Desgraciadamente, accidentes hay y habrá, y basta que haya aviación, no de guerra, sino comercial, para que tengamos accidentes que se reparten por todo el territorio nacional y no exclusivamente sobre Navarra, y la verdad es que ninguno de ellos, a pesar de la alarma que se crea, parece que en algún caso muy intencionadamente por ciertas fuerzas que el propio senador ha citado, ninguno de ellos, repito, ha dado lugar a desgracias personales, y los daños de otro tipo, de tipo material, han sido rápidamente indemnizados cuando se han ocasionado, que, además, según las noticias que me han dado, se han ocasionado en muy pocos casos.

Pasemos ahora a las otras preguntas. ¿Se ha consultado a la Comunidad de Las Bardenas Reales de Navarra si la cesión del disfrute del polígono hecha al Ejército del Aire es extensiva a las Fuerzas Aéreas norteamericanas? No, por las razones que antes he expuesto; es decir, estaba cedido el uso para las finalidades que tan bien ha explicado el señor senador y que no voy a repetir y que, además, por lo menos en la última época son resultado de un Tratado internacional, válidamente celebrado, que, como siempre en Derecho español, forma parte de nuestro Derecho interno.

¿Estaría dispuesto el Gobierno a someter a referéndum en un área tan amplia que englobara a todos los municipios, etcétera? Si en la Ley de Referéndum está previsto, por qué no, pero no lo está, y el señor senador lo sabe y no podemos someter a referéndum permanentemente cada una de las actividades de la Administración Pública, o del Gobierno o del Estado mismo.

¿Cuál va a ser la posición española sobre la utilización del citado polígono de Bardenas Reales? Le voy a contestar diciéndole que, de acuerdo con la Constitución, la prórroga de este tratado en su momento espero que tenga o cumpla todos los requisitos previstos en el artículo 94 de la misma y, por tanto, imagino que todos los grupos políticos en el Congreso, en el Senado, podrán dar su opinión sobre la ratificación o no de los tratados y las

facilidades que los tratados den a la utilización de las Fuerzas Aéreas norteamericanas.

Por último, dice el señor senador que se reparta mejor. Yo le diría que rara es la extensión del territorio español donde nuestros Ejércitos no tienen algunos campos de maniobras, de tiro, etcétera, y donde están los utilizan, como es absolutamente necesario si queremos tener unas Fuerzas Armadas preparadas para cumplir las misiones que constitucionalmente tienen señaladas.

También le diría, en el caso de las alianzas, que tiene que verse al aliado como aquel que ayuda a defendernos, aunque nosotros también le ayudemos; no se le puede ver como alguien distinto. Si un tratado de alianza se firma desde una necesidad defensiva española, yo espero de los navarros, igual que del resto de los españoles, que acogan a nuestros aliados como lo que son, es decir, como aliados nuestros, como aliados de nuestras Fuerzas Armadas y de gentes que también defienden nuestra forma de vivir, nuestra forma constitucional de entender la vida, nuestra forma política y social.

Nada más. Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: ¿Señores portavoces de grupos parlamentarios que deseen intervenir? (Pausa.)

El senador Monge, por el Grupo Mixto, tiene la palabra.

El señor MONGE RECALDE: Señor Presidente, yo simplemente quería hacer unas acotaciones y una fijación de postura respecto al tema, porque aunque en el fondo coincido, como no podía ser menos, con la inquietud que ha puesto de manifiesto el senador Arbeloa, y que no es sino una mera transmisión de la que embarga a todos los ciudadanos que, de algú modo, están próximos a este polígono de Las Bardenas, pero en todo caso sí matizar y poner de manifiesto un aspecto que creo que es importante y que, hasta ahora por lo menos, no ha sido alegado.

En esta Cámara, SS. SS. saben que con frecuencia se habla de solidaridad, se manipula a veces incluso ese término y llega a constituir con frecuencia una muleta en que se apoyan algunos para pedir algo, alegando de inmediato que piensan ser solidarios con la Comunidad nacional y que en modo alguno supone la petición de un privilegio.

Pues bien, viene todo esto a cuento de que estamos precisamente en un tema que constituye una

muestra palpable de solidaridad de los navarros con toda la nación española, y solidaridad además real, viva y ejercida y no solamente en palabras altisonantes.

Con independencia de cualquier argumento jurídico que se pueda alegar, con independencia de los inconvenientes de tipo formal que puedan exponerse como óbice u obstáculo para la supresión de este polígono, es evidente que desde un prisma mucho más humano y mucho más sensible, el pueblo navarro ha aportado una cuota importante de solidaridad a los intereses de la nación española, soportando ese polígono de Las Bardenas y, a pesar de que aun aceptando las explicaciones del señor Ministro de que el riesgo es mínimo, él comprenderá, como todas SS. SS., que no es fácil trasladar a la conciencia de las gentes el que cuando en un plazo cortísimo, casi de un mes, se estrellan dos aviones, pueda convencérseles de que éste es un accidente excepcional y todos ellos ven con natural recelo y temor la posibilidad de que sus bienes o incluso su integridad puedan ser afectados.

Asimismo yo no puede por menos, como navarro, de apoyar la moción que en su día hizo la Diputación Foral pidiendo la supresión de este polígono, pero, en todo caso, matizando que si existen inconvenientes insalvables para realizar o llevar a cabo esa supresión, se adopten con las garantías suficientes todas las medidas precautorias y preventivas necesarias para evitar esos accidentes, llegando incluso, en una manifestación de buena voluntad, a dar acceso a las autoridades máximas del territorio foral, a todos los estudios o medidas que se están adoptando para evitar esos accidentes, incluso podría llegarse hasta alguna forma de supervisión o control «in situ» de que efectivamente esas medidas se cumplen.

En todo caso, si no pudiera llegarse a la supresión, que se reduzcan a los mínimos posibles exigidos por esos altos intereses los vuelos que se realizan y la utilizan de munición activa.

Y, en último término, que se establezca un sistema de indemnizaciones para, con los términos monetarios actuales, sufragar los posibles perjuicios, que nadie quiere que se produzcan, pero que pueden producirse, e incluso un procedimiento correcto, formal y exigente de determinación de las posibles responsabilidades en que pudieran incurrir los que, de alguna manera, intervienen en esos ejercicios.

Nada más, señoras y señores senadores.

El señor PRESIDENTE: El senador Biescas, por el Grupo Socialista del Senado, tiene la palabra.

El señor BIESCAS FERRER: Señor Presidente, señorías, señores Ministros, aunque el polígono de tiro de Las Bardenas se encuentra en Navarra, tal como ha puesto de manifiesto el senador Arbeloa, lo cierto es que los riesgos que provoca se extienden hacia zonas mucho más amplias, entre las cuales, por supuesto, se encuentra la región aragonesa.

Por ejemplo, hace ahora dos años aproximadamente caía una bomba que se desprendió de un avión F-4 en la calle central del camping de La Sotonera abriendo un agujero que tenía un diámetro de seis metros y una profundidad de metro y medio. Afortunadamente no hubo desgracias personales, pero pueden suponer SS. SS. el susto que se llevaron las personas que acampaban en aquel camping. Este no es un hecho aislado, sino que como consecuencia de las maniobras que se vienen realizando, constantemente se están produciendo accidentes, a la vez que se provocan molestias por los estruendos de los aviones que suelen cruzar la barrera del sonido y que están infundiéndole una inquietud creciente en los habitantes de las zonas próximas al polígono de tiro de Las Bardenas Reales.

En mayo de 1970 se estrellaba un Phantom en las proximidades de Sádaba, municipio de más de 2.000 habitantes, en la provincia de Zaragoza. En marzo de 1972 el término afectado era el de El Buste. Hace poco más de un año cayó otro Phantom, tal como ha dicho el senador Arbeloa, en las proximidades del Moncayo. Ha existido una aceleración progresiva en el número y la intensidad de estos accidentes, hasta el extremo de que, por ejemplo, en dos días seguidos ha habido dos.

En noviembre de 1980 se estrellaba un cazabombardero a sólo 14 kilómetros de Tarazona y justo al día siguiente era el municipio de Caéseda, en Navarra, a sólo 16 kilómetros de Pamplona, el que se veía afectado por un accidente de este tipo.

Han existido, además, toda una serie de episodios que podríamos calificar de desafortunados. Por ejemplo, en agosto de 1979 se invitaba a representantes de los distintos medios de comunicación de Navarra y Zaragoza para que acudieran a una demostración que se iba a llevar a cabo en aquel polígono de tiro de Las Bardenas y, de esta forma, se convencieran de que no existía ningún

riesgo. Pues bien, nada más comenzadas las maniobras se estrellaba un avión Phantom ante los periodistas, que dieron obviamente cuenta de lo que allí veían, poniéndose una vez más de manifiesto que el riesgo existía y que se daban situaciones como ésta, que al final pudieran calificarse de tragicómica, ya que el aviador logró saltar en paracaídas y no hubo accidentes personales, aunque, como digo, la situación fue bastante desairada, y ahorro a SS. SS. algunos comentarios que en privado hicieron los mandos que estaban al frente de aquella operación de relaciones públicas.

Ha habido, a lo largo de todos estos años, una serie de accidentes que no sólo han afectado a la provincia de Navarra, sino también a Zaragoza y a Huesca en concreto. Por eso es sorprendente que en una serie de respuestas que el Gobierno daba, tras una pregunta presentada por el diputado socialista por Huesca, Santiago Marraco, sobre información a los ayuntamientos próximos al polígono de tiro de Las Bardenas Reales de las normas de uso del espacio aéreo en ejercicios de entrenamiento, se dijera que había sido remitido al gobernador civil de Navarra un extracto de las normas de uso del espacio aéreo. Yo querría pedir al señor Ministro que, por favor, hiciera también un extracto de estas normas para enviárselo a los gobernadores civiles de las provincias de Zaragoza y Huesca, por lo menos.

Basta ver, por ejemplo, el mapa de uso del polígono, que acompaña a esta pregunta en el anexo correspondiente, para poder percibir el riesgo que existe para toda una serie de municipios, algunos de ellos muy poblados. El vuelo de los aviones pasa por la vertical de municipios de Zaragoza, ya que es de la base de utilización conjunta de donde salen éstos, que según se utilicen en un determinado itinerario, el de la pista 31, o en otro, el de la pista 13, pasan por los siguientes lugares: en el caso de la pista 31, desde Zaragoza van avanzando por todo el valle del Ebro, que es, por supuesto, la zona más densamente poblada de la región aragonesa. Pasan por la vertical de Utebo y, a continuación, viene ya un objetivo americano, porque el vuelo de los aviones pasa por encima de Figueruelas, donde se está construyendo la factoría de la General Motors. Es el único caso en el que se ven afectados intereses norteamericanos. Continúan por toda una serie de lugares, como es el caso de Maella, hasta que finalmente, en Murchante se desvían los aviones para entrar directamente en el polígono. En el caso de que se

utilice la pista de salida número 13, se va por encima de la carretera general de Zaragoza a Teruel y luego ya, tras un viraje de 90 grados, se va a pasar por encima de municipios como Epila, Borja, por las proximidades de Tarazona y finalmente también en Murchante se empieza ya a entrar en el polígono de tiro, una entrada que se hace efectivamente a un mínimo de 3.000 pies, pero esto son mil metros de altura, con lo cual hay toda una serie de riesgos, no sólo por las caídas, sino también por el ruido, el auténtico estruendo que se provoca en toda una serie de zonas habitadas, ya que los reactores cruzan la barrera del sonido en sus vuelos rasantes, y han llegado a romper cristales de toda una serie de municipios y a provocar un profundo malestar en familias que ven cómo sus hijos pequeños vuelven llorando a casa atemorizados por el ruido de los aviones.

Yo tengo, por ejemplo, testimonios orales de vecinos de pueblos de colonización, como puede ser el caso de Pinsoro, e incluso en Egea de los Caballeros, uno de los municipios más poblados de la región aragonesa, que en determinados colegios o en centros como el instituto deben suspender durante algunos minutos las clases cuando se producen este tipo de vuelos rasantes.

Por todo ello, en regiones como Aragón existe una más que justificada preocupación ante los riesgos que puede provocar el hecho de que coincida, por una parte, una base de utilización conjunta hispano-norteamericana, y tal como se puede ver al estudiar obras como la del profesor Viñas, que por primera vez empiezan a desvelar algunos de los aspectos ocultos de las cláusulas secretas de los acuerdos hispano-norteamericanos de 1953, empezamos a ver que de utilización conjunta hay más bien poco y que, en definitiva, ante las situaciones de posible alarma, las decisiones no son tomadas precisamente por nuestro país, sino que existen casos en los cuales es otra potencia la que decide. Por ejemplo, en el recuerdo de muchas familias de Zaragoza están presentes episodios tan graves como que, ante momentos de alarma ocasionados por riesgos de guerra mundial, se haya evacuado de Zaragoza a las familias de los militares norteamericanos, mientras que, en cambio, la población civil de Zaragoza se ha enterado «a posteriori» de estas evacuaciones que, obviamente, si se llevaban a cabo era porque existían graves riesgos.

También en la región aragonesa, y como se ha hecho referencia por parte del senador Arbeloa,

está en la provincia de Teruel el polígono de Candé, al cual prácticamente se han desplazado la mayor parte de los aviones españoles a la hora de hacer prácticas, ya que, de las nueve horas que está abierto el polígono de Bardenas, siete son utilizadas por los aviones norteamericanos.

Por otra parte está, como ya he puesto de manifiesto, este riesgo de vecindad que supone nuestra proximidad geográfica al polígono de Bardenas.

Creo, por tanto, que interpreto un sentimiento ampliamente extendido en Aragón si expreso el deseo de que pueda desaparecer cuanto antes la base conjunta hispano-norteamericana, y que si el polígono de tiro va a seguir existiendo, se use exclusivamente por las Fuerzas Aéreas del Ejército español.

Nada más.

El señor PRESIDENTE: El senador Sarasa, por el Grupo de UCD, tiene la palabra.

El señor SARASA MIQUELEZ: Señor Presidente, señoras y señores senadores, señores ministros, los diputados de UCD por Navarra, señores Moscoso, Sanjuán y Bañón, como se nos ha recordado hace un momento, presentaron una pregunta escrita al Gobierno sobre este asunto; fue puntualmente contestada y se ha leído aquí. El diputado navarro por UPN, don Jesús Aizpún, presentó también una interpelación al Gobierno en el Congreso, que fue también contestada. Me entero de que también el diputado socialista señor Marraco hizo una pregunta o interpelación al Gobierno. Parece ser que hay también una pregunta del senador Arbeloa al Gobierno, que fue contestada por escrito; no la conozco. Todas ellas fueron puntualmente contestadas y creo que de manera satisfactoria, agotando por el momento el tema.

A pesar de ello se mantiene la pregunta en el Senado y ella nos está ocupando en estos momentos.

Quiero resaltar con esto que la cuestión que plantea fundamentalmente el partido socialista es de orden claramente político.

Todos sabemos que la existencia de un polígono de tiro es una cosa muy seria y comporta indudables riesgos y que la opinión pública es contraria a su permanencia. Lo fácil es decir que se suprima, lo cómodo es seguir esa corriente y eso es

bueno políticamente, me parece lícito y normal y entra en el juego de la lucha noble política.

Con la misma seguridad, desde el partido del Gobierno, que apoya al Gobierno, que tiene la responsabilidad de dirigir la política nacional —entre ellas la política de defensa— creo que debe quedar claro y diáfano que, en definitiva, se ha dado cumplida contestación a todas las preguntas —luego me extenderé en otros aspectos— y que lo que aquí se está manteniendo es un aspecto casi exclusivamente electoralista.

Y lo digo entendiéndolo perfectamente y en sus justos términos, puesto que tarea de la oposición es la de aprovechar estas coyunturas y tarea grave es la de la responsabilidad de Gobierno, y del partido que lo apoya, de mantener en muchos casos las contrarias aunque no sean muy populares.

Para mí sería muchísimo más cómodo regresar a Pamplona diciendo que había tenido una intervención en contra de la subsistencia del polígono de las Bardenas, y cuanto más a ultranza se hubiera manifestado esta posición, mejor. Pero tengo que asumir la responsabilidad —y lo hago con agrado y con honor— que comporta el pertenecer al partido de la mayoría, al partido que sustenta al Gobierno.

Es responsabilidad del Gobierno —responsabilidad constitucional—, y lo saben muy bien SS. SS., la de dirigir la política interior y exterior del Estado, la de dirigir la Administración civil y militar y la de dirigir la defensa nacional, y velar por ella, como lo dice el artículo 97 de la Constitución.

Mal haría el Gobierno si olvidara estas obligaciones y la oposición, con razón, sería la primera en denunciarlas.

La existencia de este polígono no es algo gratuito, no es algo que se deba a un mero capricho de las Fuerzas Aéreas. Este polígono —por los datos que yo poseo— es por el momento necesario. ¿Para qué? Para experimentar una serie de artefactos bélicos; necesario porque sin esa experimentación de las nuevas técnicas quedaríamos con un Ejército inerte y entonces no se atendería a los objetivos graves de la defensa nacional.

Yo no desearía, en absoluto, que fuera necesaria la experimentación de estos elementos; que no fuese necesario prevenir una posible conflagración; que no fuera necesaria la existencia de unos mecanismos de defensa, pero debemos atenernos a la realidad y percatarnos de que todo esto es ab-

solutamente necesario y, en definitiva, está perfectamente recogido como tarea fundamental del Estado en la propia Constitución.

El hecho de que se tenga que experimentar o se esté experimentando en tierra navarra me duele tanto como duele a los señores Arbeloa y Monge, porque me siento y soy tan navarro como ellos y quiero a mi región, a mi territorio foral, lo mismo que lo puedan querer ellos. Pero soy a la vez consciente de la necesidad de esta carga, de esta contribución a los intereses generales del Estado, a la pesada carga de la defensa nacional que está haciendo Navarra y esto debe ser tenido en cuenta.

Realmente la existencia de un polígono de tiro comporta unos riesgos; esto es evidente. Cualquier mecanismo o cualquier artefacto, cualquier sistema de experimentación acarrea riesgos, mucho más cuando se hacen prácticas de tiro; esto es indudable.

Pero vamos a remitirnos muy brevemente a los datos existentes desde el año 1951. En 1951, y lo digo de pasada, la Junta de Bardenas fue la que pactó la cesión del polígono. Bien es cierto que no hubo información, pero también es bien cierto que UCD en el año 1951 no estaba en el poder. De ahí arranca la existencia de ese polígono. (Es que parecía, por la intervención del señor Arbeloa, como si cupiera alguna responsabilidad al Gobierno en estos momentos por aquel acuerdo del año 1951, en que no hubo publicidad; naturalmente, como no había publicidad de tantas cosas.) Pues bien, desde el año 1951, hasta el momento actual, en cerca de treinta años, no ha habido una sola desgracia personal. Cuando hablo de desgracias personales, me refiero a desgracias sufridas en personas de la población civil, no de aquellas personas adscritas al servicio de los Ejércitos; no a aviadores profesionales porque, por desgracia, sí que ha habido algunas bajas. Por ahí no va —ya lo sé— la intención de la interpelación, sino que va en el sentido de la protección a la población civil; lo otro es asumir un riesgo profesional. No ha habido un solo herido civil en treinta años, afortunadamente.

Concretamente, en cuanto a daños materiales, hay estos dos puntos: En el Buste (Zaragoza), el 4 de marzo de 1972, 131.932 pesetas fueron abonadas por daños; y en Autol (Rioja), 15.239 pesetas.

Los mecanismos de indemnización, en nuestro Derecho, son bien altos, y con esto contesto al compañero señor Monge, cuando decía que se te-

nían que actualizar, adecuar o establecer unos sistemas de indemnización. Esos sistemas de indemnización existen en nuestro Derecho —el señor Monge seguramente en este momento no ha reflexionado, porque lo sabe— con una gran amplitud, porque la responsabilidad de la Administración es amplísima; es casi una responsabilidad objetiva, y además, para mayor abundamiento, se establece un procedimiento específico de indemnización con una gran participación en la cuantía de la indemnización por parte de los Estados Unidos de América en el Acuerdo hispano norteamericano de 1976, concretamente en su artículo 28, con lo que quiero decir que si no se han indemnizado daños en treinta años por más de 140.000 pesetas, es porque no los ha habido, porque las posibilidades legales de indemnización son claras, y además, por si se está pensando que un pleito es caro, el procedimiento contencioso administrativo —que sería el adecuado— tampoco es tan caro.

Supongo —no tengo los datos— que estas indemnizaciones se produjeron sin necesidad de sentencia, por propia aceptación de la Administración de sus cuantías y su procedencia.

Medidas de seguridad actuales: entiendo que se han intensificado y que se van a seguir intensificando, según le oímos, con agrado, al señor Ministro de Defensa. Lo que sí puedo decir es que el gobernador civil de Navarra, por orden del señor Ministro de Defensa, precisamente, en abril de este año, cursó a muchos o a todos los alcaldes de las localidades cercanas —en Navarra, no sé si en Aragón, pero en Navarra sí— al polígono de las Bardenas unas instrucciones sobre medidas preventivas, horarios, etcétera, para evitar riesgos, y concretamente a las localidades de Mérida, Santacara, Falces, Funes, Corella, Valtierra, Buñuel, Villafranca, Fustiñana, Carcastillo, Peralta, Caparroso, Marcilla, Cabanillas, Cadreita, Arguedas, Tudela, Cortes y Milagro. También al señor presidente de la Diputación Foral; al gobernador militar, porque los militares dependen también de la Administración civil del Estado, e igualmente al señor Arbeloa, en carta que es clara y en la que seguramente habría tenido —al menos de momento— satisfacción al ver que había una gran sensibilidad hacia estos problemas, y en la que le decía: «Me es muy grato adjuntarte fotocopia de las normas que me ha remitido el Ministro de Defensa en torno al uso del espacio aéreo en ejercicios de tiro en el Polígono de Bardenas Rea-

les, tema por el que tanto te has preocupado. Ya he informado en relación con este tema a los alcaldes de la zona afectada. Te ruego que me hagas llegar cualquier sugerencia que entiendas conveniente al respecto. Recibe un fuerte abrazo de tu amigo, Francisco Javier Ansuátegui, Gobernador civil de Navarra».

Veo que tengo la luz roja encendida, pero yo no me quisiera bajar de esta tribuna sin decir algo que siempre flota en el ambiente de estas cuestiones y al cual ha aludido el señor Monge, y es que, relacionado con la idea de un posible referéndum y haciendo más las palabras del señor Ministro de Defensa al respecto, pero, aún pensando en la viabilidad o procedencia de ese referéndum, ese referéndum iba a resultar negativo, en ese referéndum es seguro que la población espontáneamente iba a decir que no quería un polígono de tiro y que no le produce más que preocupaciones. Es bien cierto. Pero, dada la necesidad de un polígono de tiro, porque, repito, no es ningún capricho, había que pensar dónde lo colocábamos. Y, además, en esa otra región, en ese otro lugar, en el que por la autoridad competente, por los técnicos especialistas en la materia, se considerase que era el más adecuado, naturalmente, previamente, antes de desmontar el de Bardenas, tendríamos que preguntar si les parecía bien o no, e ir a otro referéndum. Seguro que sería negativo. En definitiva, nos quedaríamos sin polígono de tiro, y nosotros, como no tenemos territorios exteriores donde experimentar, como no podemos ir al Pacífico, para experimentar bombas atómicas —que es mucho más grave—, como no tenemos dónde ir dentro de nuestro suelo, porque no tenemos espacios exteriores, tendríamos que quedarnos sin la posibilidad del polígono de tiro y, entonces, sí que se podría criticar al Gobierno de que no era consecuente con la política de defensa nacional que gravemente le corresponde.

Nada más.

El señor PRESIDENTE: Señor Arbeloa, si quiere rectificar, tiene la palabra.

El señor ARBELOA MURU: Señor Presidente, señoras y señores senadores, señor Ministro. Dudo ahora de si el señor Sarasa me ha contestado en calidad de Ministro de Defensa o no, porque realmente así me lo ha parecido. El señor Ministro de Defensa me ha contestado con mucha mayor discreción. Claro, señor Sarasa, que todos

los senadores representamos al pueblo español, pero en la Cámara territorial, que es el Senado, de alguna manera, lo representamos más, representando en los intereses del territorio que nos ha elegido.

Además el señor Sarasa tiene el tejado de vidrio, porque todo lo que me ha dicho a mí se lo tiene que decir a sus compañeros de UCD que, desde la Diputación Foral de Navarra, han pedido, cosa que yo no he hecho, hasta la supresión del polígono de tiro. ¡Que se entiendan los de UCD entre sí!

Por otra parte, las preguntas que hemos hecho tanto yo como el señor Marraco, como otros diputados de UCD en el Congreso han sido sobre medidas previstas del Gobierno para disminuir el número de desastres, con motivo de accidentes concretos. Las otras tres preguntas que están en esta interpelación son nuevas, y, sobre todo, la cuarta, que es la pregunta sobre cuál va a ser la posición española sobre la utilización del citado polígono de las Bardenas Reales, ahora que se renegocian los Acuerdos hispano-americanos. Creo que en el mes de junio es especialmente necesaria esta nueva interpelación.

¿Electoralista, señor Sarasa? Pero, ¿es que tan cerca están las elecciones? ¡Todo lo que han hecho la Diputación Foral y UCD de Navarra es electoralista! Todo es político, afortunadamente es político todo lo que hacemos aquí

Por otra parte, señor Sarasa, como estaba S. S., distraído hablando con su compañero, mientras yo hablaba, me ha repetido aquí las normas que ya el Gobierno había dado al señor Marraco y que había entregado al gobernador civil, y que las he citado aquí casi una por una.

Al señor Ministro quiero agradecerle su discreta respuesta y decirle que creo que ha sobrevolado un poco, como aviones, sobre la primera pregunta; que quizá los tantos por ciento son un tanto fríos a la hora de tomar ciertas medidas. Es legal la cesión. ¡Claro que es legal la cesión! Como tantas cosas hay legales, pero usted sabe muy bien que lo legal no cubre toda la realidad política, porque, si no, tendríamos unas leyes eternas, para siempre, y no denunciaríamos ningún tratado y ningún contrato. ¡Qué duda cabe que fue forzada en el año 1951 una cesión, en la que ni siquiera se preveía la cesión del Ejército del Aire al Ejército norteamericano!

Pienso que no es salirnos demasiado del tiesto, si pedimos la revisión o la denuncia, estar atentos

al menos a los términos en que se hizo. De ahí viene la debilidad de esa cesión; de ahí viene la justificación de la impopularidad de la presencia de las fuerzas americanas o de otras fuerzas en Navarra.

Ha contestado, pienso que con toda seguridad y con toda seriedad, a la cuarta pregunta sobre la renegociación. Se lo agradezco mucho. Pero, señor Ministro, no le digo que les canten a los norteamericanos las jotas que se cantan en Navarra sobre ellos. ¡Por supuesto que no! Pero el Gobierno tendría que hacer un esfuerzo —y pienso que lo hará como español que es— para poner en cuestión algunos aspectos, por lo menos el del polígono de las Bardenas, que entran dentro de la política de defensa nacional.

Estoy seguro, señor Ministro y señor Sarasa —y agradezco al señor Biescas y al señor Monge la fuerza que han dado a mi interpelación— de que en el territorio español tiene que haber algún lugar, donde haya muchos menos perjuicios posibles y previsibles que sobre el polígono de tiro o, por lo menos, habrá también otros espacios por donde puedan pasar aviones norteamericanos, o aviones españoles, o los que sean.

El problema no debe cerrarse, así creo que todavía esto puede arreglarse. Creo que no es una cuestión zanjada, como piensa gubernamentalmente el señor Sarasa. Tanto socialistas como ucedistas, el Gobierno como la oposición estamos en ello: en querer la mejor defensa de la seguridad nacional española y la mejor defensa de los navarros y de todos los demás españoles.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: El señor Ministro tiene la palabra para cerrar el debate.

El señor MINISTRO DE DEFENSA (Oliart Saussol): Señor Presidente, señoras y señores senadores, es una obligación del Gobierno, y una obligación nuestra, procurar por todos los medios que cada una de las actividades que se ejercen, no ya por el Ministerio de Defensa, sino por toda la Administración pública, procuren la máxima seguridad para los ciudadanos y el menor riesgo.

Sin embargo, esa idea de riesgo está inscrita en una gran parte de la actividad de un Estado moderno. Hablábamos del polígono de Bardenas Reales y estaba yo pensando en que el riesgo que el polígono tiene no es por los tiros. Esto ha quedado bastante probado, puesto que las armas que

se utilizan son inertes, no pueden explotar o explosionar, como se dice ahora. Pero eso ocurre en todos los entrenamientos con aviones a reacción de tipo militar y ¿dónde están situados? Pensemos en Manises, alcantarilla, San Javier, Talavera la Real, Morón, pensemos en Zaragoza. Ahí pasan por todas las verticales de todos los pueblos, por mi tierra extremeña o por cualquier otra y no hay más remedio que admitir esa posibilidad de riesgo, lo mismo que admitimos la aviación comercial o el ferrocarril. Pueden ser más molestos o menos molestos, pero si queremos tener una defensa nacional con aviación de combate moderna, tendremos que admitir la parte de riesgo que eso lleva consigo y repartirlo como está, prácticamente en todo el territorio nacional.

Piensen, señores senadores, que cuando sale un avión de entrenamiento de la base de Talavera la Real, en cualquier triángulo llega hasta Madrid o por arriba a Salamanca y hasta León. Piensen en los aviones de transporte de Villanubla que van hasta Galicia y vuelven. Es decir, no queda exenta ninguna parte del territorio nacional en los pasillos aéreos que tienen marcados.

Esa parte de riesgo la veo inevitable. Claro que nos preocuparemos del polígono de tiro de Las Bárdenas o nos preocuparemos por los otros polígonos de tiro, pero no podemos eximir de este riesgo a nuestra comunidad nacional, desde el punto de vista de tener preparada una fuerza aérea de defensa.

Creo que eso se puede admitir con un espíritu solidario elemental de racionalidad.

Dicen que aumentemos las medidas de seguridad. Créanme que es una preocupación permanente en cualquier Ministerio que maneja esos grandes medios de transporte y, desde luego, en el Ministerio de Defensa. Una preocupación permanente sobre la seguridad, pero, aun así, también sabemos que cuando salen las escuadrillas, los helicópteros, los aviones, o estamos entrenando pilotos, un número de ellos estadísticamente van a tener accidentes. Eso lo sabemos y lo asumimos y tenemos que asumirlo.

Fuera de esto y en cuanto a la cuarta y última pregunta, le vuelvo a insistir que hace menos de un mes que comenzó la renegociación del tratado. Si se firma un nuevo tratado tendrá que ir a la Cámara y allí se discutirán y se revalidarán las facilidades que hay que dar a los aliados y la necesidad de esas alianzas, de las que ya he hablado antes bastante.

El señor MONGE RECALDE: Señor Presidente, pido la palabra por alusiones.

El señor PRESIDENTE: Por favor, señor Monge, por alusiones que afecten a su conducta y a sus actos, pero no porque haya sido nombrado en el curso de la intervención de cualquier señor senador.

El señor MONGE RECALDE: Me alegra mucho esa puntualización, porque las alusiones han sido a mi conducta y a mis actos.

El señor PRESIDENTE: En ese caso tiene la palabra, pero céntrese a lo que se haya dicho de su conducta, de sus actos y tome el micrófono para que se le oiga; tiene un minuto para ello.

El señor MONGE RECALDE: Me sobra tiempo, señor Presidente, gracias.

Yo quería salir al paso, simplemente (y lo lamento de verdad porque se trata de un amigo, el senador Sarasa) de que se nos haya tachado de una actitud electoralista al plantear el señor Arbeloa, en este caso, y corroborar yo, la defensa que hemos hecho de esta postura. En todo caso, difícilmente puedo tener pretensiones electoralistas cuando yo, por lo menos de momento, no tengo tras de mí ningún partido político. Pero creo que, igual que lo lamento yo, lo va a lamentar mucho más don Jaime Ignacio del Burgo, tu querido amigo y correligionario, que sin duda ha ido mucho más lejos en sus pretensiones sobre el tema que tratamos. ¿Electoralismo? Bueno, pues también lo tendrán él y todos los diputados forales, por supuesto, cuatro de los cuales son de UCD.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: ¿El señor Arbeloa se considera aludido? (*Denegaciones.*) Muchas gracias.

El señor SARASA MIQUELEZ: Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE: Si se la concedo, vamos a entablar una polémica de carácter personal. El senador Arbeloa ha sido aludido por el senador Sarasa por una información o increpación de electoralismo. Vamos a dejar terminado el tema.

Antes de que la Sala se vea más desnutrida, debo someter la siguiente proposición, que es que el día 5 de junio tuvo entrada en esta Cámara el oficio del señor Presidente del Congreso de los Diputados, por el que remitía el proyecto de ley en virtud del cual se establece el régimen retributivo específico de los magistrados y de los secretarios de la Magistratura del Trabajo. La Mesa del Senado, previa audiencia favorable de la Junta de Portavoces, ha acordado someter al Pleno que delegue en la Comisión de Presupuestos la aprobación, con competencia legislativa plena, de este proyecto de ley.

¿Aprueba o ratifica el Pleno de la Cámara el acuerdo de la Mesa? (*Asentimiento.*) En tal caso se tiene por acordado por el Pleno de la Cámara esta delegación con competencia legislativa plena a la Comisión de Presupuestos para el conocimiento y, en su caso, aprobación de este proyecto de ley.

También quiero recordar una vez más que mañana se reunirá la Comisión de Presupuestos a las diez de la mañana en lugar de la convocatoria que tenía prevista para el viernes a las cinco de la tarde.

**DE DON RAFAEL ROMAN GUERRERO,
DEL GRUPO SOCIALISTA ANDALUZ, SOBRE
REGULACION DEL TRANSPORTE
MARITIMO DEL ESTRECHO DE GIBRAL-
TAR**

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Román Guerrero para su interpelación, que versará sobre regulación del transporte marítimo del estrecho de Gibraltar.

El señor ROMAN GUERRERO: Señor Presidente, señorías, voy a tratar de explicar el tema objeto de interpelación con suma brevedad y con la mayor claridad posible.

El tema entiendo que supera lo que es normal en muchas interpelaciones de mero interés local. No es necesario, desde luego, resaltar en esta Cámara que el estrecho de Gibraltar es el punto fundamental de nuestra posición estratégica, que es el resumen, el compendio de la posición estratégica andaluza y española. Es, como dice nuestro querido compañero Fernando Morán en su espléndido libro, que esperamos que sea el último por poco tiempo, uno de los nudos esenciales del mundo. Evidentemente es la llave del eje mimado

de nuestras posiciones estratégicas más significativas, y que recorre desde las Canarias hasta las Baleares. El, por tanto, vital para el mantenimiento de nuestra unidad geográfica nacional. Como decía el anterior Ministro de Asuntos Exteriores, no podemos desentendernos del Estrecho sin desentendernos de nuestra propia suerte. Es estrecho es, además, hoy una vía en alza, tras la reapertura de Suez, la conflictividad latente y caliente del Magreb y, desafortunadamente también, al menos por nuestra parte, tras las manifestaciones del Gobierno español de adherirse a la OTAN. Plantear, por tanto, el control del estrecho es esencial para poder siquiera hablar de nuestra influencia sobre el espacio marítimo estratégico español.

Pues bien, y con esto entramos en lo que es la materia estricta de la interpelación, en lo que respecta al tráfico marítimo por el estrecho es claro su régimen está comprendido en la Convención de Ginebra del año 1958 sobre mar territorial y zona contigua, que reconoce el derecho de pasos inocentes por los estrechos.

Con respecto al de Gibraltar, ese convenio no hace sino confirmar lo que habían acordado al respecto Francia e Inglaterra, mediante declaración de 1904, y ratificado mediante convenio en 1912 entre España y Francia, cuando se dice en el artículo 6.º que, con objeto de asegurar el libre paso por el estrecho de Gibraltar, ambos Gobiernos convienen no dejar que se eleven fortificaciones u obras estratégicas cualesquiera en la parte de la costa marroquí, etcétera.

El Derecho del mar está en revisión profunda y es más previsible que el propio mar Mediterráneo, entre otros, quede como mar interior bajo el control económico de los limítrofes. Sin embargo, la Conferencia sobre Derecho del Mar, que se ha venido reuniendo desde 1973 y que transita por la décima ronda, acaso la definitiva, parece que ha cedido ante las presiones de las grandes potencias en el tema de los estrechos por motivos obviamente militares y estratégicos.

Como país costero, hemos de reivindicar la salvaguardia de valores que son fundamentales y que yo he recogido en el texto presentado ante la Mesa del Senado. Allí hacía referencia a la seguridad de la navegación, la seguridad y la salud de las poblaciones costeras, la conservación de los recursos biológicos y marinos, el mantenimiento de las actividades pesqueras y portuarias, la economía de los recursos que hay que emplear para

la reparación de los daños, las consecuencias duraderas de los accidentes sobre el atractivo turístico; naturalmente, se podrían citar algunos más.

Ello plantea, como fondo, una contradicción entre la inquietud por algo a lo que esta tarde aquí se ha aludido reiteradamente: la seguridad; en este caso la seguridad del Estado ribereño, desde el punto de vista militar, económico y medioambiental, y el derecho al libre paso o al paso inocente de los buques.

Cada día es más evidente que este último derecho no puede ser absoluto. Nunca lo fue del todo, pero ahora está una línea de receso, porque la opinión pública en general se plantea la inocencia del paso de flotas militares pertrechadas hasta los dientes de material de guerra nuclear, bacteriológica o química; la inocencia del paso de buques impulsados por energía nuclear o la inocencia del paso de petroleros de 200, 300 ó 350.000 toneladas. Sin duda, no es fácil la conciliación de los intereses del ribereño y del usuario.

A principios de los años setenta la IMCO, Organización Marina Consultiva Intergubernamental, establece un sistema de organización del tráfico marino por el estrecho, pero un sistema similar había sido establecido ya varios años antes en el paso de Calais, a iniciativa de los Institutos de Navegación de Gran Bretaña, Francia y Bélgica. Nuevamente estos países se nos están anticipando con un sistema de tráfico más seguro, ya que las rutas de la IMCO no son rutas obligatorias, sino sólo, hasta el momento, recomendadas y hace falta que se avance en la penalización de los buques que no cumplen con los dispositivos de separación de tráfico establecidos por dicha Organización Internacional.

Los problemas no acaban aquí, sino que se incrementan por tres circunstancias: la primera, la creciente densidad del tráfico; la segunda, la ascendente velocidad de los buques, y la tercera, el mayor tonelaje de los buques y, por tanto, la mayor cantidad de carga mortífera o posiblemente contaminante.

Por datos que debo a un extraordinario estudio encargado por la Junta del Puerto de Ceuta, realizado por INTECSA y por CEPESA, y basado fundamentalmente en informaciones de agentes, digamos, ya casi míticos y casi legendarios de la Lloyd's, sabemos que en 1977 cruzaron el estrecho más de 60.000 barcos, con una media de 160 barcos diarios, sin contabilizar los cruces transversales de los transbordadores e hidroalados que

unen ambas orillas del estrecho, que suman unas 35 travesías diarias, y sin contabilizar tampoco embarcaciones menores, del tipo de 100 toneladas de registro bruto, tráfico de cabotaje, yates o pesqueros. Si se contabilizan estos barcos, la cifra de travesías del Estrecho superaría con creces las 300 diarias, según este estudio al que he aludido. Los pasos de los patroleros suponen un porcentaje bastante elevado, en concreto un 36 por ciento del tonelaje total que circula por el estrecho, calculándose en unos 8.000 buques-tanque, cargados con 287 millones de toneladas de crudo el año 1977; algo atrasadas. El resto de las cargas eran bastante menores y los porcentajes también menores: 2,7 de participación del tráfico debido a 21 millones de toneladas en cereales, 14 millones de toneladas en hierro, 9 millones en carbón, 8 millones de toneladas en fosfatos, bauxita; ya digo, con muchísima diferencia el porcentaje de petróleo es infinitamente mayor, con un 36,7 por ciento. Y luego hay otras cargas de menor cuantía.

Con estos datos sintéticos queda patente lo que de una manera textual las direcciones de la Junta del Puerto de Algeciras-La Línea y de Ceuta han calificado de «gravísimo peligro existente como consecuencia del tráfico de buques-tanque por el estrecho». En este mismo sentido se han manifestado otras autoridades, y hay que quitarle cualquier tipo de alarmismo, ni que suponga un intento de demagogia, ni tampoco la intención de crear problemas ficticios, porque todos somos conscientes de que ya tenemos bastantes problemas reales para inventarnos algunos más. Hemos de reconocer que hay concondancia total entre las autoridades navales españolas, las gibraltareñas y los altos cargos del Instituto Oceanográfico sobre la gravedad de este tema.

Así, el comandante de la provincia marítima de Algeciras manifestaba públicamente que «una colisión de petroleros en el estrecho es un tema que nos preocupa a todos y para el cual nadie está preparado». Y el director y el jefe de contaminación del Instituto Oceanográfico concuerdan en que sería algo sin precedentes y que pondría en peligro la propia existencia del Mediterráneo. Hasta ahora podemos decir que afortunadamente no se ha producido ningún accidente grave, aunque todos los años se producen varios accidentes menores: en octubre de 1980, dos buques soviéticos; en marzo de 1979, el accidentado fue el «Gray Hunter», con 60.000 toneladas de crudo; en julio del mismo año, un buque con 100.000

metros cúbicos de gas natural; en junio, se produce un accidente entre un petrolero griego y un mercante sueco. En el conjunto de 1978 se producen trece accidentes con el siguiente desglose: ocho colisiones, tres varadas, un incendio y un naufragio.

Con motivo de la petición por parte de algún Ministerio de un informe a la Junta del Puerto de Algeciras-La Línea, se dice: «Nota relativa a interpelación parlamentaria del año 1978» (era otra interpelación) «sobre contaminación en el Campo de Gibraltar», (vemos cómo hasta la Administración autónoma colabora por contestar a la oposición) «... en los últimos días la varada del petrolero británico «Gray Hunter» en la Punta de Europa, ocurrida el día 4 de marzo de 1979, ha puesto de manifiesto una vez más las consecuencias catastróficas que un accidente marítimo de tal tipo de buques puede ocasionar en la costa española». Dicho buque transportaba 67.200 toneladas de crudo ligero procedente de Libia. Afortunadamente, luego no pasó nada. Lo que aportó es, digamos, la consideración de gravedad que organismos oficiales le dan al tema. Sin duda, en la zona del estrecho hemos tenido más suerte que los gallegos con el «Polikomander», el «Urquiola» o el «Andros Patria».

Hay una serie de causas, también, secundarias de contaminación debidas a la limpieza de tanques y de sentinas de los petroleros en los alrededores del estrecho, que el Gobierno reconoce. En concreto, en una interpelación presentada por Josep Vidal referida a Tarragona, sobre los vertidos de una plataforma petrolífera, el Gobierno, en su contestación, dice que el origen de la misma, de la contaminación, «es achacable en una mayor proporción a la que eventualmente pudiera originar la plataforma, a la originada por las cargas contaminantes que arrojan al mar los vertidos de los ríos, los vertidos directamente efectuados al mar desde las costas», etcétera, que el de los buques propiamente dichos. En definitiva, es un tema que está ahí y al que también habrá que poner remedio.

Naturalmente, con esta limpieza ilegal de fondos, se producen manchas de petróleo que repercuten en la bahía de Algeciras y, concretamente, el verano pasado fue alarmante y algunas playas quedaron prácticamente inutilizadas.

De todas formas, viendo que debemos avanzar hacia soluciones constructivas, hacia soluciones positivas, podíamos plantearnos qué iniciativas

son las que se pueden desarrollar para hacer que esta problemática pueda entrar en una vía de arreglo. Las iniciativas, en mi opinión, son de tres tipos de vías: políticas, jurídicas y técnicas.

En el terreno puramente político, yo preguntaría al señor Ministro sobre las iniciativas españolas ante la IMCO, ante Marruecos y ante los Ministros europeos de Transportes, ya que, al menos, ante estos dos organismos, ante la IMCO y ante la Conferencia de Ministros Europeos de Transporte, me consta que ha existido algún tipo de iniciativas que desconozco.

También preguntaría por la participación de los sindicatos y las asociaciones de marinos mercantes en un tema en el que son expertos y que los incumbe de una manera fundamental.

Naturalmente, también es importante que conozcamos el sentido de estas iniciativas, qué objetivos se han perseguido y cuáles se han alcanzado, llegado el caso.

Es claro que las medidas eficaces han de ser forzosamente de carácter internacional. Recuerdo haber leído el año pasado que el propio Rey de Marruecos declaraba que Madrid y Rabat tenían la llave del Mediterráneo, que estaban llamados a entenderse, porque en caso de conflicto regional o mundial las bombas que ambos recibiríamos sobre nuestras cabezas, provengan de Occidente o del mundo soviético, serían las mismas bombas. El Rey de Marruecos las que está recibiendo, de momento, son las del Polisario, y, naturalmente, el problema a que estamos haciendo referencia, fuera bombas, sería el tema de la contaminación que afecta por igual a Marruecos y a España. En este sentido, es importante que los españoles no perdamos en ningún momento la iniciativa.

En el campo jurídico, España ha firmado convenios, instrumentos de ratificación, de adhesión, protocolos, convenciones, en los últimos años —concretamente hoy mismo en el Senado hemos ratificado algunos de ellos— en número y en calidad suficiente como para que, realmente, los problemas de la contaminación fuesen menos graves de lo que son. Se puede decir que estamos en primerísima línea en este orden.

Si observamos el listado en la Memoria española presentada sobre el cumplimiento de los Acuerdos de Helsinki, nuestra trayectoria es brillante. Creo que, por el contrario, sería interesante que el señor Ministro apuntara los instrumentos de que disponemos para hacer cumplir las leyes y los compromisos internacionales adquiri-

dos y, lo que es más importante, si esos instrumentos son eficaces y suficientes. Estoy seguro que todavía nos queda bastante trecho por recorrer para disponer de mecanismos de control en este orden.

Finalmente, en el orden técnico, me veo obligado a comenzar con lo realizado o con lo prometido realizar. Se ha inaugurado la cadena de SERCAL del sur que hará más segura la navegación aérea y marítima, y también por parte del MOPU se anuncia que se van a balizar y automatizar algunos faros. Se ha prometido construir dos torres de control de tráfico, que se anunciaron hace unos nueve meses, pero de momento, creo que no han comenzado siquiera las obras; al menos, según mis noticias.

Yo le preguntaría al señor Ministro sobre el tipo de control que se va a ejercer y los medios coercitivos con que se va a contar para que el control sea respetado; si los medios van a ser estáticos o también habrá medios móviles, como helicópteros o guardacostas, para obligar al cumplimiento de las normas internacionales.

Asimismo, le preguntaría por los medios con que cuenta la red de vigilancia y observación de medios marinos, que creo que eran el año pasado de 60 millones de pesetas para todo el litoral español. Sería interesante conocer su actividad en este campo que creo que es desconocida para los senadores.

En este orden, también interesa conocer si se está en vías de disponer de medios técnicos para detectar a los petroleros que infringen las normas de limpieza, ya que algunos guardacostas americanos analizan químicamente los vertidos y han descubierto a los infractores analizando posteriormente los fondos de los petroleros; estamos hablando de medidas del año 1976. Otro país que toma medidas excepcionales de vigilancia es Sudáfrica y, quizá, en este único campo excepcionalmente puede ser imitado.

Existe también una propuesta de Estados Unidos para generalizar un sistema de lastre segregado para los petroleros de más de 20.000 toneladas de peso muerto incluso con carácter retroactivo; es decir, para los barcos que ya están construidos y funcionando y la colocación de estos sistemas de doble pared y doble fondo. No ignoro que son sistemas caros, que en cierta medida pueden aumentar el precio de las mercancías pero que reportarían enormes ventajas anticontaminantes y, subsidiariamente, también contribuirían a dar

mayor viveza a nuestros astilleros de la que están suficientemente necesitados. El secretario de la Escuela Superior de Ingenieros Navales acusaba hace poco al Ministerio de Transportes de cierto desinterés por dotar a los buques españoles de medidas anticontaminantes.

Finalmente —y ya sin ánimo de agotar un tema que es amplísimo—, yo le preguntaría al señor Ministro si tiene establecido los tiempos de llegada a la zona de una presunta catástrofe, y si contamos con remolcadores y petroleras para trasvase de petróleo; si la flota posee un equipo unitario o resulta que la Armada posee un modelo y el Ministerio de Transportes posee otro; y si disponemos de sistemas de cerco, cuando se está haciendo trasvase de petróleo o cuando se produce una colisión o alguna contaminación, ya que en algunos países se están empleando incluso para los barcos que están realizando operaciones de carga, de descarga o de deslastre.

Con estas reflexiones no he intentado sino ampliar verbalmente los interrogantes planteados por escrito y que resumidamente eran tres, que no me permito leer, pero que están perfectamente dentro de lo que hemos expresado o hemos ampliado aquí de forma verbal. Sin duda puede parecer que estamos exigiendo más de lo que el país puede dar. El problema es que desde la oposición pensamos, primero, que el país lo puede dar, ya que creemos que al final, aquí, en este campo como en otros, se trata también, en buen grado, de medidas de investigación y que al final, también, la investigación en este campo va a suponer un ahorro de divisas y va a significar aumento de exportaciones. En segundo lugar, pensamos que no podemos dejar que una zona tan importante como la del estrecho se nos convierta en un punto de debilidad; tenemos que estar en condiciones de que el estrecho no sea un factor de debilidad, sino un factor de fortaleza. Sería absurdo e inútil —y eso ya lo dijo el señor Oreja— hablar en términos de posesión; pero el reto que tenemos planteado —lo decía el anterior Ministro de Asuntos Exteriores— era el de aumentar nuestra capacidad de control, literalmente.

Hoy es necesario decir, hasta con dramatismo, que tenemos que dominar con tecnología y con un diseño político —que es, digamos, la medida complementaria a todo lo que aquí se ha estado hablando, un diseño político inteligente y válido— ese nudo esencial para España y para nosotros.

El señor Ministro visitó, creo, hace menos de dos semanas, el Campo de Gibraltar y le preguntaría qué novedades nos trae y esperamos que sean algunas novedades esperanzadoras.

Nada más.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Ministro de Transportes y Comunicaciones.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Alvarez Alvarez): Señor Presidente, señoras y señores senadores, el senador interpelante ha hecho una extensa, documentada y prolija relación del movimiento en el Estrecho, de problemas de todo tipo de la circulación en el estrecho de Gibraltar, incluso extendida a otra serie de materias y ha, no ampliado, sino multiplicado las preguntas sobre multitud de temas, sin duda todos interesantes, pero que se alejan básicamente del tema central de la interpelación. Yo, con mucho gusto, le invito a que sobre todos esos temas, en cualquier otra ocasión, si él lo considera oportuno, dirija nuevas interpelaciones y trataremos de reunir todos los numerosísimos datos que él ha pedido para ponerlos a su disposición.

Ajustándome a la brevedad que él mismo había prometido al principio y que yo voy a tratar de cumplir, voy a contestarle a las tres preguntas que contiene la interpelación.

Si es consciente el Gobierno de los considerables riesgos que entraña el intenso tráfico marítimo. Efectivamente, somos absolutamente conscientes de lo que significa el tráfico del estrecho de Gibraltar y ese establecimiento de un dispositivo de organización y regulación del tráfico a que hace referencia el señor senador fue aprobado el 20 de noviembre de 1973 por la IMCO en la resolución A-284 que establece las disposiciones generales de organización del tráfico marítimo, así como la aprobación de los distintos dispositivos de separación de tráfico, entre los que figura el correspondiente al estrecho de Gibraltar.

Si bien el uso del dispositivo es voluntario, como él ha dicho, el Reglamento Internacional para prevenir abordajes, de 1972, actualmente en vigor, establece el comportamiento de los buques dentro del dispositivo, en el que figura la obligatoriedad de navegar en determinado sentido y permanecer siempre dentro de ese dispositivo, al atravesarlo, el menor tiempo posible. Prácticamente, todos los buques de cierto porte, precisa-

mente aquellos cuya carga puede ser más peligrosa, vienen haciendo uso del dispositivo de separación del tráfico del Estrecho de Gibraltar, por ser la ruta establecida la más conveniente para la seguridad de la navegación.

El Gobierno consideró que de conformidad con la regla 15, capítulo 5.º del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, que compromete a todos los Gobiernos contratantes a mantener vigilancia en sus costas, era necesario contar con instalaciones adecuadas para vigilar y controlar la navegación del dispositivo del estrecho de Gibraltar.

En ese sentido, por la Dirección General de Transportes Marítimos, en abril de 1979, se presentó el permiso correspondiente para la implantación de un sistema de control de tráfico del estrecho de Gibraltar, que comprendería en principio la construcción de una torre de control es tráfico dotada con los equipos electrónicos necesarios, radioeléctricos y de comunicaciones. Por este sistema de control, del tráfico marítimo se buscaba la vigilancia y el conocimiento de las infracciones de navegación dentro de dicho dispositivo y la prevención de accidentes marítimos, tratando con ello de eliminar, dentro de lo posible, todo riesgo de contaminación.

El control del tráfico del dispositivo, con la posibilidad de identificación de los buques infractores, posibilitará al Gobierno español la denuncia de tales buques a las autoridades marítimas del país a que pertenezcan, para que, de acuerdo con las legislaciones internacionales, sean sancionados.

La torre de control del tráfico se dispuso que fuera instalada en la Punta de Camorro, en la provincia de Cádiz, por ser la zona del estrecho de Gibraltar más asequible y de mayor extensión de vigilancia. El proyecto, estudiado con una técnica de novísima factura, da las posibilidades de registro, tanto en video sintético como toda clase de comunicaciones, lo que permitirá analizar «a posteriori» cualquier situación acusada durante el período diario de vigilancia.

Este proyecto se ha puesto en marcha a finales de 1980 en que se obtuvieron todos los permisos. Se hizo la presentación de ofertas y la adjudicación a la que reunía las mejores condiciones, por un importe total de 205 millones de pesetas.

El Consejo de Ministros, con fecha 23 de enero de 1981, dio su aprobación al gasto para la contratación que se hizo desde finales de 1980, como

consecuencia de lo que he dicho, y se va a realizar en el ejercicio presente, para terminarlo en el de 1982. La contratación está realizada, están iniciadas las obras, y se prevé un plazo de 18 meses para finalizarlas. Por tanto, a mediados del año próximo estará lógicamente terminado para entrega al Centro de Control de Tráfico Marítimo del estrecho de Gibraltar.

Esta torre de control de tráfico es la primera que se construye en España; será un centro —como he dicho— equipado con medios de detección de última técnica, estando al mismo nivel o incluso superior, como consecuencia del momento de su realización, de las establecidas en el resto de Europa en las zonas más conflictivas, como son Brest, Dover y el Mar Báltico. Quiero decirle también que en la Conferencia que se celebró en París de los Ministros europeos de Transporte, con asistencia de la IMCO, me parece recordar que los días 1 y 2 de diciembre del año pasado, uno de los temas tratados fue la seguridad en todos los aspectos aquí dichos, tanto por el interpe-lante como por mí, de las zonas de gran tráfico marítimo, y la delegación española señaló expresamente la necesidad de la inclusión y dar el mismo tratamiento a las zonas españolas que tenían esa intensidad de tráfico, que eran, fundamentalmente, el estrecho de Gibraltar y la zona costera de Galicia, por donde también existe un tráfico abundantísimo, siendo aceptada y reconocida por la Conferencia Europea la situación de esas costas españolas, así como la necesidad de dar un trato semejante y adoptar los mismos criterios, y aplicarlos, que para las zonas a que me he referido ahora, fundamentalmente del canal de la Mancha y las zonas del Norte de Francia y las zonas del Mar del Norte que tienen también una intensísima navegación.

Esta torre servirá también de servicio de información para los navegantes, ya que está dotada de medios de difusión para información meteorológica, tráfico, balizamiento, y también, con un sistema de teletipos, tiene enlace con los principales centros de comunicación marítimos mundiales. Todo ello en un edificio que está, como digo, empezando a construirse y que tiene las exigencias o los niveles de los centros de control mejores que existen en funcionamiento en el mundo.

Contestando específicamente a las cuestiones señaladas por el senador, puedo decirle, con relación a la primera pregunta, que el Gobierno

siempre ha sido consciente de los riesgos que entraña en todos los planos, humano, económico y ecológico, el tráfico en el estrecho de Gibraltar, y por ello elaboró el dispositivo de tráfico en dicho estrecho, que fue aprobado por la I.M. Segundo, el Gobierno va a establecer un sistema de control de tráfico marítimo instalado en la torre a que me acabo de referir, situada en la zona que también he dicho, para ejercer la vigilancia, sobre todo del estrecho de Gibraltar, detectar las posibles infracciones de tráfico de los buques que pasen por él y ayudar para que el tráfico sea lo más fluido posible, y evitar las situaciones de riesgo; es decir, no sólo sancionar, sino prevenir. Y no se considera indispensable establecer medidas transitorias, como él decía, ya que el dispositivo de tráfico está en pleno vigor, y lo que se pretende de forma inmediata —he dicho que será a mediados del año que viene— es poner en funcionamiento la torre de control. Para ello, los organismos del Ministerio están colaborando con los organismos especializados de la I. M. C. O., para incorporar cualquiera de las medidas que en el ámbito internacional se consideren convenientes para mejorar la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino y de las costas. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: ¿Señores senadores que, en nombre de sus grupos parlamentarios, deseen intervenir? (*Pausa.*) Son el senador Lizón, del Grupo Socialista del Senado, y la senadora Pinedo, del Grupo de UCD.

Tiene la palabra el senador Lizón.

El señor LIZON GINER: Con la venia; después de escuchar atentamente la interpelación sobre un tema tan complejo y tan amplio, que no sólo afecta al tráfico marítimo por el estrecho, sino también al tráfico marítimo por el Mediterráneo y al tráfico marítimo por cualquier zona de nuestras aguas económicas o aguas territoriales, y después de haber escuchado la respuesta del señor Ministro, en la cual se refiere a los sistemas de control de tráfico marítimo en el estrecho de Gibraltar y también al Reglamento internacional para prever abordaje en la mar, esto formalmente es algo así como establecer las normas de tráfico, pero sin profundizar en la problemática y en las soluciones para algo que no puede ser solamente controlado por las normas de tráfico.

Nosotros tenemos un problema ahora en el es-

trecho y también en el Mediterráneo, y es que, después de la reapertura del canal de Suez, el tráfico marítimo se ha hecho mucho más intenso y el tonelaje es mayor. Cuando se cerró el canal de Suez hubo una tendencia a construir grandes buques porque tenían que hacer el trayecto por Sudáfrica —y fue cuando Sudáfrica tomó las medidas—, y se prodigó este tipo de grandes buques, de trescientas mil toneladas. Luego, al abrir el canal de Suez, ya se empleaba el petrolero de tipo medio. Todo esto crea una problemática, y no me refiero sólo a los petroleros, sino, en general, a los vertidos que producen las distintas flotas extranjeras en el Mediterráneo y que tiene efectos en nuestras costas y en nuestra riqueza costera.

En este sentido, señor Ministro, hay países, como Canadá y Estados Unidos, que han adoptado medidas, sistemas de vigilancia, no ya del tráfico marítimo, sino del incumplimiento de las normas para controlar la contaminación. Estos sistemas de vigilancia se realizan a través de helicópteros, de unidades de la Marina. El problema ya no es tanto un riesgo inminente de accidente —porque un gran petrolero tarda en detenerse completamente cerca de 12 kilómetros, desde que inicia la maniobra de detención—, sino un riesgo de tráfico marítimo. También existe la problemática de que en estos petroleros, que normalmente no tocan puerto, que están navegando todo el año, las tripulaciones se reclutan de los países subdesarrollados, y los capitanes y oficiales los que mandan estos petroleros —es un trabajo que los buenos profesionales normalmente rehúyen— tiene títulos que no son homologados, e incluso muchas veces están sancionados por sus respectivos países. También está el tema de que han empleado este tipo de tripulaciones y mandos precisamente aquellos buques que llevan bandera de conveniencia. Entonces, el tema es mucho más profundo.

Siguiendo con el tema de los vertidos, no existen prácticamente normas de control de tráfico ni normas de control y vigilancia policial, por llamarlo de alguna manera. Normalmente, el problema ya no es el del accidente, sino del vertido y del lavado de tanques que generalmente se realiza en aguas de circulación, que son de alta mar, pero que son ya aguas económicas, y que luego tiene efecto en aguas territoriales; es algo aquello que, hasta el momento, en la práctica no he visto. Esto deja unas manchas en alta mar, que siguen los servicios de inspección y de vigilancia, y cuando

el buque llega a un puerto nacional o internacional o pasa por aguas territoriales se le puede detener para pagar las debidas sanciones.

Sabe el Ministro bien que es muy difícil sancionar a estos buques, sobre todo a los de bandera de conveniencia. Me refiero en esta parte simplemente de la interpelación, no sólo a lo que afecta al estrecho de Gibraltar, sino a todo nuestro Mare Nostrum, que es un problema que empieza a ser grave. Incluso las compañías nacionales (lo he visto perfectamente) hacen no sólo vertidos de petróleo, sino de basuras, plásticos, etcétera a la salida de los puertos, en tráficos tan sencillos como el de Alicante a Palma de Mallorca o el de Alicante a Ibiza. Veo todos los días que esto se realiza y nadie ha tomado medidas al respecto, no sólo lo he visto, sino que lo he sufrido.

Cuando llega «El Mallorquín», de la Compañía Trasmediterránea, a cuatro o cinco millas de la costa, hay una milla completa de plástico y basuras, donde la suciedad es patente. Esos plásticos están perjudicando la fauna y la flora marinas. Y tampoco se han tomado medidas, porque se dice que son cosas fáciles de controlar, entre muchas otras que todavía no se han tomado en el mar. En este sentido, rogaría el señor Ministro que se hiciera lo posible para tratar de evitar estos problemas. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: El señor senador se ha alejado un poco del estrecho de Gibraltar.

El señor LIZON GINER: He dicho que afectaba a todo.

El señor PRESIDENTE: La senadora Pinedo tiene la palabra.

La señora PINEDO SANCHEZ: Señor Presidente, señorías, señores Ministros, yo sí me voy a limitar al tema objeto de la interpelación, que es el control del tráfico marítimo en el estrecho de Gibraltar. Y voy a intervenir brevemente sólo para añadir algunos datos a la clara exposición que ya ha hecho el Ministro de Transportes.

Como él ha dicho, se llevó a cabo por la Dirección General de la Marina Mercante un estudio y desarrollo de un proyecto para dotar a esta zona de un sistema terrestre que, disponiendo de un centro de control de tráfico marítimo, ejerciese la vigilancia en el estrecho de Gibraltar.

Este estudio fue aprobado por el señor Ministro

el 23 de abril de 1979, y si sufrió grandes retrasos en su adopción ha sido debido a que, al tener que instalarse en zona costera de ámbito militar, hubo que solventar grandes dificultades para la afección de los terrenos.

A últimos de 1980 se consiguió del Ministerio de Defensa la afección de terrenos y fue elevado todo el proyecto a la aprobación del Consejo de Ministros, como aquí ya se ha expuesto, por lo que se aprobó el «expediente de autorización para contratar por el sistema de contratación directa las obras de instalación de un sistema de control de tráfico marítimo en el estrecho de Gibraltar, por un importe total de 205.000.000 de pesetas».

Con todo esto se terminaba un largo proceso administrativo para la instalación de un sistema de control de tráfico marítimo, que se encargaba a la empresa Experiencias Industriales, S. A.

El sistema que nos ocupa venía a cumplir dos objetivos, que son los que deben imperar en la vigilancia del tráfico marítimo: en primer lugar, un centro equipado con medios de detección suficiente. En segundo lugar, un servicio de información a los navegantes, dotado de medios de difusión apropiados.

La elección del emplazamiento del centro debería hacerse de forma que se disponga de una vista despejada sobre la totalidad del estrecho, con el máximo horizonte posible, y para ello fue elegido el lugar denominado Punta de Chamorro, con un horizonte de la entrada y salida del estrecho de 60 millas. Está ubicado en un edificio de moderna construcción, tipo aeropuerto, y constará esta torre de control de tráfico de dos sistemas de radar independientes, pero intercomunicados, para caso de avería.

Cada uno de los radares incluirá un sistema de tratamiento y utilización de datos que, adquiriendo blancos por el operador, pueda efectuar seguimiento automático por lo menos de 20 blancos adquiridos, dentro de un radio de 40 millas. Con la introducción de marcaciones radiogonométricas y aceptación de datos de identificación del blanco podrá desarrollar problemas de cinemática naval y seguimiento de derrotas.

Asimismo, tendrá incorporado video real y video sintético, para efectuar los puntos historia de la traza y la representación geográfica de puntos especiales, canales de navegación, etcétera.

Independientemente de este sistema de identificación, constará de sistemas de comunicaciones

en UHF, bandas de frecuencia modulada y onda media para enlaces con aeronaves del Servicio Aéreo de Rescate, así como radiotelefonos en banda lateral única, que trabajan las bandas de socorro marino. Estará dotado también de radiogoniómetro de UHF, trabajando en la frecuencia de socorro aeronautico y la banda marina, así como otro automático de ondas hectométricas.

Complementará el equipo dos teletipos para enlace con el Centro de Comunicaciones del Estrecho y «punto a punto» con la Compañía Telefónica Nacional de España, y conexión con el Centro de Comunicaciones «Diana».

Independiente de todos estos aparatos, existirán equipos registrador-reproductor de audio, con capacidad simultánea de tres canales, unidad de mando a distancia y unidad de reproducción.

En la sala de operaciones habrá todo un dispositivo de vigilancia manual y reproducción de derrotas por sistema convencional.

Cubrirá la plantilla una dotación de 20 hombres, necesaria para su trabajo, porque el servicio se distribuirá en base a tres jornadas de servicio, montando guardia un día y librando dos.

Este edificio está estudiado en función de las necesidades de residencia del personal empleado, con módulos dormitorio-aseo, dividiéndolo en dos zonas claramente definidas, una zona dormitorio y una zona de trabajo, conectadas mediante un eje distribuidor general del conjunto.

Esta instalación está pensada para ser autónoma del exterior, necesitándose, por tanto, instalación de servicios eléctricos, a través de un transformador de 50 KVA.

Como ya ha dicho el señor Ministro se espera que todo este complejo esté terminado a mediados de 1982, para ser puesto en servicio no mucho más tarde de septiembre de 1982.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: El senador Román Guerrero, para rectificación dispone de cinco minutos.

El señor ROMAN GUERRERO: Sí, solamente para agradecer, en primer lugar, al señor Ministro su contestación, aunque también decirle que creo que ha realizado, en términos taurinos, una faena de aliño, y, en ese sentido, expresar un poco mi decepción.

Creo que la implantación de la torre es una medida importante, que supera, naturalmente, con

creces la situación actual de marasmo o de falta de control absoluto, pero también quiero significar que con la existencia sólo de la torre no se tiene el control del estrecho de Gibraltar, si se hace el seguimiento ni el auxilio ni otra serie de cuestiones que estaban planteadas en el texto de la interpelación. Nada más.

El señor PRESIDENTE: Si el señor Ministro desea intervenir, para cerrar el debate, tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Alvarez Alvarez): Para dar las gracias a todos los intervinientes y decirle al señor interpelante que no es faena de aliño, que yo comprendo perfectamente su interés por los problemas, pero él también tiene que comprender que se ha referido a multitud de temas, que contarle de memoria hubiera sido, a lo mejor, poco serio para él, por el respeto que me merece, y que he ofrecido contestarle con mucho gusto a todos los demás temas que tenga en cualquier otra ocasión.

También decirle al señor Lizón que ha planteado otros temas, que me preocupan muchísimo y que coincido con él en muchas de las afirmaciones que he hecho. En el tema de la limpieza del Mediterráneo tengo pedido a la Dirección General de la Marina Mercante la realización de un plan para ver qué podemos hacer, que es muy difícil —él también lo ha dicho—, para atacar esa contaminación constante que se está produciendo en nuestras costas, en las costas del Estrecho, en las costas de la zona andaluza cercana, no sólo del estrecho, sino de toda esa zona con un inmenso tráfico, y que es muy difícil.

De todo eso quiero decirle que, como no soy ningún técnico, he tratado de enterarme y me he encontrado con gravísimas dificultades de inspección. Nuestro sistema de vigilancia de las costas no es perfecto; nuestros buques de vigilancia no son los que yo desearía, y seguro que todos ustedes desean que tuviéramos. En los Presupuestos del 82 hemos tratado de meter todo lo más que hemos podido, y creo que hay una labor de coordinación entre todos los sectores que vigilan las costas desde diversos puntos de vista, y que puede ser más eficaz que la pura inversión económica, y que los datos que yo he pedido, preocupado por ese mismo tema, he visto que parece que solamente la vigilancia aérea es, a nuestro nivel, o

puede llegar a ser, verdaderamente eficaz, porque es de la limpieza de sentinas, de donde parece ser que proviene la mayor parte de esa contaminación, ni siquiera de la limpieza de depósitos, como muchas veces pensamos los ciudadanos normales; proviene de la limpieza de las sentinas o de los fondos de los petroleros y nos petroleros, y, como hemos dicho, eso tiene una enorme dificultad de vigilancia, porque se produce en un momento determinado y realmente con la vigilancia de buques costeros es extraordinariamente difícil. En algunos casos probablemente será más posible, sobre todo con la imposición de unas normas más rigurosas por nuestros propios buques, y en eso creo que, naturalmente, todo lo que hagamos será poco.

Pero yo, preocupado por mi doble condición de Ministro de Transportes y Turismo, por este tema, tenga la seguridad de que he encargado que se estudie lo que realmente podemos hacer de forma inmediata para disminuir, para disuadir y para reparar los daños que se están produciendo, que me consta, que nos consta a todos y los sufrimos, que son a veces grandes e innecesarios; que en ese camino estamos, y que en cuanto tengamos un estudio, que espero sea rápido y serio, de cuáles son las medidas que podemos tomar, aparte de esas inmediatas, las tomaremos enseguida, porque coincido absolutamente en la preocupación.

Muchas gracias.

— DE DON MANUEL DIAZ-MARTA PINILLA, DEL GRUPO SOCIALISTA, SOBRE POSIBLE DESARROLLO DE LA NAVEGACION FLUVIAL Y FLUVIOMARITIMA EN ESPAÑA

El señor PRESIDENTE: Concluido el debate de esta interpelación, llegamos a la última, cuyo titular es el senador don Manuel Díaz-Marta Pinilla, del Grupo Socialista, y versa sobre posible desarrollo de la navegación fluvial y fluviomarítima en España.

El senador Díaz-Marta tiene la palabra.

El señor DIAZ-MARTA PINILLA: Señor Presidente, señorías, señores Ministros; esta interpelación trata de un tema que, aunque muy incidentalmente, ha sido expuesto ya por mí en este Senado.

En otra interpelación que hice en diciembre de 1979 hablaba del desarrollo, de la política o del

tratamiento de los recursos hidráulicos, en general, y en aquella exposición hice una referencia a todas las facetas o actividades, dentro de esos recursos hidráulicos, que no están bien atendidos; una de ellas, obviamente, era la navegación fluvial y fluviomarítima.

Luego, en otra ocasión, en una sesión informativa de la Comisión de Obras Públicas y Urbanismo, que aquí, en el Senado, también es de Transportes y Comunicaciones, ante el Ministro que entonces era de Transportes y Comunicaciones, señor Sánchez Terán —además colega mío de profesión—, expuse modestamente la necesidad de iniciar algún estudio sobre este tema, nombrando una comisión o haciendo algo que estuviera en su mano, y él prometió ponerse de acuerdo con el entonces Ministro de Obras Públicas, que me parece que era el señor Sancho Rof, para nombrar una comisión de la que formaran parte funcionarios de uno y otro Ministerio, que verdaderamente iniciara algo sobre este asunto. Pero por crisis políticas o sucesiones de Ministros, o lo que fuera, nada de esto ha ocurrido, que yo sepa por lo menos, y nadie se ha preocupado de este estudio.

En estas circunstancias, yo tuve noticia, como quizá la hayan tenido otros señores senadores, de que nuestros vecinos portugueses estaban haciendo —y tenían muy adelantadas— unas obras de represas, con esclusas, en el río Duero, por las cuales resulta que un pequeño pueblo español de la provincia de Salamanca, que si no recuerdo mal se llama La Fregeneda, se convertirá, dentro de uno o dos años, en el primer puerto de Castilla y de León. Es decir, un anhelo de mucho tiempo de tener una salida al mar se verá cumplido gracias al esfuerzo de los portugueses.

Naturalmente, por mi afición a estos asuntos y, además, porque creo que es de interés nacional, visité con unos compañeros, entre otros el senador por Salamanca de nuestro partido, esas presas, y vi que, efectivamente, eran una realización. Es más, vi algo muy particular: que la última presa, localizada en Poziño, fue proyectada sin esclusas, porque a ellos yo no les interesaba con las otras cuatro presas —puesto que son cinco en total— con esclusas proyectadas en el Duero, que llegaban hasta cerca de las minas de Manacor, y con eso habían cumplido su misión.

Pero he sabido que por presiones o por relaciones con la Comunidad Económica y con el Gobierno español, el último proyecto de presa, que

estaba pensado sin esclusas y que se había comenzado así, lo transformaron, y ahora yo me pregunto qué organismo del Gobierno español —esto me dijeron allí, y creo que es cierto— presionó, porque yo he hablado con muchos funcionarios del Ministerio de Obras Públicas y del Ministerio de Transportes y no tenían ni idea de este asunto. Probablemente ha sido el de Relaciones Exteriores, supongo, y esto indica que muchas veces no están muy conectados unos Ministerios con otros, como pasa en muchos países.

Esto hace perder un cierto tiempo, pero casi prefiero que haya sido así, porque la intervención de los portugueses y la importancia del asunto hace que ahora lo traigamos un grupo de senadores ante el Pleno del Senado y no en comisión. Y a más de pedir que se constituya esa comisión, que ya estaba pedida de antes, o ese grupo de estudio o de trabajo, podemos solicitar algunas otras cosas.

Creo que este es un asunto del que se ha hablado muy poco en España y, por tanto, puede que algunos senadores conozcan el tema, pero la mayor parte de ellos es difícil —a no ser que se hayan dedicado a su estudio— que sepan la razón de los altibajos que ha tenido la navegación fluvial en el mundo y las razones —que yo supongo porque he tratado de investigar— de su abandono total en España, que creo en este momento injustificado.

Resulta que, tradicionalmente —me refiero a siglos muy pasados—, la navegación por los ríos era el medio de transporte interior infinitamente más económico que todos los otros medios conocidos. Por ejemplo, la carreta de bueyes, o la carga a lomo de camellos o de otras caballerías; en fin, esto era indudable. Pero también en el siglo pasado, coincidiendo con la revolución industrial, ocurrieron varios cambios en la tecnología de transportes, que pusieron en un gran aprieto a la navegación fluvial. El primer cambio fue el ferrocarril. El ferrocarril podía comunicar no sólo los lugares que estaban a lo largo de un río y estos lugares con la costa, sino que podía comunicar de un sitio a otro, según las conveniencias. Era más rápido y, por lo tanto, subsistieron los transportes fluviales, fundamentalmente en todo el mundo, pero los transportes fluviales de pequeña importancia tendían a desaparecer.

Por si fuera poco, luego vino el desarrollo del transporte automotor por carretera, que ya puede llevar todas las mercaderías de un lugar a otro, y

el proceso, que ya entra en este siglo (en el primer cuarto de siglo se ha visto que se retiraba la navegación de otros muchos sitios), desaparece. Entonces, ¿qué ocurre? Que en España, a pesar de que nuestra legislación de aguas ponía en segundo lugar, si no recuerdo mal (después del abastecimiento de poblaciones), la navegación, los ingenieros van olvidándose de este asunto. Algunos ingenieros de visión, como era el mismo Lorenzo Pardo, hablaban de la navegación del Ebro, y yo he leído bastantes trabajos sobre eso, y la necesidad de estudiarla. Pero esto no ocurrió así, y lo que sí ocurrió es que al mismo tiempo que había un descenso, y que este descenso se efectuaba con cierto retraso en países no muy adelantados, como es y como era España, había una recuperación de la navegación fluvial. Nuevos desarrollos tecnológicos hicieron que lo que estaba siendo abandonado tuviera un auge repentino, y hoy la navegación fluvial en algunos países (y probablemente todos los que hayan viajado por Europa o por Norteamérica lo conocerán) es una de las actividades industriales más intensas y más prósperas.

Yo he viajado a algunos ríos de América, como el Mississippi. He visto obras, y probablemente muchos han visto más que yo, en Europa Central. Ha habido una recuperación extraordinaria de la navegación fluvial, naturalmente, no para toda clase de cargas, sino para aquellas de gran volumen, que son fundamentales. Lo difícil y lo más necesario es transportar cosas de poco valor; las de mucho valor se pueden transportar en avión, pero las de poco valor hay que transportarlas por los medios más económicos, y, efectivamente, resulta que se navega, en general, con barcazas, que no son automotoras, aunque en algunos sitios sí conviene que lo sean. Entonces, la existencia de motores mucho más revolucionarios que los anteriores, que los primeros, que fueron de vapor y luego diesel, pero diesel muy pesados, hace que los remolcadores tengan poco calado, de manera que en algunos ríos de África como El Congo y otros afluentes de El Congo, en época de la guerra mundial, ya que tampoco había otros modos, se ha navegado con remolcadores que sólo calan 75 centímetros, y cuando el río está muy bajo pasan también, llevan poca carga, pero cuando el río está alto pueden arrastrar mucha más carga.

Es decir, no sólo es eso, no quiero cansar aquí con una exposición técnica, pero la verdad es que todas estas cosas (un mayor conocimiento de la

hidráulica fluvial, que no se tenía, un progreso en los medios de dragado, por los cuales, por ejemplo, en la Unión Soviética se ha triplicado o cuadruplicado el calado en todas las vías navegables que tenían, y una serie de desarrollos técnicos, incluso en la carga y descarga, mayores facilidades de cargar, en fin, por procedimientos, o de llevar «containers», o las otras cosas cargarlas con cargadores especiales, que son muy rápidos) han hecho que la navegación fluvial ocupe hoy un lugar destacado en el mundo.

Ahora bien, ¿qué es lo que ha pasado en España? También tengo que ir un poco, pero muy someramente para no cansarles, a la historia. Resulta que España no es un país muy adecuado para la navegación fluvial.

En época más remota se ha navegado el Guadalquivir hasta mucho más allá de Córdoba, y del Ebro hay noticias históricas, de Plinio el Joven, de que se navegaba hasta Barea, cerca de Logroño; y la «Chançon de Rolland» dice cómo subió una flota sarracena con 4.000 embarcaciones que llevó a las huestes que tenían que combatir con Carlomagno. Todo esto ahora no tiene valor porque está el ferrocarril.

Incluso en el siglo pasado hubo desarrollo de compañías que pretendieron la navegación. Llegó el ferrocarril y las anuló.

Se hicieron estudios en el siglo XVI. Es interesantísimo para los que les gusta estas cosas históricas que lean la expedición que se hizo por el Tajo, río arriba primero, y luego río abajo, hasta Vaciámadrid desde Lisboa, por el ingeniero Antonelli, al servicio de Felipe II. Encontró muchos obstáculos, porque realmente no era muy navegable, pero a Felipe II le interesaba entonces, porque había una cierta unión con Portugal. Realmente, a pesar de la presión pública, la mayor parte de las mercaderías seguían otros caminos en el comercio.

Resulta que con el ferrocarril y la carretera este medio retrocede. El último estudio que yo he conocido —y aquí está una de las causas que he investigado de este retardo, de este abandono total de la navegación en España— es uno realizado en 1939, poco después de la guerra civil, por los ingenieros Bravo y Cruz López sobre la navegación del Ebro. Hicieron un estudio muy interesante en que reproducían todas estas cosas —algunas de las históricas que yo he citado de pasada y otras muchas—. Todos los detalles geográficos e hidráulicos del río, para esa época, estaban bastante

bien representados. Lo que no sabían aquellos hombres fue que había un nuevo desarrollo en la navegación fluvial en el mundo. De eso no había ninguna mención, de manera que aunque proponían que se debían hacer algunas cosas y algunos estudios, la verdad es que el que vea ese mamotreto lo encontrará totalmente pesimista. Yo creo que desde entonces se abandonaron las técnicas españolas, la idea de hacer una navegación, diciendo: nuestro país no es apropiado; tiene unas mesetas altas, los descensos al mar son fuertes y no es apropiado, los ríos tienen unos caudales muy irregulares, escasos y no son apropiados.

Esto es muy natural que lo dijeran aquellos ingenieros —eran los finales del año 1939— cuando las relaciones de España con otros países del mundo eran muy escasas. Después ha pasado más tiempo, pero las relaciones no han sido nunca muy grandes, aunque ha habido muchísimos ingenieros becados para ir a todos los congresos internacionales.

La verdad es que se ha verificado algo de lo que ya hablaba Machado: esa cualidad, esa propensión del español (que tendríamos que corregir) de despreciar cuanto ignora, sobre todo, cuando algunas cosas se hacen bien, como son las presas. Es muy natural que los técnicos de una nación no muy desarrollada se hayan ido por lo que hacían mejor.

Pero yo, como técnico que soy, pienso de otra manera. Este técnico piensa que hace mejor servicio a su país dedicándose a lo que está más desatendido, no aplaudiendo lo que ya está muy aplaudido y ha recibido una difusión más que necesaria.

Por eso es por lo que traigo aquí este tema y traeré otras cuestiones que están desatendidas, pues vista la buena disposición del señor Ministro, me parece que vamos a salir de esa desatención en no mucho tiempo.

¿Qué ha pasado en España? Que anteriormente, y con los medios de navegación anteriores, no se navegaban los ríos; y recientemente está ese informe de los señores Bravo y Cruz López, de principios de la dictadura, y que ha operado todo este tiempo.

La verdad es que todas las cosas hay que revisarlas. En primer lugar, las condiciones naturales de los ríos no son las de antes. Refiriéndonos a la hazaña de Antonelli, que navegó el Tajo, demuestra las virtudes de una raza —la de él y la de los que le acompañaban— que tuvieron que subir

a mano casi, los barcos por el Salto del Gitano, toda esa caída que hay desde la meseta por la provincia de Cáceres hasta las tierras altas de Portugal, que era un sitio angosto —quizá por eso se llama Tajo—, pedregoso, imposible de navegar; todo esto se ha convertido en cuatro o cinco lagos hermosísimos que forman una escalera. Y los embalses artificiales —si no recuerdo mal— desde abajo, son: el de Cedillo, que está en la frontera portuguesa; luego el de Alcántara, el más grande; el de Torrejón; el de Valdecañas y el de Azután. Todos forman una verdadera escala acuática que salva un desnivel de 300 metros desde la cota 40, que está al pie de la presa del Cedillo —ya en territorio portugués—, hasta el 340 del embalse de Azután, cuya cola llega muy cerca de Talavera. Esto es un cambio de las condiciones físicas del río.

Si vamos a otros ríos, por ejemplo el Duero, vemos que los portugueses lo convierten en más navegable de lo que era, porque podía ser navegable para pequeñas embarcaciones, pero ahora lo será para barcazas de 3,70 metros de calado y 1.500 toneladas de carga cada una, que podrán pasar por todas estas esclusas hasta el puerto de La Fregeneda, ya en la provincia de Salamanca. Después el Duero tiene una sucesión —los que conocen la zona lo saben—, en la comarca de los Arribes, que efectivamente era una verdadera caída desde la meseta de León hasta Portugal, y que tiene 500 metros de desnivel, desde la cota 620 más o menos, a que está Zamora, hasta la 120 en que está ese puerto de La Fregeneda. Esto es más difícil de salvar. Yo creo que hay muchas cosas que son difíciles y no creo proponer una panacea para que se vayan a invertir los recursos en esto, pero sí para que se inicien, en algunos lugares, estudios.

El transporte es mixto, y mucho mineral de la provincia de León podría salir por uno u otro medio y luego embarcarse en barcazas que no sólo hicieran el recorrido Duero abajo, sino que las mismas barcazas (porque este es uno de los grandes progresos que se han hecho en la navegación fluvio-marítima) vayan por el río, salgan por el mar y entren en otro puerto. Se pueden alimentar a Lisboa o Sevilla con el carbón que procede de León por un transporte mixto, mientras no se arreglara este fuerte desnivel de Los Arribes de un modo hidráulico.

Si vamos al Guadiana, esto es más importante, vemos que el Guadiana, en su tramo fronterizo,

es perfectamente navegable, mejor que el Guadalquivir. Yo lo he navegado atendido por gentes de Huelva que me han llevado, y he podido ver todo esto. El Guadiana entra en Portugal para salir de nuevo en Badajoz y estar otra vez en territorio español. Pero los portugueses proyectan dos importantes presas: una se llama Roca del Yete, y la otra Aqueva. Esas dos presas vuelven a establecer la escala acuática por la que, sin dificultades, se podrá llegar a territorios en los términos municipales de Olivenza y de Badajoz. Es decir, si los portugueses hacen esa obra, alentándolos, trabajando de acuerdo con ellos, todos los productos de las vegas del Guadiana (vegas altas y vegas bajas del Guadiana, que es como yo les puse, no Plan Badajoz, como le puso el otro) (*Risas.*), todas esas tierras tienen una salida al mar y es muy interesante.

Pero aún de mayor interés es todo el golfo de Cádiz. El golfo de Cádiz tiene esta desembocadura al Guadiana; tiene un afluente, el Chances, que también, con una presa, puede ser navegable para sacar productos mineros de la Sierra de Huelva y de Badajoz. Y, luego, el río Piedras, de donde salieron tantos marinos de Lepe que desembarcaron por allí. La desembocadura del Odiel y del Tinto, y la bahía de Cádiz y Algeciras, y el Guadalquivir. Hay allí la posibilidad —porque son tierras bajas— de hacer canales intercosteros o hacer líneas de navegación interiores a la costa, pero que penetren en todos esos ríos. Esto no es lo que se ha hecho, sino que se ha olvidado totalmente.

En fin, no digo más que, recientemente, estuvimos en Huelva senadores de varios grupos para preparar la celebración del Quinientos Aniversario del Descubrimiento de América, y nos encontramos con la sorpresa de que el río Tinto, donde está el puerto de Palos, de donde salió Colón, está tapado por un puente, de manera que hoy no es navegable. Por el aterramiento o lo que sea, se ha cegado el puerto de Palos. Su arreglo sería fácil con una draga; en unos días, se hace otra vez puerto. Lo que sí pasa es que hay un puente bajo que no permitiría el paso no ya de ninguna carabela, sino que ningún balandro pequeño con una pequeña vela puede acceder al puerto de Palos.

Esto es una desgracia por no haber tenido en cuenta todas estas ideas que yo estoy exponiendo ahora de la navegación fluvial y fluviomarítima, y puede incluso deslucir la celebración del Quinientos Aniversario del Descubrimiento de Amé-

rica, porque van a preguntar: «¿Dónde está el puerto de Palos?». «Pues no existe; es esta mata». «Y, ¿cómo saldrían por aquí?». «Entonces sí, pero ahora no pueden salir, porque acabamos de hacer un puente hace diez años, y ya no es posible que se navegue en Palos». Esto indica que hay que tener otra visión ante estos asuntos.

Sigo con mis ríos. Tenemos el Ebro. Al Ebro le pasa lo mismo, sólo que es mucho más fácil la solución de estos problemas que en el Tajo, porque el desnivel desde la presa de Flis hasta Zaragoza, desde la parte de abajo hasta la presa, no será más de 150 metros. Hay tres presas grandes: Flis, Ribarroja y Mequinenza. Esta última es un gran embalse. Por una parte, yendo por el Segre sería posible una navegación hasta cerca de Lérida y, yendo por el Ebro, hasta no muy lejos de Zaragoza, hasta Sastago.

Todavía se pueden hacer otras pequeñas esclusas del tipo de las que han hecho los portugueses, de 20 metros de anchura para el tramo final; y, como probablemente después expondrán algunos de mis compañeros, queda la demanda para la navegación de todos esos productos, pero, dado que hay una ciudad industrial como Zaragoza, donde hay una General Motors, y dados esos argumentos que se expusieron aquí hace pocos días, de consumo de carbón para producción de energía, habría demanda en el río Ebro desde el principio.

Seguimos con las rías gallegas. Muchos creen que las rías son una cosa natural. La navegación de las rías es el resultado de una condiciones naturales y de la acción del hombre. En la ría de Bilbao se empezó a trabajar desde el año 1300 —que se tenga noticias— y, posiblemente, antes; se hacen obras hacia afuera, para los exteriores, para los grandes petroleros, que ya no son tan grandes, como hemos visto en la interpelación anterior, porque es mucho más fácil, para un país tan rico como los Estados Unidos, hacer grandes boyas fuera del mar y mandar el petróleo; así no tienen que hacer puertos tan grandes y tan costosos. Pero no se ha pensado en desarrollar todo esto. Ser podría hacer la ría de Bilbao y otras rías hacia dentro, porque lo importante de esto es distender las instalaciones industriales.

Por último, queda el Miño. El Miño podría mejorarse de la misma forma en que se ha mejorado el Duero. Está cerca el modelo. Unas cuantas presas provistas de esclusas harían penetrar la

navegación y crear una zona muy interesante hasta Orense.

Este es el panorama de lo que se podría hacer o estudiar en España.

Yo creo que es muy interesante estudiarlo. Tiene muchísimas ventajas el desarrollo de la navegación fluvial y fluvio-marítima.

En algunos casos obtendríamos ventajas inmediatas; algunas cosas se podrían hacer ya; otras, llevaría más tiempo. Voy a enumerar algunas de las ventajas: la mayor baratura y la posible explotación de algunos minerales en cuyo coste, el transporte es decisivo. No caba duda que tiene que haber algunos lugares en que se haga esto. También está la preparación de nuestra gente. Todos ustedes saben que una de las cosas que estamos exportando, incluso para balancear las importaciones que hacemos del crudo o productos del petróleo, es técnica, y esta técnica es principalmente de mis compañeros de Obras Públicas. Pero resulta que cada vez que llegan a un país americano o asiático, o el que sea, se encuentran —lo sé por experiencia— con que no están muy duchos en esta cuestión del aprovechamiento de los ríos. No saben, quizá, más que hacer unas presas y sacar unas canales de riego o algo así, cuando, muchas veces, hay canales que sirven para la navegación o para otros aprovechamientos, y repercutiría en un enriquecimiento de la técnica muy interesante en España.

Desde el punto de vista de ordenación del territorio, no cabe duda que arreglar los ríos, ponerlos en una situación más aprovechable, es completamente ventajoso. Y desde el punto de vista del ahorro de la energía, no hay ni qué decirlo. El transporte fluvial consume un tercio de la energía que pueda consumir el transporte por ferrocarril para el mismo tonelaje. Es decir, las ventajas son muy grandes y los inconvenientes de no conocer esto son también muy importantes.

En esto mismo de Huelva he dicho un inconveniente histórico, pero se me ha olvidado decir el otro. Huelva es un puerto industrial en el que se ha hecho un enorme desembolso hacia el mar para prolongar su línea de atraque y para que fuera más fácil. Está muy bien, pero es un puerto fluvial en el que se ha colocado la presa en el Tinto, como he dicho antes, y otra presa parecida, un poquito más dentro, en el Odiel. Todas las industrias tienen que apretarse porque hay muy pocos kilómetros de línea de atraque y resulta una condensación industrial que, por más esfuerzos que

se hagan, será imposible mantenerla libre de contaminación. La contaminación eólica será importantísima y la acuática lo mismo.

¿Por qué si es un puerto fluvial, si lo fue en el pasado, si puede llegar alguna de sus ramas hasta cerca del río Tinto, no se sustituyen esos puentes y no se dragan un poco todos esos ríos, de tal forma que la distribución industrial se distendería y habría muchísima menos contaminación y sería mucho más útil? Es decir, para un verdadero planeamiento del territorio hay que contar, entre otras cosas, con un aprovechamiento de los ríos para estas cuestiones de transporte y para todas las demás.

Yo hago las mismas preguntas que hice en el anuncio por escrito. Quisiera conocer la respuesta del señor Ministro a las siguientes cuestiones. Inclusión en el enunciado del proyecto de ley de Aguas de las disposiciones pertinentes para establecer e impulsar la navegación fluvial y fluvio-marítima. Como dije antes, la antigua Ley de Aguas le daba preferencia, pero yo no sé si ahora ocurre lo mismo, porque deberíamos tener información de cómo van los trabajos de la Ley de Aguas, porque yo, que estoy metido en el asunto, no tengo ninguna noticia. Quisiera que me dijera si esto se va a incluir o no y qué importancia se le va a dar.

Estado en que se encuentra la formación de la comisión técnica (o más bien del grupo técnico de trabajo) integrada por ingenieros hidráulicos y navales, economistas, profesionales del transporte, etcétera.

Posibilidades de navegación de los ríos y embalses españoles.

Probables demandas de transporte (estas serían las cosas que tendría que estudiar esta comisión) y factibilidad económica de los proyectos de mejoramiento de las vías fluviales existentes o de posible creación. La comisión también tendría que estudiar las obras complementarias de las vías navegables, tales como dragados, encauzamientos, esclusas y elevaciones de barcos, etcétera.

Acciones que se estén emprendiendo para el mejoramiento de la navegación existente, por ejemplo, en el río Guadalquivir o en los principales embalses.

Y, sobre todo, una pregunta general: cualquier otra acción que tienda a desarrollar la navegación fluvial o fluvio-marítima que haya pensado el Gobierno y que yo no sepa.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo.

El señor MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO (Ortiz González): Señor Presidente, señorías, me toca contestar una interpelación más sobre temas hidráulicos del señor senador Díaz-Marta y otros senadores de su grupo.

Quiero, primero, mostrar mi satisfacción por encontrarme nuevamente en este duelo dialéctico, que es siempre una interpelación, con un hombre de talante amable y cordial como es don Manuel Díaz-Marta.

Quiero, de verdad, agradecerle dos cosas. La primera, las palabras amables que me ha dedicado, el tono moderado, yo diría casi cordial, de su intervención y, sobre todo, el gran esfuerzo que ha tenido que hacer, a pesar de que su intervención ha sido larga, para contener todo lo que sabe sobre el tema y prodigar a los señores senadores y al Ministro que escucha, una lección más sobre temas que él conoce bien. Yo lamento, querido senador Díaz-Marta, no poder estar a la altura de su enorme conocimiento sobre la materia.

Tendría dos maneras de contestarle a esta interpelación. Una, muy rápida, que sería decirle: señor Díaz-Marta, tiene usted razón. Este sería el punto primero.

El punto segundo sería: vamos a hacer esa comisión técnica y usted va a estar en ella, sin lugar a dudas, con todos los honores, recogiendo todos los merecimientos que usted tiene como experto en temas hidráulicos. Pero me parece que es más serio —puesto que usted ha formulado nuevamente las preguntas que en su momento hizo por escrito— intentar contestarle estrictamente a estas preguntas.

La primera se refiere a la inclusión en el proyecto de Ley de Aguas de las disposiciones necesarias para establecer la impulsión de la navegación fluvial y fluviomarítima. La segunda se refiere al estado en que se encuentra la promoción de una comisión integrada por expertos hidráulicos, navales, economistas, etcétera, en relación con una serie de cuestiones que usted ha mencionado. La tercera hace referencia a las acciones que pueda estar emprendiendo el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, o el Gobierno para el mejoramiento de la navegación existente, por ejemplo, en el río Guadalquivir y en los embalses; y, por último cualquier otro tipo de acción

tendente a desarrollar la navegación fluvial o fluviomarítima.

La competencia fundamental, pero no exclusiva, del Ministerio de Obras Públicas en la materia hace que, a renglón seguido, pase a hacer la exposición desde la perspectiva del Ministro del ramo; pero no puedo, no debo, mejor dicho, dejar de referir que he consultado con el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. Este me ha enviado una respuesta muy breve que yo sintetizo todavía más, porque entiendo que es con la óptica de Ministro de Obras Públicas y Urbanismo como puedo contestar tan cumplidamente como sea capaz, aunque me temo que no será tan documentada como ha sido su exposición. Voy a pasar, pues, a hacer una síntesis de la documentación que ha enviado el Ministerio de Transportes.

Entiende el Ministerio que, realmente, no son comparables los ríos españoles, en sus características actuales, con los de Estados Unidos, la Unión Soviética, Alemania y Francia —como le consta bien al senador Díaz-Marta—, ya que las condiciones de los ríos en estos países son muy superiores para la navegabilidad, por las posibilidades geográficas, y porque sus recorridos, al enlazar grandes centros industriales, permiten una explotación de las vías fluviales con criterios, y siguiendo postulados inexcusables, de rentabilidad.

En lo que se refiere a la navegación fluvial en España, obviamente, en lo que concierne a la navegación en los ríos compartidos con Portugal, haría falta llegar a acuerdos internacionales, lo cual no sería obstáculo. En lo que se refiere a la navegación fluvial interior, entiende el Ministerio de Transportes que daría lugar a una explotación muy costosa, muy superior a la del cabotaje marítimo, y que exigiría grandes inversiones, como no se le oculta al senador Díaz-Marta, para que pudiera ser rentable —y luego me referiré a ese aspecto más cumplidamente— con una infraestructura de obras complementaria como esclusas y elevadores, que se podrían justificar difícilmente (esta es la óptica del Ministerio de Transportes) al tener una red de ferrocarriles y transportes por carretera suficientemente dotada e insuficientemente utilizada.

No es competencia del Ministro de Obras Públicas referirse cumplidamente a Renfe, pero es obvio que una de las características de nuestra estructura de transportes terrestres es una red férrea

insuficientemente utilizada tanto en viajeros como en mercancías.

Podría dar cifras suficientemente esclarecedoras, pero me parece que seguramente están en la mente de los señores senadores.

Entramos ya en la óptica de examen propia del Ministerio del que soy titular en estos momentos. A través de la Dirección General de Obras Hidráulicas se está llevando, como usted sabe, una política en este orden, sirviendo a la misión de acrecentar los recursos hidráulicos, de velar por la conservación del agua y de fomentar su uso racional y racionalizado.

En los planes siempre se ha considerado la navegación interior como uno de los usos potenciales de nuestros grandes ríos, de acuerdo con la Ley de Aguas, que con tanta precisión ha citado el señor Díaz-Marta. Sin embargo, hay que decir que la realidad económica ha ido posponiendo esta segunda finalidad o segunda utilidad o potencial de nuestros ríos a lo largo de un proceso de los últimos dos siglos, por lo menos, y ha pasado así de ser una utopía bella, una utopía digna de consideración de los arbitristas de la Ilustración —el señor Díaz-Marta se ha referido a alguno de ellos— a convertirse en estos momentos, desgraciadamente, en una denominación con muy poco contenido práctico y real.

Entiendo que las grandes diferencias topográficas e hidrológicas de España con otros países hacen que las obras de infraestructura para la navegación sean infinitamente más difíciles y costosas que en los países donde la navegación fluvial se ha desarrollado y, sobre todo, más allá de esto, la propia ordenación de nuestro territorio, la localización de nuestros centros demográficos, la ubicación de nuestros centros industriales, en definitiva, toda la estructura geográfica y socioeconómico de nuestro país, hacen muy difícil la existencia de una red fluvial, de un auténtico sistema fluvial que pueda explotarse con criterios y mecanismos de rentabilidad indispensables.

La verdad es que el tema de la navegación fluvial y fluviomarítima nace periódicamente; en estos momentos lo hace con celo por parte del señor Díaz-Marta, y es muy de agradecer, pero en seguida decae, entiendo que por falta de estudio de un lado, ciertamente, pero, de otro, también por falta de una base económica de partida que sea diáfana y clara, condición que entiendo hubiera hecho que, al menos, se hubiera iniciado

un estudio serio, sostenido y profundo de la materia.

Baste recordar que cuando se ha planteado el aprovechamiento para transporte fluvial conexas con otros usos, estos otros han sido los que han prevalecido. Piénsese en canales construidos para la navegación que luego se han utilizado exclusivamente para regadío, o piénsese en el Guadalquivir, en los planes de aprovechamiento para la navegación e hidroeléctrico, de los que solamente resta esta segunda finalidad, como una finalidad práctica y de aplicación en el momento presente.

En definitiva, no basta sólo con que los costos del transporte fluvial sean teórica y potencialmente inferiores a los de cualquier otro tipo de transporte alternativo, sea ferroviario o sea por carretera, para que se imponga la navegación, hace falta que estas vías fluviales puedan constituir una red, un verdadero y auténtico sistema para que —repito otra vez— sea posible una explotación en términos de rentabilidad.

Hay que tener presente, y aquí hago una cita histórica, una sola (no tantas como el señor Díaz-Mara, que ciertamente nos ha apabullado con su conocimiento no sólo presente, sino pasado e histórico de la materia), que en los itinerarios fluviales que tenían una navegación regular en el pasado, mantenida por compañías concesionarias, establecidas dentro de un esquema de auténtico establecimiento mercantil, en el momento en que aparecieron las primeras líneas férreas, el tráfico quedó reducido prácticamente a la nada, en cifras prácticamente inexistentes, a pesar de que el tráfico fluvial seguía siendo más barato. ¿Por qué? Porque, en definitiva, hace falta que se pueda montar un auténtico sistema fluvial y no que del punto tal al punto cual sea posible una navegación utilizando el curso de un río.

Es cierto que en el momento presente, con las actuales tendencias a una energía progresivamente más cara, puede ser rentable y, por consiguiente, digno de estudio algo que en su momento no lo fue. Es obligación de la Administración, y esto hay que reconocerlo, remover todos los factores de inercia que pueden retardar una evolución en el transporte y la consideración de medios de transporte como el fluvial, que puedan haber estado olvidados y soslayados.

Por eso entiendo que es claramente conveniente la petición del señor Díaz-Marta de formar una comisión técnica, porque sólo mediante estudios

serios, permanentemente actualizados a favor de los costes, puede garantizarse que no se está perdiendo un medio que, en principio, parece difícilmente aprovechable con carácter general, pero que puede tener o puede ser objeto de alguna utilización puntual.

En consecuencia, senador Díaz-Marta y señores senadores interpelantes con él, va a crearse la comisión técnica y reitero mi ofrecimiento al señor Díaz-Marta y a las personas de tanto relieve como él, para que la integren y así el Ministerio de Obras Públicas pueda tener un conocimiento propio, sostenido, permanente y actualizado de las posibilidades de transporte que puedan brindar nuestros ríos.

Contestando a la última pregunta, hay que decir que la Dirección General de Obras Hidráulicas no está planeando en la actualidad ninguna acción específica para navegación fluvial ni en el Guadalquivir ni en los principales embalses, porque realmente hace falta todo un plan y estas acciones puntuales podrían tener algún interés histórico o anecdótico, pero difícilmente podrían tener un interés económico, un interés serio y profundo.

No obstante, hay que decir que se deja abierta la posibilidad siempre de que pueda plantearse correctamente una navegación fluvial. Así en la Presa de Pocillo, reiteradamente citada por el señor interpelante y que afecta al tramo internacional del río Duero, se han previsto unos espacios que permitan en su día establecer unas elevaciones para los barcos para el acceso de España a la vía de la navegación del Duero. Debo decir en este punto que el Gobierno portugués ha hecho llegar recientemente al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo su interés por la navegabilidad del Duero. El Ministro que les habla tiene el propósito de desplazarse a Lisboa para tratar el asunto y crear los cauces de estudio de este tema, en unión de otro, como el puente de Ayamonte sobre el río Miño, en Tuy.

En definitiva, señor Díaz-Marta, vamos a crear la comisión técnica; usted va a tener la posibilidad de estar presente en esa comisión; vamos a estudiar todas las posibilidades de nuestra navegación fluvial; pero el Ministro de Obras Públicas entiende que el optimismo del señor Díaz-Marta es difícil de compartir, que sus afirmaciones de que la Fregeneda se pueda convertir en un puerto importante no son rechazables de ninguna manera, pero probablemente sí son matizables. En de-

finitiva, para que la navegación fluvial sea una realidad es preciso que tenga un sentido económico, porque de poco sirve la navegabilidad del Duero si luego no sabemos bien qué mercancías, qué pasajeros o qué tráfico va a circular por esa vía fluvial.

Por lo que se refiere a la inclusión en la Ley de Aguas —que era la primera de sus preguntas, pero he invertido el orden de contestación porque me parecía más lógico—, de disposiciones pertinentes para establecer o impulsar la navegación fluvial, se puede decir que en los estudios que estamos llevando a cabo para ese Código del Agua, considerado además en la normativa correspondiente en materia de navegación, ciertamente se ha tenido en cuenta; ahí no vamos a cambiar el criterio de la ley actualmente en vigor, venerable, de Aguas, que cada día se aplica poniendo de manifiesto que es una ley bien elaborada y bien hecha aunque, naturalmente, necesitada de adaptación a los tiempos. Se ha previsto a las vías de navegación interior beneficios semejantes a los que la ley de 1972 estableció para las autopistas.

En suma, señores interpelantes, el Ministerio entiende que el tema merece la pena de ser estudiado; que se va a constituir la comisión técnica; que el optimismo del senador Díaz-Marta me parece que será difícil de compartir, pero vamos a verlo después de que se realicen los estudios correspondientes.

Para terminar, si me permiten, quiero decir que el Ministro de Obras Públicas que les habla no desprecia lo que ignora, como el poema de Machado respecto a Castilla; ignora mucho en materia de navegación fluvial, a diferencia del señor Díaz-Marta, y que, en consecuencia, está dispuesto a estudiarlo con su ayuda, con todo el sosiego y tranquilidad que el tema requiere, pero siempre dentro de unos criterios de rentabilidad económica que parecen indispensables.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: ¿Señores senadores que están dispuestos a intervenir? (*Pausa.*) Tiene la palabra el señor Subirats, por su grupo.

El señor SUBIRATS PIÑANA: Sí, señor Presidente, me voy a referir más a las palabras ilusionadas del senador Díaz-Marta, ilusión que el señor Ministro no comparte.

Yo no he visto navegar el Ebro hasta Logroño —me ha gustado mucho oírlo—, pero sí he visto

navegar el Ebro desde Tortosa y salir al mar, con aquellos barquitos que teníamos y que hoy ya no tenemos.

Me ha gustado mucho oír hablar de la recuperación de la navegación fluvial, de la posibilidad del dragado y, sobre todo, cuando ha hecho un repaso de los ríos susceptibles de navegación ha dicho que el Ebro es el más fácilmente navegable. Ha explicado que la presa de Flix, de Mequinenza y de Ribagorza pueden ser dotadas de esclusas elevadoras para el tráfico y para las barcazas.

Hace no muchos días aquí en este Pleno hablábamos del Ebro, del agua del Ebro y de regenerar el agua. Comprendo que es mucho en pocos días hablar primero de regenerar y a los pocos días hablar de navegar.

Todo esto, a estas horas de la noche, eran unas puntualizaciones para apoyar, y apoyar cariñosamente, la interpelación del senador Díaz-Marta. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Guía Mateo.

El señor GUIA MATEO: Señor Presidente, creo que me voy a pasar en el tiempo, pero dado que el tema nos afecta bastante a los aragoneses, a los bajoaragoneses, pediría, si es que llego a pasarme en el tiempo, que tuvise un poco de tolerancia.

El señor PRESIDENTE: Yo le garantizo que el Presidente no se mueve de aquí, pero me temo que al final nos quedemos solos el señor interpelante y yo. (*Risas.*) Tiene la palabra.

El señor GUIA MATEO: Gracias, señor Presidente.

Para apoyar la interpelación que hoy presenta el compañero, técnico y apasionado en los temas hidráulicos y, por tanto, de navegación fluvial, Manuel Díaz-Marta.

Creemos que la base de este posible proyecto se apoya precisamente en el ahorro energético que estos medios de transporte fluviales aportan, reflejan y transportan.

El que este senador que hoy les habla defiende esta propuesta es, además de por lógica, por interés por los motivos que todos debéis conocer. Soy de un pueblo que está consumiendo hoy varios miles de toneladas de carbón importado de otros países que se transporta por vía férrea hasta An-

dorra, puesto que la empresa ENDESA tiene una vía férrea desde Escatrón hasta Andorra. Pero yo pienso que siendo el Ebro el más fácil de navegar, que, incluso, ya tenemos varias presas hechas, sería más rentable transportar lo menos por ferrocarril y aprovechar el transporte mixto fluvial y ferroviario en el último tramo, los últimos cuarenta kilómetros, hasta la central de Andorra. Ello reportaría unos beneficios económicos en el transporte para la empresa ENDESA, que como todos saben es del INI, por tanto, de todos los españoles, y los beneficios, por supuesto, aun cuando fuesen privados, también serían para todos los españoles.

Haciendo un poco de historia, vemos que el río Ebro ha sido navegable a lo largo de la historia en todo su curso o en parte de su curso, no en la totalidad, hasta Fontibre por supuesto no. Algunos navegantes se aventuran por él en el siglo VI antes de Cristo y en el siglo I, en la época romana está verificada la navegabilidad del Ebro hasta la actual Rioja, según se ha expuesto antes aquí en testimonio de Plinio.

En la Edad Media existen también documentos y datos donde ya se regula el cobro de peajes en toda una serie de puertos fluviales situados en Tortosa, Ascó, Mequinenza, Zaragoza, Gallur, y los monarcas debían proteger la navegación que estaba amenazada por azudes, presas y artilugios de pesca. En esta época se utilizan embarcaciones especiales de poco calado y fondo plano que se deja arrastrar por la corriente para ser remolcadas con sirgas en el trayecto ascendente.

Hay, además, otro tráfico fluvial por el Ebro que se ha mantenido hasta hace pocos años: el de las almadías o navatas, a través de las cuales se han transportado los troncos de los árboles, de los bosques pirenaicos que se utilizaban, sobre todo, en las atarazanas catalanas para construir barcos y que han dado lugar a un arriesgado oficio: el de los navateros del Alto Aragón que dirigían su carga primero a través de los ríos que bajaban desde el Pirineo y recorrían el Ebro hasta Los Alfaques; o sea, en definitiva, que desde los Montes Pirenaicos de Aragón iban a parar a Los Alfaques, por tanto, al Mediterráneo.

En los siglos posteriores han sido muchos los proyectos emprendidos para hacer navegable el Ebro. Así, en 1677 se celebra una conferencia de navegabilidad del Ebro a la que acuden diversos ingenieros y culmina con un proyecto que, sin embargo, no logra llegar a ser una realidad, ya

que, como escribió Dormer, «Las obras precisan tanto gasto que, según está el reino y los tiempos, no se pueden emprender». Tal vez en estos momentos habría que considerar toda esta serie de cosas.

Más reciente es el intento protagonizado por el italiano Enrique Kisley y que dio lugar a una vía navegable de 250 kilómetros, cuya concesión sería otorgada en 1851 a la Compañía Real del Ebro Canalizado y que disponía de cuatro vapores. Sin embargo, la dificultad de navegar hasta Escatrón, debido al escaso calado existente; la imposibilidad de llegar hasta Zaragoza y, sobre todo, la competencia del ferrocarril —hoy habría que decir también que es distinta época; está el Ebro en distintas condiciones a como estaba entonces; no tenía las presas que se han señalado antes y que ahora están hechas— hicieron desaparecer la Compañía, a la vez que esa misma competencia frenaba la navegación por otras vías como la del Canal Imperial de Aragón.

En el periodo de fuerte expansión económica que se registró en España coincidiendo con la primera Guerra Mundial, el Ebro volvió a ser vía fluvial al transportarse por él lignitos de la cuenca de Mequinenza, que se transportaban hasta la estación de ferrocarril de Fayón, ruta que se mantendría hasta la guerra civil, o sea, hasta nuestra reciente guerra civil. Con posterioridad a esta fecha, la Confederación Hidrográfica del Ebro ha abordado en distintos planes la posibilidad de canalización del Ebro, posibilidad que hoy podría desarrollarse teniendo en cuenta el avance que en todo el mundo ha supuesto la navegación fluvial y fluviomarítima, sobre todo a la luz de las necesidades de ahorro energético en los sistemas de transporte que acompañan a las actuales circunstancias.

Hoy la existencia de los embalses de Mequinenza —esto es reiterativo—, Ribarroja y Flix, que convierten una parte del río en auténticos pantanos navegables, pueden salvarse perfectamente a través de la construcción de esclusas hidráulicas o elevadores mecánicos para transportar las embarcaciones de un embalse a otro, a la vez que también existen diversas propuestas técnicas para resolver las dificultades del curso bajo del Ebro, incluidas las que supone el tramo Amposta-Mediterráneo.

Si se tiene en cuenta la importancia económica del eje del valle del Ebro, no parece difícil que dispusiera del volumen suficiente de mercancías

tales como combustibles, cereales, maderas, etcétera., que por sus características representan grandes ventajas en la utilización del transporte fluvial. Sería este el método de convertir a un río que atraviesa diversas comunidades en una vía de comunicación y de diálogo y de superar así la dialéctica de crispación y de enfrentamientos que se ha suscitado, no diría con la desdichada pero no muy afortunada política de trasvases.

Cuando subí aquí muy brevemente con el tema del trasvase, recuerdo que dije al final, cuando no se admitió la enmienda de los socialistas, que fuesen dos metros cúbicos en vez de cuatro los que se aprobaran, que buena falta nos harían a los bajoaragoneses y ahora, señor Ministro, los parlamentarios aragoneses nos vamos a tener que ver constantemente (con usted) porque lo que tenemos claro los bajoaragoneses tanto de Zaragoza como de Teruel es que sin una política hidráulica, sin una política hidrológica conveniente y estudiada no podemos salir del subdesarrollo en que estamos y creemos que no son sueños lo que debemos tener, sobre todo los que ahora representamos a los bajoaragoneses, teniendo un río de estas cualidades, el río más caudaloso, el río que también, por suerte, no es el más accidentado. Por tanto, repito, los parlamentarios que ahora tenemos que defender los intereses del Bajo Aragón, de algún modo tendremos que estar en contacto con el señor Ministro, cosa que es de agradecer —ya lo hizo personalmente el otro día.

Quisiera terminar diciendo que no se olviden las posibilidades por remotas que parezcan y que no se aluda exclusivamente a los temas económicos porque lo que hoy no se considera suficientemente viable, económicamente hablando, a lo mejor mañana o pasado ya lo es. Gracias.

El señor PRESIDENTE: El senador Díaz Marta, para rectificaciones, dispone de cinco minutos.

El señor DIAZ-MARTA PINILLA: Quiero empezar agradeciendo al señor Ministro la atención que presta a mis sugerencias, pero al mismo tiempo quiero decirle que no estoy conforme en alguna apreciación suya.

Yo no soy optimista por naturaleza; propendo más al optimismo que al pesimismo, pero soy un hombre que por los muchos avatares que he pasado en mi vida tengo los pies en el suelo y me gusta ser pragmático y por eso lo que he propuesto —

fiñese bien en las propuestas— no es que se emprendan estas construcciones ni que se estudie este proyecto, sino que se forme un grupo de estudio. Me parece que la propuesta es bien modesta. Ese grupo de estudio verá lo que es conveniente y lo que no es conveniente.

Me alegro de que haya hablado del puerto de Sevilla porque eso es una muestra de los perjuicios que puede causar a un país no estar al tanto de una determinada técnica.

¿Qué ocurre en el puerto de Sevilla? Que está concebido como puerto de mar, nada más que a 90 kilómetros del mar, en vez de estar concebido como puerto fluvial. Se propuso en años o en décadas pasadas hacer un puerto en el que entraran barcos de más calado y lo que se les ocurrió fue hacer un canal artificial Sevilla-Bonanza que tenía que tener más calado que el Guadalquivir y esto es completamente artificioso y antinatural. Afortunadamente, no se acabó de hacer, aunque se llegó a contratar, pero al ir ejecutando los trabajos de la contrata, se vio que se agotarían todos los fondos posibles y una gran parte de los fondos de la contrata se dedicara a lo que yo estoy diciendo; con los mejores conocimientos que hay de la dinámica fluvial para dragar el Guadalquivir y mejorar sus curvas y profundizarlo, de tal manera que sirviera, pero eso estaba mal concebido porque el puerto de Sevilla debe concebirse como un puerto que comprenda desde la desembocadura a Sevilla misma o aún allá.

Hicieron también un fondo de dársena o algo así, y no sé qué otras obras, con lo que resulta que un barco que esté dentro del llamado puerto de Sevilla tiene que salir al Guadalquivir río abajo, hacia el sur, para luego remontar y llegar al cabo de no sé cuantas horas de navegación a un sitio que está a un kilómetro de distancia de donde estaba atracado, en vez de haber hecho allí una esclusa que sirviera para limpiar el puerto de Sevilla y poder llegar poco a poco hacia Córdoba, en honor de nuestro Presidente. (*Risas.*) Es decir, no se ha concebido, no había gente mentalizada para estos estudios, para saber si era cómodo o no. El caso es que se hizo el canal de Sevilla-Bonanza, se empezó a hacer y se abandonó por esta causa.

Hay cosas que se pueden hacer, ya lo he dicho. El Guadiana es más navegable que el Guadalquivir en su último tramo, salvo la pesca para las regiones subdesarrolladas. Además, la frontera con Portugal parece ser que ha ahuyentado incluso el establecimiento humano, y salvo Badajoz y algún

otro sitio son zonas que están muy despobladas, pero no hay razón ni creo que habrá en el futuro (y aquí hablo un poco de política y de relaciones exteriores) razones para que eso sea un lugar donde sólo prospere el contrabando, sino que pueda haber relaciones de comercio e industria a un lado y a otro, como hay en los ríos europeos.

La cuestión de que no es igual, ya sé que no son todos los ríos iguales, pero yo he dicho aquí que se han transformado. Hay cosas importantes. La navegación de los embalses es importante desde el punto de vista deportivo, si quieren, pero también para la explotación forestal. Actualmente en Finlandia, que también es otra cosa, no son ríos, sino lagos, las explotaciones forestales se hacen llevando grandísimos paquetes —el senador Iglesias podrá decir si tengo razón o no— de árboles con una embarcación de muy poca potencia. Esto se puede hacer en todos los embalses españoles. Algunos están en zonas alejadas y tendrían una fuente en fábricas de celulosa o cualquier otra cosa derivada del papel; es decir, trabajo para ese grupo de estudios hay mucho. Además, no había intereses en estas cosas, pero ahora lo hay, y resulta que ese interés entre los técnicos —aparte de yo mismo, que he contribuido a despertarlo— proviene de los ingenieros navales.

Los ingenieros navales, que están más al tanto de todo lo que pasa en el mundo, han reunido a un grupo de ingenieros de Caminos —entre los cuales me cuento— y piensan celebrar su convención anual esta vez en Zaragoza, con el bonito temor de la navegación fluvial y fluviomarítima en España. De manera que hay cosas coincidentes y le agradezco que haya hecho caso a la formación de ese grupo de estudios, no a desarrollar ningún gran proyecto porque yo no creo en panaceas.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Ministro para cerrar el debate.

El señor MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO (Ortiz González): Para reiterar la aceptación de la propuesta —si es que el contenido de la interpelación es la creación del grupo de expertos—, y reiterar también la invitación al señor Díaz-Marta a que se integre en el grupo.

Quiero también agradecer a todos los intervinientes sus palabras, muy especialmente al señor Díaz-Marta, que no sólo sabe sino que enseña a sus compañeros de grupo y escribe bien. Espero

que con su esfuerzo y contribución seamos capaces de pasar de esa navegación fluvial idílica con barcos de vela —de que hablaba alguno de los intervinientes— a algo más serio, a los barcos que transporten mercancías donde haya tráfico, y que se haga no solamente poesía sino economía nacional, que es lo importante. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Señorías, el próximo Pleno tendrá lugar el lunes inmediato, día 15, a las cinco de la tarde.

Se levanta la sesión.

Eran las nueve y cincuenta y cinco minutos de la noche.

Precio del ejemplar 50 ptas.
Venta de ejemplares:

SUCESORES DE RIVADENEYRA, S. A.

Cuesta de San Vicente, 36
Teléfono 247-23-00. Madrid (8)
Depósito legal: M. 12.580 - 1961
Imprime: RIVADENEYRA, S. A.-MADRID